



Vlaams
Parlement

vergadering **C94**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 23 januari 2020

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verkeersongevallen veroorzaakt door het gebruik van lachgas – 520 (2019-2020)	4
VRAAG OM UITLEG van Stephanie D'Hose aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de spoorverbinding Gent-Terneuzen – 593 (2019-2020)	10
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opmars van de elektrische fiets – 867 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aantal ongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs – 880 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verkeersongevallen met fietsers – 903 (2019-2020)	13
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verlaging van de maximum-snelheid op de Brusselse ring – 624 (2019-2020)	18
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het al dan niet schrappen van code 78 op het rijbewijs – 688 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de modernisering van de rijopleiding – 755 (2019-2020)	25
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie over een systeem van wegenheffing – 704 (2019-2020)	31
VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verwaarloosde polyester boten in de Vlaamse jachthavens en op de Vlaamse waterwegen – 711 (2019-2020)	39
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over separate aansturing van accentverlichting op wegen – 722 (2019-2020)	41
VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het wettelijke kader van het autonoom varen op de Vlaamse waterwegen – 760 (2019-2020)	44

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verplichte opleiding voor chauffeurs van prioritaire voertuigen – 800 (2019-2020)	46
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zone 30 in stads- en dorpscentra in Vlaanderen – 816 (2019-2020)	48
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Pendelfonds – 879 (2019-2020)	52

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verkeersongevallen veroorzaakt door het gebruik van lachgas – 520 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Rijden onder invloed is een van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen. Niet enkel alcohol is een boosdoener, ook medicatie en drugs kunnen het rijgedrag zwaar negatief beïnvloeden. De Wegverkeerswet maakt een duidelijk onderscheid tussen alcoholintoxicatie, dronkenschap, enerzijds en een soortgelijke staat, met name ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen of de aanwezigheid van drugs in het lichaam, anderzijds.

Het gebruik van lachgas is de laatste jaren enorm toegenomen. Ik verwijs ook naar de recente persberichten deze week en naar mijn professionele carrière als advocaat. We zien dat lachgas meer en meer een groot probleem wordt, ook bij ongevallen en de situaties die hiertoe leiden.

Het inhaleren van lachgas levert een kortstondig roeseffect op, maar kan het rijgedrag langdurig beïnvloeden. Het gebruik van lachgas komt niet naar boven bij speeksel- of bloedanalyses en is bijgevolg zeer moeilijk op te sporen door de politiediensten. Zelfs al vindt de politie een lachgastoestel in de auto, dan nog is het altijd moeilijk om te bepalen voor wat dat nu gebruikt is. Er worden daar door de bestuurders ook soms wel wat laconieke antwoorden op gegeven, over het maken van grote slagroomtaarten of andere zaken.

De Nederlandse staatssecretaris Blokhuis spreekt over een zorgwekkende toename van het aantal verkeersongevallen. Ik denk, eerlijk gezegd, dat de criminaliteit, die verbonden is aan drugsverkoop, meer verschuift van klassieke drugsvormen naar lachgas. Omdat het zo moeilijk te detecteren is, denk ik dat het toch zeer belangrijk is dat u, als u verkeersveiligheid heel hoog in het vaandel draagt en zo weinig mogelijk ongevallen op de weg wilt, de jongeren erop attent moet maken dat er zeer veel gevaren verbonden zijn aan lachgas, onder andere in het verkeer.

Kunnen we in Vlaanderen spreken van een zorgwekkende evolutie van het aantal verkeersongevallen als gevolg van het gebruik van lachgas of zijn die gewoon niet officieel te detecteren?

Welke initiatieven worden er genomen om bestuurders te wijzen op de gevaren van drugs en medicijnen in het verkeer?

Worden er ook specifieke campagnes gevoerd naar jongeren toe over de effecten van het gebruik van lachgas in het verkeer, die veel langer blijven duren dan het roeseffect? U hebt ook nog jonge kinderen. Ik denk niet dat zij vaak kranten lezen, het nieuws zien of de krantjes in de bus lezen. De ouders doorbladeren dat eens. Jongeren hebben hun eigen communicatieve wereld, minister. Kunt u dan niet via filmpjes of via Snapchat, Instagram en Facebook deze jongeren bereiken en sensibiliseren over dit gevaarlijk lachgas? Lachgas klinkt natuurlijk wel leuk; het is ook zo dat je meteen aan het lachen gaat, als je een gasje neemt. Eigenlijk doet de naam op zich iets positiefs vermoeden; je begint meteen te lachen. Dan denkt iedereen dat je van een negatieve mood in een positieve mood komt. Ik denk dat elke politicus dat ook wel een keer kan gebruiken, wat meer lachgas, maar ik denk ook aan de gevaren die ermee gepaard gaan. Het gaat niet alleen over lachen, maar vooral over het roeseffect. Het is iets serieus en we moeten dat effectief aanpakken en de gevaren ervan bekend maken.

Hoe zult u dit aanpakken? Welke maatregelen zult u nemen?

Zult u hierover in overleg treden met uw federale collega's van Mobiliteit en Binnenlandse Zaken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Van Volcem, dank u voor uw vragen. Op uw vraag of er een zorgwekkende evolutie is van het aantal verkeersongevallen ingevolge het gebruik van lachgas, moet ik een negatief antwoord geven. Op dit ogenblik beschikken we niet over gegevens die erop wijzen dat het aantal verkeersongevallen als gevolg van het gebruik van lachgas sterk zal toenemen. De verkeersongevallengegevens waarover wij beschikken, beschrijven de omstandigheden van het ongeval niet in die mate van detail dat er een link zou kunnen worden gelegd met het gebruik van lachgas. Dat vraagt diepgaander onderzoek, zoals in Nederland inderdaad al gebeurt. Dat zou kunnen gebeuren aan de hand van de screening van de processen-verbaal. Maar u weet dat dat niet tot onze bevoegdheid behoort.

Wij zijn uiteraard wel op de hoogte van de twee zware verkeersongevallen die in juni en juli 2019 gebeurden en waarbij er mogelijk een verband was met het gebruik van lachgas aangezien er patronen in de wagen werden teruggevonden. Tegelijkertijd weten we uit de cijfers van het Vlaams expertisecentrum Alcohol en andere Drugs (VAD) dat 0,7 procent van de uitgaande Vlaamse jeugd het lachgas weleens meerdere keren per maand zou gebruiken. Als die cijfers kloppen, is dat inderdaad alarmerend, maar dat zegt natuurlijk nog niets over de link met de mogelijke verkeersongevallen.

Welke initiatieven kunnen we nemen rond drugs en medicijnen in het verkeer? Preventie en sensibilisering zijn daar natuurlijk van groot belang. Dat doen we bij alle mogelijke roesmiddelen, dus niet alleen bij de vluchtige snuifmiddelen zoals lachgas, maar ook met drugs en alcohol. U weet dat we momenteel nog in de BOB-campagne zitten. Op 10 januari hebben we daar nog een grootschalige actie rond ondernomen met alle mogelijke partners. Er wordt dus volop ingezet op alcohol maar ook andere drugs of verslavende middelen en roesmiddelen.

Afgelopen zomer organiseerde de Vlaamse overheid dan ook de sensibiliseringscampagne 'Don't do drugs and drive'. De campagne richtte zich tot de groep van hoofdzakelijk jonge bestuurders die tijdens het uitgaan in de verleiding kunnen komen om drugs en rijden te combineren. Deze campagne verliep grotendeels via de kanalen van festivalorganisatoren, clubs en dj's.

Bij de grotere festivals en evenementen gaat het meestal om een internationaal publiek. Daarom koos de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) bewust voor een Engelstalige slogan en een icoontje dat festivals, clubs en dj's aan hun eigen logo konden toevoegen om nog een groter bereik te kunnen hebben. Onder andere Rock Werchter, Sunrise Festival, WECANDANCE en de bekende clubs Versuz en Kompass Klub ondersteunden de actie, alsook een aantal bekende dj's. De campagne kreeg ook steun van de Federatie van Muziekfestivals in Vlaanderen (FMiV) en VAD.

Specifiek wat betreft medicijnen voerde de Vlaamse overheid in december 2018 een gerichte campagne over medische rijgeschiktheid en de bestaande reglementering hieromtrent. Deze campagne verliep via affiches en flyers naar huisartsen en apothekers. De campagne lanceerde ook een korte online zelftest op www.magiknogrijden.be. In de vragenlijst is er specifieke aandacht voor bepaalde medische aandoeningen en het gebruik van medicijnen om na te gaan of er reden tot bezorgdheid is. Na het invullen van de vragen op de website krijgt de respondent bij een slechte of minder goede score het advies om de resultaten te bespreken met de huisarts.

Daarnaast komt ook binnen het terugkommoment van de vernieuwde rijopleiding voor de bestuurders van categorie B het thema 'rijden onder invloed' telkens opnieuw aan bod omdat het een van de risico's in het verkeer is. Dit staat heel concreet mee in het programma van het groepsgesprek en de praktijkoefeningen. Aangezien tijdens het groepsgesprek gepuurd wordt uit wat de groep aanbrengt, is het mogelijk dat lachgas ook daar in de toekomst meer aan bod zal komen, omdat het deel kan uitmaken van de leefwereld van de deelnemers.

Worden er ook specifieke campagnes gevoerd voor jongeren over de effecten van lachgas in het verkeer? Er is nog geen campagne gevoerd specifiek gericht op lachgas. Dat staat op dit ogenblik ook nog niet op de planning. We moeten altijd een goed evenwicht bewaren tussen sensibiliseren en informeren over de gevaren, zonder dat we er te veel de aandacht op vestigen. Sommige jongeren zouden wel eens kunnen denken, dat kende ik nog niet, maar ik wil het ook wel eens gebruiken. We moeten altijd een dun evenwicht bewaken. Daarom is er op dit ogenblik nog geen campagne opgezet rond lachgas, om een averechts effect te vermijden.

Uiteraard zullen we de evoluties inzake de geschetste problematiek blijven opvolgen. En indien nodig of indien straks zou blijken dat het een alsmaar groeiend fenomeen is en als dat kan worden gedetecteerd met objectieve cijfers en gegevens, kunnen we alsnog overwegen om daarrond een specifieke campagne op te zetten.

Wat betreft de maatregelen die we zouden willen nemen, kunnen we het beste kiezen voor een totaalaanpak inzake het gebruik van roesmiddelen in het verkeer. Welk roesmiddel op een bepaald moment populair is, durft immers al eens te veranderen in de loop van de tijd. U weet wellicht dat lachgas al ruim twintig jaar bestaat, maar het is pas de laatste tijd opnieuw in opmars. Het is van belang dat de effecten van het gebruik van diverse roesmiddelen op het besturen van een voertuig gekend zijn. Daarbij focussen we ons vooreerst op de effecten van de grotere groep van roesmiddelen, waar lachgas deel van uitmaakt.

Preventie en sensibilisering zijn uiteraard zeer belangrijk, maar ook de repressieve aanpak is van belang. In uw vraag verwees u onder meer naar artikel 35 van de Wegverkeerswet, op grond waarvan men wel degelijk kan overgaan tot verbaliseren, wanneer men kan vaststellen dat mensen die lachgas hebben gebruikt, zich in een soortgelijke staat bevinden als bij dronkenschap of als na het gebruik van drugs of geneesmiddelen. Dan kan worden overgegaan tot de intrekking van het rijbewijs.

Er is dus een totaalaanpak nodig: informeren en sensibiliseren, maar we kiezen voor de totale aandacht voor het stuur. We moeten zeker duidelijk maken dat drugs en rijden net zoals alcohol en rijden totaal niet samen kunnen. Dan is er ook de repressieve aanpak. In het kader van de BOB-campagne hebben we al duidelijk gehoord dat dat zeker ook mee wordt opgenomen door de lokale en federale politiediensten.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, maar ik ben toch een beetje ontgoocheld, omdat ik bij jongeren heel goed aanvoel dat er, net omdat het niet goed kan vastgesteld worden en er geen pv's zijn, toch wel een wildgroei is, meer dan je zou vermoeden. Ik hoop dan ook dat we niet moeten wachten op nieuwe ongevallen om nieuwe campagnes en sensibilisering te krijgen. Als je het materiaal ziet liggen, kan er maar één link zijn. Vandaag wordt er veel lachgas verhandeld, waar er vroeger veel weed en andere vormen van drugs waren. Maar er is ook de georganiseerde misdaad. Die weet dat er niet veel kan worden gedetecteerd. Daardoor kan die drug vrij in omloop komen en is hij veel wijder verspreid dan de cijfers laten vermoeden. Als parlementslid is

het hier mijn taak om u, als minister van Verkeer, te vragen de jongeren tussen 15 en 25 jaar te sensibiliseren via scholen en campagnes.

Ik denk niet dat er vandaag nog een jongere is die lachgas niet kent. Dat is enorm bekend onder jongeren. Ik denk niet dat de kennis van de schade voor de volksgezondheid bekend is. Iemand die veel gebruikt, kan hierdoor volledig worden verlamd en mensen kunnen in een roes een groot ongeval veroorzaken, waardoor ze zichzelf en anderen schade berokkenen. We moeten de gevaren met betrekking tot dit positieve woord bij jongeren meer en meer aan het licht brengen. Er zijn campagnes, maar ik blijf pleiten voor een totaalaanpak. Het blijkt niet uit de cijfers, maar als ik bij de mensen rondga en mijn buikgevoel volg, zegt alles dat hier iets aan moet gebeuren.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Minister, ik ben blij dat iemand van uw eigen partij redelijk ontgoocheld is door uw antwoord. Ik kan dan zonder schroom stellen dat ik ook ontgoocheld ben.

Mevrouw Van Volcem, u hebt het goed geschetst. Het probleem met lachgas wordt op dit ogenblik zwaar onderschat. U hebt wat voorbeelden gegeven en ik kan uw stelling alleen maar bijtreden. Er is meer. Naar aanleiding van de zware ongevallen heeft het onlangs nog in de kranten gestaan. Dokter Vereecken, een spoedarts in Antwerpen, heeft een goede omschrijving gegeven: "We hebben het gebruik en het effect van lachgas zwaar onderschat." Hij heeft hier spijt van. "Op de spoedienst van Stuyvenberg kwam in 2016 een patiënt langs met symptomen die de artsen niet konden plaatsen. Na verder onderzoek in de medische literatuur bleek dat lachgas aan de basis lag. Veelvuldig gebruik tast het DNA aan en leidt tot geheugenverlies, concentratiestoornissen en dementie. Men kan het maar tot op zekere mate vergelijken met de gevolgen van decennialang zwaar alcoholgebruik. Lachgas doet in een jaar wat alcohol over tientallen jaren kan doen met een lichaam."

Minister, we kunnen lachgas niet zomaar vergelijken met de ongevallen met alcohol of medicijnen. Het is veel zwaarder en gevaarlijker. Er zijn de ongevallen waar u naar hebt verwezen. Op Instagram blijken jongeren met plezier op de foto te staan terwijl ze al rijdend lachgas gebruiken. U wilt hier in de sensibilisering en de preventie niet te veel aandacht aan besteden, want dat zou de aandacht van de jongeren te zeer trekken. Ik denk dat we te laat zijn. Het gebruik is op dit ogenblik wijdverbreid.

Ik weet dat uw bevoegdheden beperkt zijn en dat er heel wat federale bevoegdheden zijn, maar ik zou wat verder willen gaan. Ik wil u vragen te zorgen voor een aanvangspunt op processen-verbaal in het geval lachgas is aangetroffen. U kunt dat niet, maar we moeten in overleg treden. U moet dat niet alleen doen, ook wij moeten met onze collega's aan de overkant spreken. We moeten de aandacht hierop toespitsen, zodat meer cijfers worden bekendgemaakt. U hebt zelf geen cijfers, maar ik weet dat redelijk wat jongeren, misschien zelfs een alarmerend aantal, dit op dit ogenblik gebruikt. We moeten hier snel werk van maken. Ik wil u ook vragen om de preventie onmiddellijk te starten. Dat moet zeer uitgebreid gebeuren. Misschien zijn de mensen gevoelig voor de nadelige gevolgen op de gezondheid.

Dan moeten we eventueel ook nagaan waar we die jongeren het best kunnen raken. Ik weet dat het uw bevoegdheid niet is, maar we raken ze niet zozeer door het rijbewijs af te nemen. Ik ken verschillende jongeren die vinden dat een auto even goed zonder als met een rijbewijs rijdt. We moeten, samen met de collega's aan de overkant, eens nadenken over het strafbaar stellen van de oneigenlijke verkoop van lachgas en eventueel over het verbeurd verklaren van voertuigen

waarin dat lachgas bij verkeersovertredingen wordt aangetroffen. Daar kunnen we de jeugd mee raken. We moeten veel harder optreden tegen dit gebruik van lachgas.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega Van Volcem en collega Lantmeeters hebben terecht verwezen naar het feit dat we veel te laks zijn op het vlak van het gebruik van lachgas. In Nederland is er inderdaad een zorgwekkend evolutie in het aantal verkeersongevallen vast te stellen door het gebruik van lachgas. Minister, ik zie eerlijk gezegd niet in waarom dat niet het geval zou zijn in Vlaanderen. Ik sluit me ook op dat punt aan bij beide collega's.

Uit een onderzoek in Nederland blijkt dat er tijdens de eerste 7 maanden van 2019 maar liefst 960 verkeersincidenten zijn geweest waar lachgas in het spel was. Maar ik denk dat het verder gaat dan dat. Zo wordt er ook heel wat overlast in het algemeen veroorzaakt door gebruikers van lachgas. Onlangs kondigde de Nederlandse regering aan dat lachgas als roesmiddel verboden wordt.

Ook bij ons is het gebruik van lachgas als roesmiddel of partydrug, vooral bij jongeren, in trek. Waarom? De prijs ervan is lager dan die van andere drugs. De jongste maanden vielen er reeds verscheidene incidenten en ongevallen te melden die in verband konden worden gebracht met het gebruik van lachgas. In verschillende steden en gemeenten, ook hier in Vlaanderen, is men reeds overgegaan tot lokale maatregelen om de verkoop van dat product aan banden te leggen. Onder andere in Antwerpen zijn er GAS-boetes (gemeentelijke administratieve sancties) voorzien voor gebruikers.

Een klacht die we frequent horen, is dat onze federale wetgever in gebreke blijft. Specialist zijn het er inderdaad over eens dat lachgas niet enkel schadelijk is voor de gezondheid op korte termijn, omdat het een zuurstoftekort in de hersenen veroorzaakt, op lange termijn is het verantwoordelijk voor neurologische stoornissen en zelfs verlamingsverschijnselen. Het is dus niet meer dan evident dat het ook gevaarlijk is in het verkeer. Onder meer door het ontbreken van een verbod, hebben gebruikers ook zo'n beetje het gevoel dat het niet schadelijk is en dat lachgas bovendien niet als een drug wordt beschouwd.

Verwijzend naar de collega's aan de overkant, kan ik zeggen dat onze Vlaams Belang-collega's in de Kamer van Volksvertegenwoordigers ondertussen een wetsvoorstel in de pijplijn zitten hebben om de verkoop van lachgas aan minderjarigen te verbieden en om het toenemende misbruik van het gas als partydrug aan banden te leggen. Wij beperken ons niet tot een verbod op de verkoop aan minderjarigen. Daarom is in het voorstel ook verwerkt dat de particuliere verkoop in de toekomst enkel nog via een apotheek zal kunnen gebeuren. Op die manier wordt er al een zekere psychologische drempel ingebouwd bij potentiële kopers en kan de apotheker zelf zijn rol in de eerstelijnspreventie opnemen. Horecagebruikers en tandartsen blijven natuurlijk terechtkunnen bij de voor hen bestemde kanalen.

Collega's, ik hoop dat u uw collega's aan de overkant kunt aanzetten om dat wetsvoorstel te steunen, zodat we het gebruik van lachgas daadwerkelijk kunnen inperken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor uw bijkomende vragen, bekommernissen en/of suggesties. Ik hoor dat jullie ontgoocheld zijn door mijn antwoord. Maar ik hoor ook wel terugkeren dat ik daar niet bevoegd voor ben. Als het gaat over het gezondheidsaspect, mijnheer Lantmeeters, kan ik inderdaad geen algemene gezondheidscampagne opzetten. Hier was specifiek de vraag: wat

met het gebruik van lachgas en de correlatie met het verkeer? Dan beschouwen wij lachgas ook als een drug. Drugs en alcohol, daaromtrent voeren we al heel wat campagnes. Drugs en alcohol in combinatie met rijden, dat kan uiteraard niet. Daar voeren we opnieuw heel wat campagnes over. Ik ga niet alles herhalen wat ik al gezegd heb, maar al die sensibiliseringscampagnes die we voeren, onder andere op festivals, moeten zoveel mogelijk jongeren en zeker de bestuurders er bewust van maken dat dit totaal niet kan, welke drug men ook gebruikt.

Het Vlaamse expertisecentrum Alcohol en andere Drugs (VAD) zegt duidelijk dat we op dit ogenblik niet echt kunnen spreken van een hype. Sommigen wijzen wel op Instagramfilmpjes en dergelijke of 'horen' dat jongeren dat veel gebruiken. Opnieuw, het raakt mijn bevoegdheid, op het moment dat jongeren lachgas gebruiken en gelijktijdig achter het stuur kruipen. Opnieuw, mijn bevoegdheid is beperkt tot het mobiliteitsaspect. Dat neemt niet weg dat we natuurlijk waakzaam moeten zijn voor alle mogelijk problemen die zich voordoen in de maatschappij. Maar opnieuw, qua correlatie met de verkeersongevallen zijn er op dit ogenblik geen cijfers voorhanden. Daarvoor zou een heel grondig onderzoek uitgevoerd moeten over enerzijds datgene wat de verbalisanten vaststellen en anderzijds de link met verkeersongevallen en dergelijke.

Dan moet de handhaving en de pakkans enorm verhogen, maar opnieuw, ook dat is federale materie. Als we kijken naar Nederland, waar er inderdaad wat grondiger onderzoek is gebeurd naar verkeersongevallen en lachgas, dan zien we dat ook zij zeggen dat het detecteren van het gebruik van lachgas heel moeilijk is, net omdat het een zeer kortstondige roes veroorzaakt. Op het moment dat men wordt tegengehouden, is het lachgas al uitgewerkt. Als men dan geen capsules of ballonnetjes aantreft, is het heel moeilijk om te zeggen dat de persoon achter het stuur lachgas heeft gebruikt. Het blijft dus een heel moeilijk gegeven.

Waarom voeren wij op dit ogenblik nog geen campagnes voor lachgas, maar wel voor drugs en alcohol? Wij doen dat, omdat we geen averechts effect willen creëren. We willen mensen niet nog meer wijzen op wat lachgas mogelijk kan teweegbrengen. Het gezondheidsaspect is zeer belangrijk. Het is ook een zeer gevaarlijk en zeer milieuonvriendelijk gas, dat weten we allemaal. Als jongeren dat misschien nog niet weten, moeten we hen daar nog meer op wijzen in scholen en onderzoekscentra.

Opnieuw, mijn bevoegdheid beperkt zich tot veiligheid in het verkeer en dan nemen wij drugs en alcohol in hun totaliteit. Ik denk dat iedereen die sensibiliseringscampagne kan onderschrijven. Als in de toekomst zou blijken dat het fenomeen uitbreidt en dat het volgens VAD wel een echte hype blijkt te worden, dan moeten we natuurlijk bijsturen. We zullen dan moeten nagaan of er andere maatregelen moeten worden genomen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, zoals in vele zaken beperkt een bevoegdheid zich meestal niet tot een minister en is ze ook vaak horizontaal en bevoegdheidsoverschrijdend. Misschien kunt u het eens aankaarten bij de minister van Jeugd en van Welzijn, zodat zij samen met u onze jeugd kunnen wijzen op de gevaren en het gebruik van lachgas af te raden. Welzijn kan wijzen op de gevaren voor de gezondheid en de beschadiging van de hersenen die meestal onomkeerbaar is. Bovendien is er de invloed op het verkeer.

Er zijn dus nog wel wat mogelijkheden, maar het gesproken woord telt en het voortschrijdend inzicht kan er altijd komen. Ik dank u voor uw antwoord en ik zal het verder opvolgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Stephanie D'Hose aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de spoorverbinding Gent-Terneuzen
– 593 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: Mevrouw D'Hose heeft het woord.

Stephanie D'Hose (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, North Sea Port is het resultaat van de fusie van de havens van Gent en Zeeland in 2017. De verbindingen over het water tussen Gent en Terneuzen zijn zeer goed. De verbinding per spoor en in het bijzonder het personenvervoer is dat veel minder. In 2013 is beslist om lijn 204 tussen Gent en Zelzate op te nemen in de lijst met Vlaamse spoorprioriteiten. Door middel van een Vlaamse cofinanciering werden die opgenomen in het meerjarenplan van de NMBS en Infrabel. Dat is zeer goed nieuws.

In Nederland wordt er ook volop gewerkt aan een nieuw Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Op 3 december 2019 werd in de Tweede Kamer een motie goedgekeurd over het project Rail Gent-Terneuzen. In deze motie wordt opgeroepen om het project Rail Gent-Terneuzen toe voegen aan het MIRT en ook te zorgen voor een gezamenlijke grensoverschrijdende financiering.

Dit Nederlandse initiatief sluit dan ook naadloos aan bij de plannen om lijn 204 geschikt te maken voor reizigersverkeer en het studieproject Rail Ghent-Terneuzen binnen het Europese CEF-programma (Connecting Europe Facility).

Minister, hoe staat u tegenover het initiatief van de Nederlandse Tweede Kamer om een grensoverschrijdende reizigersverbinding tussen Gent en Terneuzen op te nemen in het MIRT?

Hebt u al overleg gehad met uw Nederlandse collega over de mogelijkheden van het doortrekken van lijn 204 naar Terneuzen en het exploiteren van deze lijn voor reizigersvervoer?

Ten slotte, wat is de stand van zaken van de studie die gebeurt binnen het CEF-programma en de meerjarenstudies die gebeuren binnen het meerjareninvesteringsplan met betrekking tot lijn 204?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw D'Hose, ik kan het initiatief alleen maar toejuichen. Het past volledig in de 'modal shift'. Ik moet daarbij wel meegeven dat de Vlaamse overheid geen rechtstreeks betrokken partij is, maar dat weet u wellicht.

Er is bij een heel aantal partners, zoals de stakeholder in de havenregio's, de provinciale, landelijke en Europese partners, al langer vraag naar een grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen. Zoals aangegeven door u, heeft de Nederlandse Tweede Kamer daarover verder onderzoek ingediend, voor zowel het goederen- als het personenvervoer. We kunnen dat initiatief van de Nederlandse Tweede Kamer alleen maar toejuichen.

U vraagt of er al een concreet overleg met Nederland is geweest over het doortrekken van lijn 204 voor personenvervoer. Persoonlijk heb ik nog geen contact gehad met de Nederlandse collega's. Maar naar aanleiding van de CEF-studie Rail Ghent-Terneuzen werd er op 26 juni en 8 november 2019 een bestuurlijke rondetafel georganiseerd. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken was hierbij aanwezig, samen met de Nederlandse en federale collega's. Wellicht weet

u dat ook de stad Gent aanwezig was, samen met Infrabel, North Sea Port, de provincie Oost-Vlaanderen, ProRail, de gemeente Terneuzen en de provincie Zeeland. Tijdens dit overlegmoment benadrukten de verschillende partijen het potentieel van deze spoorverbinding voor zowel goederen- als personenvervoer. Aangezien nog niet alle studies werden afgerond en er nog geen Federale Regering is, was het toen te vroeg om al concrete afspraken te maken. Wel wordt beoogd om een gezamenlijke intentieverklaring op te stellen, waarmee men dan al minstens verder kan.

Wat is de stand van zaken inzake het meerjareninvesteringsplan? Zoals ik al zei, is de Vlaamse overheid niet rechtstreeks betrokken bij de studies. Volgens de laatste informatie zou de laatste studie met betrekking tot het financiële luik pas midden 2021 worden afgerond.

Het Vlaamse Gewest volgt de studie van Infrabel naar het opwaarderen van spoorlijn 204 in het kader van het samenwerkingsakkoord strategische spoorinfrastructuur nauw op. Omtrent de studiemethodiek naar het heropenen van lijnen vonden er reeds verschillende overlegmomenten plaats tussen Infrabel, de NMBS, De Werkvennootschap en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het bestek voor deze studie zou binnenkort in de markt worden geplaatst. Op basis daarvan kan een studiebureau worden aangesteld. Zij kunnen ons dan meer info bezorgen in 2021.

De voorzitter: Mevrouw D'Hose heeft het woord.

Stephanie D'Hose (Open Vld): Minister, ik dank u voor het heldere antwoord. Ik begrijp dat we nu nog steeds op het niveau van bestuurlijk overleg zitten en nog geen politiek overleg plannen omdat we het resultaat van de studies nog moeten afwachten. Dat is in een notendop wat ik begrepen heb.

Ik weet niet of u misschien toch al eens een overleg kunt plannen met uw Nederlandse collega over een aantal dossiers – ik kan mij voorstellen dat er misschien wat Limburgse dossiers tussen zitten? Dan kunt u uw wil om verder te gaan met dit dossier benadrukken ten aanzien van onze Nederlandse vrienden.

Voorzitter, we hebben net een werkbezoek afgesproken. Kan dit fantastisch project eventueel worden meegegeven in het kader van dat werkbezoek? Ik denk dat dat heel wat potentieel bevat en dat dat niet alleen goed is voor de haven van Gent, maar voor heel Vlaanderen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, collega's, ik wil me daar uiteraard bij aansluiten. Hoe meer overleg er is over dit project, hoe belangrijker dit is. Willen we de werknemers in de haven naar de bedrijven krijgen, dan zullen we die spoorlijn hard nodig hebben. Dat geldt trouwens niet alleen voor spoorlijn 204, maar ook voor spoorlijn 55, die aan de andere kant van het kanaal loopt, langs de R4 West, en die nu al een verbinding geeft van Gent-Sint-Pieters richting Terneuzen. Ook daar wordt gekeken of er personenvervoer mogelijk is. Dat is heel belangrijk, willen we de werkgelegenheid voldoende benutten in de regio.

Eveneens belangrijk is dat de volledige R4 West wordt hervormd, al zal dat een gigantisch verkeersinfarct geven. Vandaag zijn er al gigantische verkeersproblemen. Tijdens die werken zal het nodig zijn om de spoorlijnen te gebruiken om personenvervoer mogelijk te maken en ervoor te zorgen dat mensen over het hele traject van Terneuzen richting Gent-Sint-Pieters en in de Gentse Kanaalzone mobiel zijn en dat ze zich voldoende kunnen verplaatsen. Dat kan met de fiets, maar het openbaar vervoer en de spoorlijn kunnen ook heel efficiënt zijn.

Belangrijk om mee te geven – en ik miste dat wat in uw antwoord, minister – is dat de Vlaamse Regering in 2018 een strategisch project heeft goedgekeurd rond heel de uitbouw van zowel spoorlijn 204 als spoorlijn 55. Het gaat immers niet alleen om de omvorming van de spoorlijn, maar ook over de inrichting van stations-omgevingen, ontsluitingen, mobipunten en dergelijke meer. Er is ook het effect op de omgeving. Vanuit Omgeving is in 2018 een strategisch project goedgekeurd en er is ook een grote cofinanciering vanuit de Vlaamse overheid om alle partners rond de tafel te krijgen en de neuzen in dezelfde richting te brengen. Dat loopt volop. Ik denk dat de Vlaamse Regering ook op die manier heel hard betrokken is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik denk dat we het belang hiervan allemaal kunnen onderschrijven.

Ik heb het verslag van de werkgroep van 29 november er nog eens bij genomen. De noodzaak van deze bijkomende spoorverbinding wordt nog eens ten volle benadrukt. North Sea Port is de derde belangrijkste haven in Europa en stelt 100.000 man te werk; we weten wel degelijk dat het zeer belangrijk is dat we zoveel mogelijk personenvervoer en goederenvervoer voorzien. Wat dat betreft willen we het belang zeker nog eens mee onderschrijven.

Mevrouw Schauvliege, wat het strategisch project betreft, moet ik het nog eens navragen, maar ik denk dat De Werkvennootschap daar specifiek bij betrokken is, alsook bij de werken in het kader van de R4, die daar ook mee in opgenomen zijn. De Vlaamse overheid is als dusdanig niet rechtstreeks betrokken in het verhaal van Rail Ghent Terneuzen, omdat het ook hier weer over een federale bevoegdheid gaat. Maar we volgen het wel op met het departement, alsook met De Werkvennootschap. Opnieuw, het belang ervan onderschrijven we zeker wel.

Ik moet misschien ook nog meegeven dat mijn voorganger midden 2019, denk ik, nog eens expliciet een steunbrief heeft onderschreven om nog eens te zeggen dat de Vlaamse overheid dit traject ten volle ondersteunt. We blijven zeker alle klankbordwerkgroepen en stuurgroepen die er zijn, opvolgen. We erkennen het belang dus wel.

Ik heb nog een kleine correctie. De vraag dateert van half december. We verwachten de resultaten van de studie wel degelijk midden 2020. Daar zal zeker opvolging aan worden gegeven. Opnieuw, we blijven het zeker opvolgen en zullen zeker de resultaten van onze studie in de loop van dit jaar kunnen meegeven.

De voorzitter: Mevrouw D'Hose heeft het woord.

Stephanie D'Hose (Open Vld): We kijken dus uit naar midden 2020 voor de resultaten. Voor de rest wil ik het absoluut niet langer rekken, zodat mijn teergeliefde collega Meremans zijn vraag kan stellen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opmars van de elektrische fiets**– 867 (2019-2020)****VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aantal ongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs****– 880 (2019-2020)****VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verkeersongevallen met fietsers****– 903 (2019-2020)****Voorzitter: mevrouw Martine Fournier****De voorzitter:** De heer Ceyssens heeft het woord

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, uit de nationale verkeersveiligheidsenquête die Vias institute in 2019 uitvoerde, blijkt dat ongeveer de helft van de Belgen het afgelopen jaar de fiets gebruikte. De gewone fiets is nog het populairst. Maar 'once you go electric, you never go back'. Iemand die elektrisch gereden heeft, blijft dat doen.

Ook voor woon-werkverkeer wordt de fiets populairder. De Vlaamse Automobilistenbond (VAB) deed hiernaar onderzoek. De resultaten toonden aan dat ook pendelaars die de file beu zijn en op meer dan 10 kilometer van het werk wonen, overschakelen op de fiets. Dat is dan dikwijls een elektrische fiets. Dat komt onder andere door het aanbod van fietsleasing. In 2017 was 18 procent van de fietsritten naar het werk elektrisch. In 2019 was dat zelfs 34 procent.

Die stijging kan tellen. Studiebureau Deloitte voorspelt dat de komende tien jaar het gebruik van de elektrische fiets voor het woon-werkverkeer alleen maar zal stijgen. Tussen 2020 en 2023 zouden er wereldwijd meer dan 130 miljoen elektrische fietsen verkocht worden.

Minister, dat betekent dat we daar in het verkeer op moeten anticiperen. Elektrische fietsen worden namelijk nog verkeerd ingeschat door andere weggebruikers, en misschien ook door de fietser zelf. De fietsinfrastructuur zal waarschijnlijk aangepast moeten worden als we de komende jaren meer fietsers verwachten, meer gewone fietsers maar ook meer elektrische.

Minister, hoe zal Vlaanderen zich voorbereiden op de opmars van de elektrische fiets, zodat de verkeersveiligheid gegarandeerd blijft? Gaat u het Vademecum Fietsvoorzieningen aanpassen om de aanbevolen en vereiste breedte van fietspaden aan te passen? Hoe zult u omgaan met de huidige fietspaden die nu al te smal zijn? Zult u versneld inzetten op het verbreden van fietspaden? Hoe zult u de eventuele verbreding van fietspaden aanpakken? Zullen eerst de fietssnelwegen binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) aangepast worden? Plant u extra vrijwillige cursussen elektrisch fietsen aan te bieden?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Voorzitter, ik zal de cijfers die mijn collega noemde, niet herhalen. Ik beperk mij tot het besluit dat het gebruik van fietsen en van elektrische fietsen toeneemt, zelfs exponentieel toeneemt. Dat is zeer goed. We hebben een luxeprobleem, zeker als het om woon-werkverkeer gaat, want hoe meer mensen de elektrische fiets of de speedpedelec gebruiken, hoe beter dat is voor de files.

Uit de cijfers blijkt ook dat dit voor meer ongevallen zorgt. We weten dat het aantal ongevallen met fietsers fel kan worden verminderd als er meer verkeersveiligheid is en als er meer en betere fietspaden zijn. Het probleem nu is dat onze fietspaden heel vaak niet zijn aangepast aan deze nieuwe soort elektrische fietsen, die sneller gaan en meer voorbijsteken.

Door deze stijging en om de staat van onze fietspaden in Vlaanderen te verbeteren is het noodzakelijk dat u als minister heel erg inzet op een veilige en aangepaste fietsinfrastructuur.

Bent u bereid om meer en bredere fietspaden aan te leggen, die aangepast zijn aan deze nieuwe stroom van fietsers en eventueel, zoals collega Ceyssens zei, ook het vademecum aan te passen?

Bent u bereid, als gevolg van de bekendmaking van de ongevallencijfers, om de budgetten voor fietsinfrastructuur sneller te laten stijgen dan voorzien is met die 300 miljoen euro waar ze ooit heen zullen moeten gaan tijdens deze legislatuur?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, ik zal het vrij kort houden, want de cijfers zijn al gegeven. Vanbreda Risk & Benefits heeft de ongevallencijfers ook geanalyseerd. Die firma gaat ervan uit dat de stijging van het aantal elektrische fietsen en speedpedelecs hier een rol in speelt. Tegelijkertijd bieden steeds meer werkgevers leaseplannen voor dergelijke fietsen aan. Zoals al is aangehaald, missen de gebruikers soms de nodige ervaring of hebben ze niet de nodige opleiding gekregen. De bedrijven zouden er belang bij hebben in dergelijke opleidingen te voorzien. Dat zijn geen grote wetenschappelijke opleidingen. Hoe meer ongevallen met fietsers, hoe groter de kans dat de verzekeraars hun premies zullen aanpassen.

Minister, in uw beleidsnota staat dat de werking van het Pendelfonds voor duurzaam woon-werkverkeer zal worden geëvalueerd. Hierbij zal worden nagegaan of de huidige aanpak met het Pendelfonds voldoende impact heeft op het vlak van duurzaam woon-werkverkeer.

Onderschrijft u de bevinding van Vanbreda Risk & Benefits dat het aantal ongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs stijgt?

Bent u van oordeel dat er nood is aan bijkomende initiatieven om ervoor te zorgen dat de kopers of gebruikers van elektrische fietsen en speedpedelecs voorbereid in het verkeer komen?

Bent u van oordeel dat de eventuele hervorming van het Pendelfonds op dit vlak mogelijkheden biedt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, ik dank de vraagstellers voor hun vragen en voor de duiding bij de cijfers. Ik denk dat we allemaal verheugd zijn vast te stellen dat er een enorme toename is van het aantal mensen die de fiets gebruiken. Het gaat dan om de gewone fiets, de elektrische fiets en de speedpedelec. Die mensen gebruiken de fiets en verplaatsen zich zo op een duurzame wijze in het woon-werkverkeer of het schoolverkeer. We kunnen dit enkel toejuichen, want dat is een goede zaak.

Aan de hand van de verkeersongevallencijfers hebben we natuurlijk kunnen zien dat er meer zwakke weggebruikers en fietsers bij verkeersongevallen zijn betrokken, wat tot waakzaamheid oproept. In het Vlaams regeerakkoord en in de beleidsnota staat sowieso dat we enorm in onze fietsinfrastructuur willen

investeren. Dat zegt duidelijk dat dit geen nieuw fenomeen is. We zijn hier volop mee bezig. We moeten hier volop op inzetten en we willen daar deze legislatuur ten volle werk van maken. De evolutie van de fietsveiligheid vereist de aandacht van iedereen die beleidsmatig aan de bevordering van het fietsverkeer werkt.

Fietsveiligheid is echter een complex gegeven. Met betrekking tot die problematiek wordt niet enkel gekeken naar het gedrag van de fietser en de manier waarop hij zich ten aanzien van andere weggebruikers gedraagt. De infrastructuur speelt uiteraard ook een grote rol in de verkeersveiligheid van onze fietsers. Het blijft dan ook in eerste instantie belangrijk om te blijven investeren in kwaliteitsvolle fietspaden die voldoen aan de normen die door het Vademecum Fietsvoorzieningen worden voorgeschreven.

Er zijn al heel wat vragen over dat vademecum gesteld. Het is hier al eerder aan bod gekomen, maar dat vademecum zal wel degelijk worden herzien. Het toegenomen fietsverkeer en de snelheidsverschillen die, onder meer door de populariteit van de elektrische fietsen en de speedpedelecs, op de fietspaden kunnen worden gehanteerd, liggen mee aan de basis van deze herziening.

We wachten op het advies van Fietsberaad Vlaanderen. Dit advies zou elke week kunnen aankomen. Vervolgens zullen we nagaan wat specifiek in de inventaris is opgenomen en wat een mogelijke oplossing zal zijn ten behoeve van de snellere fietsers of specifiek ten behoeve van de elektrische fietsen en de speedpedelecs.

Mevrouw Lambrecht, wat de investeringen betreft, is tijdens deze legislatuur voorzien in een stijl groeipad tot 300 miljoen euro voor fietsinvesteringen. Als ik u goed heb begrepen, hebt u gevraagd of ik daar nog een schepje bovenop zou kunnen doen. Ik zou dat graag willen, maar u moet begrijpen dat de financiën niet onuitputtelijk zijn. Het is alleszins een mooi groeipad tot 300 miljoen euro en we willen dat ten volle benutten.

Ik heb het al een paar keer gezegd: soms kan men met een aantal kleinere ingrepen al verbeteringen aanbrengen. Gisteren was ik nog in Vlaams-Brabant, waar men het jaagpad langs het kanaal in Beersel gaat omvormen tot een fiets-snelweg van 4 meter breed. Volgende week starten de werken daarvoor en in het najaar zullen ze klaar zijn. Dit toont aan dat alle mensen in de verschillende instanties binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) samenwerken om ervoor te zorgen dat we zoveel mogelijk kunnen inzetten op die fietsinfrastructuur. Dat geldt niet alleen voor alle fietsinfrastructuur langs onze waterwegen. Ook in ons geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) worden nog heel wat extra middelen voorzien. Ook daar focussen we op fietsinfrastructuur en hopen we zo veel mogelijk zo snel mogelijk te kunnen realiseren.

Uiteraard is het comfort van de bestaande infrastructuur van groot belang. Met comfort bedoel ik natuurlijk niet alleen de breedte van de fietspaden, maar ook de veiligheid voor de gebruikers. Dat is een heel belangrijk gegeven, evenals het wegwerken van onveilige of ontbrekende schakels in heel het fietsnetwerk. Ook daar blijven we ten volle op inzetten. We denken dan onder andere aan de bruggen, tunnels of veren: ook daar moeten we inzetten op zoveel mogelijk extra middelen voor fietsinfrastructuur.

Opnieuw, dit is een gezamenlijke programmering met alle diensten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. We focussen niet alleen op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF). Dat blijft uiteraard ook van belang. Daarnaast denken we dat ook nog heel wat lokale fietsprojecten van belang kunnen zijn, zij het voor de ontsluiting van bedrijventerreinen, zij het om gemeentegrenzen te kunnen overschrijden. Ook daar willen we met het Fietsfonds en met vereenvoudigde procedures betrachten zo snel mogelijk heel wat extra

fietsinfrastructuur te kunnen realiseren, samen met lokale besturen en met provinciale besturen.

Wat het vademecum betreft, heb ik al gezegd dat we wachten op het advies en de inventaris die Fietsberaad Vlaanderen ons zal bezorgen.

We hebben onlangs nog samengezeten met een aantal verenigingen die zich specifiek focussen op speedpedelecs. Ook zij willen nog graag een inbreng hebben en suggesties doen voor verbetervoorstellen, die we zeker ook ter harte zullen nemen. In elk geval is het doel van de aanpassing van het Vademecum Fietsvoorzieningen zorgen voor een aantal vereenvoudigingen, zodat zowel de leesbaarheid als de toepasbaarheid ervan vergroot kunnen worden. Concreet worden dan ook alle bestaande richtlijnen voor het ontwerp en het onderhoud van de fietsinfrastructuur grondig tegen het licht gehouden, geüpdatet en in fichevorm vertaald, zodat dit vrij toegankelijk is voor iedereen die betrokken is bij fietsinfrastructuur. Daarmee dient de uitdaging aangegaan te worden om in het algemeen het veiligheids- en comfort-niveau op te trekken, zowel bij de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur als bij de verbetering van de kwaliteit van de bestaande infrastructuur.

Naast het Vademecum Fietsvoorzieningen werd ook het Vademecum Vergevingsgezinde Wegen aan een herziening onderworpen. Het tweede onderdeel daarvan focust zich specifiek op de kwetsbare weggebruikers, terwijl het eerste onderdeel zich meer op het gemotoriseerd verkeer focust. Concrete voorbeelden zijn: een stop- en valzone of een afscheiding tussen het fiets- en voetpad. Die materie wordt allemaal opgenomen in dat vademecum. Ook daar worden de richtlijnen vereenvoudigd en verduidelijkt, zodat dat ook meegenomen kan worden, daar waar het fietsvademecum niet specifiek van toepassing is op de fietswegen, zodat er nog meer gefocust kan worden op de veiligheid van de fietser.

U weet ook dat fietsen ook veilig moet zijn buiten de fietspaden. In 2020 is er eveneens een sensibiliseringscampagne rond fietsveiligheid voorzien. Hierbij zullen enerzijds autobestuurders worden aangesproken om voldoende aandacht te hebben voor fietsers, maar zullen anderzijds ook fietsers worden aangesproken op een aantal foutieve gedragingen, zoals onaangepaste snelheid op het fietspad, zeker daar waar er een vermenging is met andere weggebruikers. In de loop van dit jaar wordt er dus nog een sensibiliseringscampagne opgezet.

Om de oorzaken van fietsongevallen of de toename van fietsongevallen te achterhalen, is een diepteonderzoek nodig. Op basis van de resultaten zullen specifieke acties kunnen worden opgezet als het nodig blijkt, om de fietsveiligheid verder te verbeteren. We moeten eerst weten wat precies de oorzaak is. Gaat het tussen twee fietsers onderling, gaat het tussen een fietser en een auto of een fietser en een andere weggebruiker? We wachten dat diepteonderzoek af om vervolgens na te gaan of er nog extra sensibiliserings- of andere campagnes moeten worden opgezet.

Er wordt ook gevraagd naar extra initiatieven of cursussen. Heel wat organisaties zorgen voor extra aandacht voor veilig fietsen. Als Vlaamse overheid kan ik verwijzen naar de sensibiliseringscampagnes rond fietsveiligheid die we organiseren en naar het aanbod van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Zij hebben een project Safe2work opgezet, te raadplegen op de website www.safe2work.be. Ze hebben een uitgebreid opleidingsaanbod en gaan zelf naar bedrijven om de werknemers te wijzen op hoe men zich zo veilig mogelijk met de fiets kan verplaatsen in het kader van het woon-werkverkeer. Er wordt specifiek gefocust op de speedpedelec. Een eerste opleiding werd vorig jaar georganiseerd bij BASF Antwerpen. Ook dit jaar zullen deze opleidingen worden aangeboden en gepromoot.

U vraagt of wij de analyse van Vanbreda mee onderschrijven. De cijfers van de door de politiediensten geregistreerde letselongevallen wijzen inderdaad op een stijging van het aantal ongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs. Deze

cijfers slaan uiteraard op alle letselongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs, dus niet alleen op de ongevallen in het woon-werkverkeer. Daarover hebben we geen aparte cijfers beschikbaar.

Omdat we de afgelopen jaren een toenemende populariteit van de fiets in het woon-werkverkeer merken – ik denk dat we dat allemaal toejuichen –, is het echter niet verwonderlijk dat het aantal fietsongevallen eveneens stijgt. Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid start dit jaar met een onderzoek naar de achterliggende oorzaken van fietsongevallen zodat we later desgevallend meer specifieke campagnes kunnen opzetten.

Mijnheer Meremans, we overwegen hervormingen van het Pendelfonds, maar u weet ook dat mevrouw Fournier hierover een uitgebreide vraag heeft ingediend. Ik heb haar beloofd om die seffens te beantwoorden, maar we overwegen wel degelijk een aanpassing na de evaluatie.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Dank u, minister, voor uw volledige en uitgebreide antwoord.

'Build it and they will come': dat is een wetenschappelijk bewezen relatie in de verkeerskunde. Als we nieuwe en bijkomende fietspaden aanleggen, dan zullen er ook extra fietsers komen. Daarbij maak ik dan de link naar het volgende verkeerskundige axioma, en dat is 'safety in numbers'. Hoe meer fietsers we hebben, hoe groter de veiligheid voor de fietsers ook zal zijn, want dan gaan we er als weggebruiker meer rekening mee houden. Ik denk dat de cijfers die er vandaag zijn en die ik aangekaart heb, staven dat we de juiste keuze hebben gemaakt om in dit regeerakkoord zwaarder in te zetten op fietsen. Dit zal meer dan nodig zijn.

Ik heb in het verleden ook al een aantal keren gezegd dat dit niet alleen over geld gaat, maar ook over een aantal andere zaken. Een van de zaken die ik daarbij altijd heb gesteld, is dat wij als Vlaanderen veel te lang dralen om te onteigenen. Daarvoor hoeft het decreet niet aangepast te worden. Dat komt daar, denk ik, perfect aan tegemoet, maar er wordt gewoon veel te lang gewacht voor men overgaat tot gerechtelijke onteigeningen.

Als bijkomende vraag zou ik misschien eens willen polsen of daarover al verdere stappen door u gezet zijn.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Dank u wel, minister. Als we verder blijven doen zoals we bezig waren, dan heeft het Rekenhof – dat zijn geen nieuwe cijfers – berekend dat we 50 jaar nodig hebben voor we over een gewoon goed fietsroutenetwerk in Vlaanderen beschikken. We kunnen uiteraard geen 50 jaar wachten, maar ook geen 25 jaar meer. Dit gecombineerd met de lange lijst van zwarte punten die er nog zijn, denk ik dat de vraag gerechtvaardigd is om volgend jaar al naar dat groeipad van 300 miljoen euro te gaan. Want als ik zie dat er opnieuw miljoenen zijn om nieuwe spitsstroken aan te leggen, die de mensen in de auto duwen, dan begrijp ik niet dat er zo geknokt dient te worden om onmiddellijk aan dat geld van fietsen te geraken.

Volgend jaar zou ik eigenlijk heel graag hebben dat ik u kan feliciteren, dat er opnieuw een stijging is van het aantal fietsers, maar een daling van het aantal ongevallen. Dat gaat natuurlijk samen met die investeringen in die veilige, brede fietspaden, die eerder gisteren dan vandaag moeten gebeuren. U zegt aan mij dat ik meer geld vraag, maar u mag dat eigenlijk zo niet zien, want als we die 300 miljoen euro snel investeren en meer investeren in die veilige, brede fietspaden,

dan betaalt dat zichzelf terug, want we zullen minder files hebben en files kosten ook geld, en we zullen een beter klimaat hebben en dat brengt natuurlijk ook op. U mag dat niet zo kortzichtig zien, minister, want meer investeren en onmiddellijk naar die 300 miljoen euro gaan, zullen u andere opbrengsten opleveren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Ceysens, ik kan u over de onteigeningen zeggen dat we een werkgroep hebben opgericht die nu aan het oplijsten is op welke manier men die versnelling kan doorvoeren, want als die onteigening een belemmering is om fietspaden of infrastructuur uit te breiden of aan te leggen, dan moeten we daar zeker snel werk van maken. Die werkgroep is alleszins bezig om te kijken wat daarvoor kan gebeuren.

Mevrouw Lambrecht, u wilt geen 50 en zelfs geen 25 jaar wachten om goede infrastructuur te hebben. Ik wil dat uiteraard ook niet. Ik had u daarstraks een beetje fout begrepen, ik dacht dat u boven op die 300 miljoen euro qua groeipad nog wat extra's wilde – dat zou natuurlijk ook wel leuk zijn geweest –, maar u vraagt om die 300 miljoen euro versneld aan te wenden. U weet dat politiek en beleid keuzes maken is. We moeten heel wat keuzes maken en we moeten ook investeren in onze kunstwerken, in onze tunnels, inderdaad ook in onze spitsstroken en in wegen omdat het niet voor iedereen is weggelegd om het woon-werkverkeer met een fiets te doen. Het is daarom een en-en-verhaal, maar dat neemt niet weg dat we toch voor 2020 al een mooi bedrag van 176 miljoen euro op tafel kunnen leggen en dat ik ook alleen wil gebruiken voor fietsinfrastructuur.

We willen allemaal een daling van de ongevallen, maar ik denk dat we een daling van de ongevallen niet alleen kunnen bewerkstelligen door te focussen op de infrastructuur. Opnieuw, ook het gedrag is heel belangrijk. Daarom wil ik zeker de resultaten van het diepteonderzoek afwachten. Maar we horen toch ook regelmatig dat er een ongeval is omdat een fietser tegen een paal, een pijler van een brug of iets dergelijks aan rijdt. Dat heeft als dusdanig minder met infrastructuur te maken. Je kunt zeggen dat die paal daar niet moet staan of die pijler van die brug daar niet moet zijn, maar ik denk dat het meer te maken heeft met het gedrag, de houding of een onaangepaste snelheid of dat het bijvoorbeeld glad is. Ik denk dus dat we ook rekening moeten houden met het gedrag. Dat is toch nog een bijkomend element.

Ik wil daar zeker niet kortzichtig in zijn, ik wil zo snel mogelijk zoveel mogelijk realisaties kunnen doorvoeren in de fietsinfrastructuur. Opnieuw, ik denk dat de procedures van belang zijn. Als er onteigeningen nodig zijn, dan zorgt dat regelmatig voor vertragingen. Tegelijkertijd weten we ook dat heel wat administratieve procedures soms een te lange doorlooptijd kennen. Ook daar moeten we proberen efficiëntiewinsten te boeken. Dat heb ik al een paar keer gezegd. Opnieuw, ik zou liefst zo snel mogelijk zorgen dat die 176 miljoen euro op is, louter en alleen aan fietsinfrastructuur.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verlaging van de maximum-snelheid op de Brusselse ring – 624 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, de regering heeft een snelheidsverlaging op de ring rond Brussel aangekondigd in het kader van het Vlaamse klimaatplan. Over dat

Vlaamse klimaatplan waren wij als groenen niet echt te spreken. Wij vonden dat die maatregelen zeker niet ver genoeg gingen en dat er te weinig ambitie was. Maar wij staan wel achter de verlaging van de maximumsnelheid op de R0 van 120 naar 100 kilometer per uur. De groenen hebben daar altijd voor gepleit omdat die snelheidsverlaging een aantal grote voordelen met zich meebrengt. Een lagere snelheid betekent immers een lagere CO₂-uitstoot, maar ook een hogere verkeersveiligheid, een vlottere doorstroming van het verkeer en een verbetering van de luchtkwaliteit door een lagere uitstoot van fijn stof en NO₂. We zijn tevreden met deze maatregel, maar we hebben uiteraard een aantal vragen.

Vanaf wanneer zal de nieuwe snelheidslimiet gelden? Zal de maximumsnelheid van 90 kilometer per uur, die nu op bepaalde stukken van de R0 geldt, blijven bestaan? Dat lijkt de logica zelf, maar misschien kunt u dat toelichten.

Uit de aankondiging leiden we af dat het gaat om een algemene snelheidsverlaging. Waarmee staft u de keuze om de snelheid te verlagen tot precies 100 kilometer per uur? Er zijn immers onderzoeken die aantonen dat 80 tot 90 kilometer per uur de optimale snelheid zou zijn voor de verkeersdoorstroming. Om de uitstoot van CO₂ en fijn stof verder te beperken, is een snelheid lager dan 100 kilometer per uur wenselijk. Hebt u een onderzoek waarop u zich baseert om precies voor 100 kilometer per uur te kiezen?

In aanloop naar de ring van Antwerpen staan er dynamische verkeersborden. Hoe staat u tegenover bijkomende dynamische snelheidsaanpassingen in functie van de verkeersdrukke en de weersomstandigheden met behulp van dynamische verkeersborden op de Brusselse ring? Er wordt soms met een boutade gezegd dat men al blij zou zijn als men op die Brusselse ring 100 kilometer per uur zou kunnen rijden. Uiteraard zal het op sommige momenten ook aangewezen zijn voor een optimale doorstroming om iets trager dan 100 kilometer per uur te rijden.

Mijn volgende vraag gaat over handhaving. Deze maatregel levert enkel de gewenste voordelen op indien de maximumsnelheid effectief wordt gerespecteerd. Controle en handhaving zijn dus noodzakelijk. Hoe gaat u ervoor zorgen dat deze nieuwe maximumsnelheid gehandhaafd wordt?

De Brusselse ring valt ook onder de bevoegdheid van het Brusselse Gewest. Hebt u al overlegd met het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest om de snelheidsaanpassing te bespreken?

De milieuwinsten zijn duidelijk, maar ook het aantal verkeersslachtoffers kan met deze maatregel aanzienlijk dalen. Collega Rzoska heeft daar onlangs in deze commissie al op gewezen.

Het klopt niet dat een snelheidsverlaging een reistijd drastisch zou verlengen. Een Nederlands onderzoek toont aan dat een verlaging van 130 naar 100 kilometer per uur op een traject van 55 kilometer de reistijd slechts met 3 minuten zou verlengen. Minister, bent u bereid om te onderzoeken of de maatregel ook voor de andere snelwegen in Vlaanderen een positief effect op de verkeersveiligheid zou kunnen hebben?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, dank u voor uw vragen.

De uitvoering van de maatregel vraagt een aanpassing van de signalisatie. Op dit ogenblik wordt onderzocht wat hiervoor specifiek dient te gebeuren. Zodra de administratie dat onderzoek rond heeft, wordt een timing opgemaakt. Er dient uiteraard ook een ministerieel besluit te worden opgemaakt, inclusief een plan. Praktisch zouden er een vijftigtal verkeersborden geplaatst moeten worden. De heel exacte ingangsdatum kan ik op dit ogenblik nog niet meegeven.

Het klimaatplan legt duidelijk een reductie van de snelheid tot 100 kilometer per uur op. Daar waar snelheidsregimes nu reeds 100 kilometer per uur zijn of lager, verandert er niets. Wij volgen daar gewoon strikt wat in het klimaatplan is afgesproken.

Voor de vraag of wij een algemene snelheidsverlaging overwegen, moet ik opnieuw verwijzen naar het klimaatplan. De keuze om de snelheid te verlagen tot 100 kilometer per uur is een van de maatregelen uit het klimaatplan om de CO₂-uitstoot te beperken en is gebaseerd op een modeldoorrekening. Een optimale snelheid voor de doorstroming is afhankelijk van de weginrichting en van de samenstelling van het verkeer. Deze snelheid is niet per definitie overal hetzelfde.

Bijkomend wil ik meegeven dat ik zelf positief sta ten aanzien van een dynamische verkeerssignalisatie. Ik verkies de dynamische boven de lineaire regelingen. Indien de dynamische verkeerssignalisatie wordt toegepast op plaatsen waar het ook effectief een bijdrage kan leveren tot de verkeersveiligheid en de doorstroming, moeten wij daar ten volle op inzetten. Dit dient bijgevolg van geval tot geval te worden onderzocht. In het licht van de herinrichting van de R0 wordt het plaatsen van dynamische signalisatie mee onderzocht. Ik kan wat dat betreft nog verwijzen naar de uiteenzetting die we hier hebben gehad met De Werkvennootschap.

Controle en handhaving zijn uiteraard zeer belangrijk. Er zal uiteraard aan de politie gevraagd worden om hier extra aandacht aan te besteden. Het eventueel voorzien van trajectcontroles zal natuurlijk ook verder onderzocht moeten worden. U zult begrijpen dat er heel wat vragen zijn voor trajectcontroles en voor flits-camera's. Ik zie sommigen al lachen, die inderdaad ook aanvragen hebben ingediend. Maar opnieuw, ook daar moeten wij de prioriteitenlijst respecteren. Alleszins zal de trajectcontrole ook voor de R0 mee onderzocht worden.

Ik heb al regelmatig overleg gehad met collega-minister Elke Van den Brandt van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Heel specifiek over het invoeren van concrete maatregelen daaromtrent zullen we binnenkort een overleg hebben. Dat is nog niet gebeurd.

Voor uw laatste vraag verwijs ik naar wat ik al heb gezegd in de commissievergadering van 5 december 2019. Toen hadden we ook een vraag over deze materie en heb ik medegedeeld dat er op basis van de resultaten van het onderzoek naar de snelheidsaanpassing, in het kader van het goedgekeurde Luchtbeleidsplan 2030, breder zal worden onderzocht of een lagere snelheidslimiet al dan niet mogelijk en wenselijk is op andere delen van het snelwegennet. We kijken daar uit naar het onderzoek in een ruimer kader. U zult ook beseffen dat verkeersveiligheid en luchtkwaliteit zeer belangrijk zijn, maar ook doorstroming en economische belangen spelen mee. We moeten dat allemaal in zijn totaliteit kunnen plaatsen, vooraleer we daarover finaal kunnen beslissen of we elders nog snelheidsbeperkingen kunnen opleggen en of we daarbij kiezen voor lineaire dan wel voor dynamische snelheidsregelingen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik wil u danken voor uw antwoord en ik wil nog op drie concrete punten ingaan.

Ten eerste hebt u in uw antwoord op mijn eerste vraag betreffende de timing voor de nieuwe snelheidslimiet een aantal zaken opgesomd die nog moeten gebeuren, maar de vraag is natuurlijk hoe dringend u dat zelf vindt. Als de Vlaamse Regering daar echt werk van wil maken en dat als een prioriteit ziet, kan het eigenlijk snel gaan. Het verontrust me een beetje dat u niet hebt aangegeven binnen welke tijdshorizon u dit ziet. Ik snap dat u niet kunt zeggen dat u het nog dit jaar zult doen of er geen concrete datum op wilt plakken, maar u zou ten minste kunnen aangeven of u dit in het begin van de legislatuur of veeleer tegen het einde van de

legislatuur wilt doen. Misschien moeten we vrezen dat dit project in het Vlaams Energie- en Klimaatplan wel is aangekondigd, maar veeleer is toegevoegd om dit plan wat op te smukken en verder op de lange baan zal worden geschoven, in functie van de aanpassingen die nog aan de ring moeten gebeuren. Dat is een concrete vraag die ik u wil stellen. Is dit iets wat de Vlaamse Regering prioritair wil doen of is dit iets wat u op de lange baan wilt schuiven?

Ten tweede ben ik zeer tevreden dat u wilt overwegen de dynamische snelheidsbeperkingen en de trajectcontroles te onderzoeken. Volgens mij kan hier snel aan worden gewerkt als de wil er is. Ik wil u hiertoe aanmoedigen.

Tot slot wil ik nog een algemene beschouwing maken over de aanpassingswerken aan de ring in het licht van het Vlaams Energie- en Klimaatplan. De Vlaamse Regering ziet dit als een belangrijke maatregel om de co₂-uitstoot op de Brusselse ring naar beneden te halen. Dit houdt eigenlijk een standstillverplichting voor de vervuiling op de ring in. Ik bedoel niet dat we allemaal moeten stilstaan in de file, maar als dit een belangrijk onderdeel van het Vlaams Energie- en Klimaatplan is, betekent dit dat heel het programma om de ring aan te passen er niet toe mag leiden dat er meer verkeer komt. Dat is een belangrijke les die ik uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan heb geleerd.

Het gaat niet enkel om de verlaging van de snelheid. Ik hoop dat die verlaging er komt en ik nodig u uit om daar een datum op te plakken of om concreet te zeggen dat die verlaging er snel komt. Het gaat er vooral om dat de ring niet mag worden aangepast op een wijze die de co₂-uitstoot door het toegenomen verkeer in de toekomst laat stijgen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Voorzitter, op het autosnelwegennet in Vlaanderen zijn er heel wat plekken waar, los van een dynamische regeling, in gelijke omstandigheden verschillende maximumsnelheden gelden. Ik geef een voorbeeld. Op de Brusselse ring was het tot nu toe overal 120 kilometer per uur. Op de R1 is het 90 kilometer per uur, wat in functie van de omstandigheden mogelijk variabel naar beneden kan worden herzien. Op de R4 is het bijna overal 90 kilometer per uur, behalve op een klein gedeelte, waar de maximumsnelheid 120 kilometer per uur is.

Zelf ben ik voorstander van een algemene verlaging van de maximumsnelheid rond de grote steden tot 90 kilometer per uur. Dat moet natuurlijk worden gecombineerd met variabele borden en dus, in functie van de omstandigheden, met eventuele variaties naar beneden. De uitleg van tegenstanders is altijd dat het gaat om wegvlakken die als autosnelweg zijn ingericht. Dat geldt echter ook in het buitenland, maar wie in Nederland, Frankrijk of Duitsland op de autosnelweg rijdt en in de buurt van een stedelijke zone komt, ziet dat de maximumsnelheid daar altijd lager ligt. Meestal is het 90 kilometer per uur, hoewel aan de weg weinig verandert. Dat wordt eventueel aangevuld met variabele borden.

Ik vraag me af waarom we in Vlaanderen niet kunnen afspreken de maximumsnelheid minstens in de grootstedelijke zones rond Brussel, Antwerpen en Gent op 90 kilometer per uur te leggen. Dat zou goed zijn voor de doorstroming, de luchtkwaliteit en de lawaaioverlast. Dat kan in mindere of meerdere mate zijn, maar slechter zal het er alleszins niet van worden. Het gaat dan tenminste om een uniform maximumsnelheidsregime, uiteraard in combinatie met borden die de snelheid in functie van de drukte of het weer naar beneden kunnen laten variëren. Ik begrijp echter niet waarom wij rond Gent en Brussel nog met een snelheid van 120 kilometer per uur kunnen rijden.

Minister, ik heb twee vragen. Waarom ligt de maximumsnelheid voor een klein stuk van de R4 rond Gent nog steeds op 120 kilometer per uur?

Waarom bent u geen voorstander van een algemene verlaging van de maximum-snelheid naar 100 of 90 kilometer per uur, zoals dat in vele buurlanden het geval is?

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, dank u voor uw antwoord. De vraag van collega Bex verontrustte mij een beetje. Hij was verontrust door het antwoord. Ik zag een vraag over de Brusselse ring, mobiliteit en klimaat. Ik vind het bizar dat dan eigenlijk de vraag rond de heraanleg van de ring daar niet aan gelinkt wordt, want dat is een heel mooi project, dat hier onlangs nog toegelicht werd. Daar zitten extra fietssnelwegen in en extra openbaar vervoer. Dat zou net het klimaat ten goede komen. Die ring wordt nu namelijk ook gebruikt voor lokale, kortere verplaatsingen. De heraanleg zou ervoor zorgen dat we die verplaatsingen van de ring kunnen weghalen en dat die mensen zich op een duurzame manier kunnen verplaatsen. Ik denk dat dat een veel betere maatregel zou zijn voor de CO₂-uitstoot en de luchtkwaliteit. Ik denk dat heel dat project van de heraanleg van de ring geen extra verkeer zal aantrekken, maar net de mobiliteit zal verduurzamen en verbeteren. Minister, ik wil u dus vragen om zeker werk te maken van dat project.

Wat de algemene verlaging van de maximumsnelheid en de dynamische snelheidsborden betreft, ben ik blij dat u zegt dat u de dynamische signalisatie verkiest. Dat is ook ons standpunt. Ik zou u willen vragen om bij de grondige heraanleg van snel- en ringwegen – want ik begrijp dat het niet evident om dat in een keer uit te rollen, omdat dat veel kost en er veel studie voor nodig is – de nodige zaken te voorzien, zodat die dynamische signalisatie geplaatst kan worden. Tot zover mijn twee bedenkingen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, autobestuurders die dagelijks de Brusselse ring gebruiken, reageren met enige scepsis op die maatregel om de snelheid te verlagen tot 100 kilometer per uur. Ik denk dat de reden daarvoor duidelijk is: de gemiddelde snelheid in de spits is nu al lager dan 60 kilometer per uur. Vaak rijdt men zelfs slechts stapvoets. Wanneer kan men dan wel sneller rijden dan 100 kilometer per uur? 's Avonds, in het weekend en met wat geluk overdag buiten de spits. Wat het positief effect betreft voor de verkeersveiligheid, blijkt uit een grondige studie van het verkeerscentrum uit 2015 dat amper 8 procent van de ongevallen in 2012-2013 gebeurden bij een snelheid tussen de 100 en 120 kilometer per uur.

Is deze maatregel goed voor het klimaat? De snelheidsverlaging tot 100 kilometer per uur zal voor amper 0,25 procent van de CO₂-reductie zorgen. Er wordt hier wel gesteld dat we voor een verdere CO₂-reductie een nog grotere snelheidsbeperking moeten opleggen. Als ik dan zie dat de gemiddelde snelheid op de Brusselse ring 60 kilometer per uur is, zou ik zeggen dat we al goed bezig zijn. Laat ons eerlijk zijn: deze maatregel zal geen enkel effect hebben. We weten allemaal dat stapvoets verkeer, trager verkeer en het optrekken en afremmen in de file, net voor meer CO₂ en fijn stof zorgt.

We denken dus dat er moet gezorgd worden dat de doorstroming zo goed mogelijk verloopt op die Brusselse ring, want dan pas vermindert de gemiddelde CO₂-uitstoot. Daarvoor zijn er volgens ons twee pistes noodzakelijk. Ten eerste moeten we eindelijk werk maken van de belofte om die ring te verbreden. De plannen zijn er en zullen binnenkort uitgerold worden. Enkel op die wijze kunnen we het verkeer vlotter laten verlopen. Ten tweede – en daarin kan ik collega Bex en een aantal andere collega's volgen – moet er gezorgd worden voor digitale verkeersborden, naar analogie met de Antwerpse ring, waarmee je de snelheid kunt sturen naargelang de verkeersomstandigheden. Ik denk dat dat ook het ideale middel is

om de doorstroming te optimaliseren. Ik denk ook dat we die doorstroming altijd moeten garanderen. Ik verwijs daarbij zeker ook naar de economische belangen. Een goede doorstroming komt ook onze economie ten goede, en dat is nu, met dat trage, stapvoets verkeer, niet altijd het geval.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank u voor de bijkomende vragen. Het is heel duidelijk dat er binnen deze commissie geen consensus is om overal de snelheidslimiet van 100 kilometer per uur door te voeren.

Mijnheer Bex, ik was volgens u blijkbaar niet duidelijk genoeg over de timing. Ik wil u even in herinnering brengen dat het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) definitief is goedgekeurd in december 2019. Het is nu januari 2020; we zijn amper een maand verder. Het plan bevat 350 maatregelen die worden ingevoerd in de periode 2021-2030. Dat neemt niet weg dat wij ons hebben geëngageerd om onmiddellijk werk te maken van die snelheidsverlaging op de R0, zoals opgenomen in het plan. Ik heb al gezegd dat de administratie er op dit ogenblik mee bezig is.

Wat moet er gebeuren? Er moeten verkeersborden worden geplaatst, er moet overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest plaatsvinden en er moet een ministerieel besluit worden opgemaakt. De administratie bereidt dit op dit ogenblik allemaal voor. Het ministerieel besluit is ook niet op een dag rond, dat zult u wel begrijpen: het moet naar de Inspectie van Financiën en er moet een begrotingsakkoord zijn. Er gaat dus wat tijd overheen. Kan het dit jaar worden uitgevoerd? Ik denk dat ik daarop sowieso positief kan antwoorden. Ik denk dat ik duidelijk gezegd heb dat het niet op de lange baan wordt geschoven en dat onze administratie ermee bezig is. Ik moet misschien benadrukken dat ze er 'al' mee bezig is. We zullen er zeker werk van maken.

U wilt geen 'standstill' voor vervuiling. Ik denk dat niemand ... *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

Ja, maar u wilt geen 'standstill' organiseren door files te realiseren, maar u wilt ook geen extra vervuiling rond de ring. Ik denk dat niemand van ons extra vervuiling wil, maar om te zeggen dat het hele project – en daarin moet ik mevrouw De Coninck bijtreden – dat De Werkvennootschap heeft uitgetekend voor de herinrichting van de R0, zal zorgen voor meer vervuiling, dat moet ik ten stelligste tegenspreken. Er zijn inderdaad heel wat belangrijke projecten in opgenomen, zowel projecten voor het wegverkeer als voor fietssnelwegen. Ik ga niet de hele uiteenzetting van De Werkvennootschap opnieuw doen, maar er zitten toch een heel aantal belangrijke projecten in waarvan ik hoop dat u ze mee ondersteunt. Ik weet alleszins dat mijn collega in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ze wel mee onderschrijft. We hebben een samenwerkingsovereenkomst en we willen dat plan zo snel mogelijk uitvoeren. Ik hoop dat u zich daarmee alleszins akkoord kunt verklaren.

U zegt dat de R0 zo moet worden aangepast dat de CO₂-uitstoot alleen maar kan dalen. Opnieuw, ik denk dat we een heel mooi project op tafel hebben liggen en dat is heel belangrijk voor de toekomst. Het zal de CO₂-uitstoot doen dalen. Het heeft niet louter en alleen te maken met de infrastructuur, maar ook met de gebruikers. Dan moet ik opnieuw een pleidooi houden enerzijds voor de 'modal shift' en anderzijds ook voor de vergroening van het hele wagenpark. U weet dat de elektrificatie van het wagenpark zich ten volle doorzet. Als we daarin een volledige boost zouden kunnen krijgen, zou dat een enorme impact op de CO₂-uitstoot kunnen hebben. Het is dus een en-verhaal. Ik blijf erbij dat het project dat De Werkvennootschap heeft uitgetekend voor de R0 zeker ook zal zorgen voor een CO₂-verlaging, maar het is een gecombineerd verhaal.

Mevrouw Lambrecht, u houdt een pleidooi voor een algemene verlaging naar 90 kilometer per uur, als ik u goed begrijp. U vraagt waarom we dat niet doen en waarom het voor de ring rond Gent maar voor een klein deel geldt. De beslissing van Gent is een beslissing uit het verleden. De zone Melle-Oostakker heeft het statuut van autosnelweg en daar geldt nog het snelheidsregime van 120 kilometer per uur. Op de rest zou een snelheidsregime rusten van 90 kilometer per uur. Die beslissing werd in het verleden genomen omwille van het effect op de woningen in de onmiddellijke nabijheid van de ring. Indien straks uit onderzoek zou blijken dat het aangewezen is om ook daar een snelheidsbeperking door te voeren, wil ik dat gerust overwegen. Een dergelijke oplossing of een dergelijk onderzoek ligt echter niet meteen op tafel. We zullen dat bekijken.

Wat een lineaire verlaging naar 90 kilometer per uur betreft, herhaal ik wat ik daarnet heb gezegd. Binnen deze commissie is er al geen consensus om een verlaging naar 100 kilometer per uur door te voeren; over een verlaging naar 90 kilometer per uur zal er dus wellicht nog minder consensus zijn. Ik houd meer van een dynamische verkeersregeling, waarbij we ook gebruikmaken van alle mogelijke data. Zo kunnen we ten volle inzetten op de doorstroming, want dat lijkt mij veel belangrijker dan gewoon te zorgen voor een lineaire verlaging naar 90 kilometer per uur.

Mevrouw De Coninck, ik onderschrijf ten volle wat u hebt gezegd. We maken inderdaad werk van de heraanleg van de ring en van de vergroening, in zijn geheel, met tal van technologische vernieuwingen in de hele vloot. We blijven daar ten volle op inzetten.

Mijnheer Verheyden, ik heb genoteerd dat u geen voorstander bent van de algemene verlaging, maar dat u focust op doorstroming. Daarop heb ik al gerepliceerd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, voor alle duidelijkheid, mijn vraag ging specifiek over een concrete maatregel uit het klimaatbeleidsplan, maar uiteraard moet alles wat rond de ring gebeurt, worden bekeken binnen het project van De Werkvennootschap, de herinrichting van de ring. Daarbinnen is die 'modal shift' superbelangrijk. Maar er moet wel nog altijd worden gekozen tussen de drie voorgestelde alternatieven. Ik vind: als je het meent met je klimaatplan, dan moet je er ook voor zorgen dat het alternatief waarvoor we kiezen, dat met een 'modal shift', niet leidt tot bijkomend autoverkeer.

Ik keer terug naar het concrete onderwerp van mijn vraag. Minister, ik heb u goed gehoord: er moeten een vijftigtal verkeersborden worden geplaatst, er moet een ministerieel besluit worden opgemaakt en het overleg met Brussel moet nog worden gevoerd. Ik kan u verzekeren, minister, dat dat overleg met Brussel en de Brusselse minister van Mobiliteit bijzonder vlot zal verlopen. Daaraan zal het dus niet liggen.

Ik ben dan ook heel blij dat u vandaag zegt – want dat heb ik goed begrepen – dat u denkt die snelheidsverlaging dit jaar nog te kunnen doorvoeren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het al dan niet schrappen van code 78 op het rijbewijs
– 688 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de modernisering van de rijopleiding
– 755 (2019-2020)**

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, in november werd tijdens het Deutscher Fahrlehrerkongress in Berlijn, het tweejaarlijkse congres voor de Duitse rijsschoolbranche, gesproken over het feit dat Duitsland als eerste EU-land de code 78 op het rijbewijs zou schrappen.

Een rijbewijs met code 78 betekent dat het rijbewijs alleen geldig is voor voertuigen met automatische schakeling. Die code krijgt men vandaag wanneer het rijexamen is afgelegd in een voertuig zonder koppelingspedaal of met een motor zonder handbediende koppelingshendel. Iemand die nadien toch handgeschakeld wil rijden, moet extra lessen volgen en/of een aangepast rijexamen afleggen.

Minister, ik vraag niet om hierin op korte termijn een beslissing te nemen, maar ik stel vast dat vandaag vier op de tien auto's automatisch geschakeld zijn. In de toekomst zullen onze auto's waarschijnlijk steeds meer automatisch geschakeld moeten zijn. Een automaatauto is energiezuiniger en dus ook milieuvriendelijker, maar bovendien ook veiliger. Het Advanced Driver Assistance System (ADAS), dat onze bestuurders moet helpen om in gevaarlijke situaties in te grijpen, werkt nu eenmaal efficiënter in een auto met een automatische schakeling.

In dat opzicht is het eigenlijk onlogisch dat men vandaag een beperking krijgt als men een examen aflegt met de auto van de toekomst. Ik hoor vandaag zelfs de omgekeerde signalen, verleden week nog: papa heeft een automaat, mama heeft een automaat, de twee zonen moeten een rijbewijs gaan halen en dan wordt nog snel een handgeschakelde auto gekocht – een klein autootje – om toch maar zeker geen beperking te hebben. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Mijn kinderen zijn nog een tijdje van een rijbewijs verwijderd, collega Keulen.

Dat vind ik eigenlijk de omgekeerde wereld. Terwijl we weten dat de auto van de toekomst een automaat zal zijn, gaan we voor het rijbewijs terug naar die handgeschakelde auto. Mijn pleidooi is om eens na te denken over een andere mindset. Tijdens de kerstvakantie kwam plots in de actualiteit dat de automaat de norm moet zijn en iemand die nog handgeschakeld wil rijden, moet maar extra lessen gaan volgen. Dat vond ik er wel een beetje over. Maar ik zou er durven voor pleiten, zoals Duitsland vandaag al overweegt, om er eens over na te denken om in de toekomst die code 78 gewoon te laten vallen, en als iemand zich nog aanbiedt met een handgeschakelde wagen, dat die dan de vermelding krijgt dat hij ook nog met een handgeschakelde wagen kan rijden. Het komt op hetzelfde neer, maar het is een totaal andere benadering. Door dit vandaag op te leggen als een beperking, zeggen mensen dat ze toch zeker een rijbewijs voor een handgeschakelde wagen moeten hebben, want anders hebben ze een aantal beperkingen.

Minister, hebt u al overleg gehad met uw federale college over de toekomst van code 78 op het rijbewijs? Indien ja, wat was daarvan de uitkomst? Indien neen, plant u hierover een overleg? Hoe staat u tegenover het schrappen van code 78

op het rijbewijs? Is Vlaanderen voorbereid op die eventuele schrapping? Welke gevolgen heeft die schrapping voor de rijopleiding en het rijexamen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, collega's, collega Ceyssens heeft er al naar verwezen dat einde vorig jaar, op 27 december, Federdrive dit punt heeft gemaakt. Het zijn ook altijd nieuwsarme tijden, dan haal je daarmee heel veel aandacht, want er zijn veel media en die moeten worden gevoed. Het is dus de federatie van de autorijscholen Federdrive die op die bewuste datum eind vorig jaar een voorstel lanceerde om de rijopleiding grondig te moderniseren. Volgens de federatie is de opleiding vandaag nog te veel gebaseerd op de klassieke handgeschakelde wagen met verbrandingsmotor. Dat sluit aan bij het verhaal van collega Ceyssens. Wie het rijexamen aflegt in een wagen met automatische schakeling, krijgt momenteel nog een beperking in het toegekende rijbewijs.

Rijhulpsystemen zijn nochtans in moderne auto's eerder de regel dan de uitzondering. Bij hybride en elektrische voertuigen is automatische schakeling zelf standaard aanwezig. Het is dan ook vreemd dat de rijopleiding deze evolutie niet volgt.

Federdrive stelt dan ook voor om de automatische schakeling als standaardoptie te voorzien bij het rijexamen en de procedure voor het opheffen van de beperking om met handgeschakelde wagens te rijden veel eenvoudiger te maken. Bovendien stelde Federdrive ook voor om een veel grotere aandacht te besteden aan het correcte gebruik van rijhulpsystemen. Dat lijkt me een reële en zeer interessante piste.

Afgelopen legislatuur werd de rijopleiding al grondig hervormd. Open Vld benadrukte daarbij meermaals dat we breder moeten kijken dan de rijopleiding voor wie een motorvoertuig bestuurt, maar dat alle weggebruikers een voldoende kennis moeten hebben van de wegcode. Ook het belang van het aanleren van het correcte gedrag bij een ongeval werd door ons meermaals herhaald. In het regeerakkoord is opgenomen: "De vernieuwde rijopleiding wordt verder uitgerold en geëvalueerd."

Minister, hoe staat u tegenover de vragen van Federdrive? Bent u bereid hierover in overleg te treden met de sector en de andere ministers van Mobiliteit in dit koninkrijk?

Op welke manier zal de vernieuwde rijopleiding worden geëvalueerd? Zijn hiervoor al criteria en een timing voorzien?

Het correcte gebruik van rijhulpsystemen is ook voor meer ervaren bestuurders geen evidentie. We kennen allemaal onze wagens en waarschijnlijk meer dan de helft van alle knopjes gebruiken we nooit. Op het eind, wanneer je de wagen inlevert, weet je nog niet waarvoor ze allemaal dienen. Op welke manier zal er worden ingezet op het sensibiliseren van meer ervaren bestuurders over het correct gebruik en de beperkingen van rijhulpsystemen?

Zal u bij de evaluatie van de vernieuwde rijopleiding ook aandacht hebben voor de verkeerseducatie voor weggebruikers die nog geen rijbewijs hebben behaald?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Op de eerste vraag, of ik al contact heb gehad met mijn federale collega om code 78 te schrappen, moet ik negatief antwoorden. Zover zijn we nog niet. We willen ons op het kabinet eerst een volledig beeld vormen van de noodzaak van wat eventueel moet worden gewijzigd. Daaromtrent plannen we eerst een overleg met alle mogelijke partners of stakeholders.

Hoe sta ik tegenover het schrappen van code 78 op het rijbewijs? Het is heel belangrijk dat de rijopleiding kwaliteitsvol is, ook met het oog op de nieuwe technologische ontwikkelingen die volop aan de gang zijn. Het schrappen van code 78 wordt verder onderzocht in de werkgroep Rijopleiding van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. In deze groep zetelen tal van vertegenwoordigers van alle betrokken partijen, waardoor het thema vanuit alle relevante hoeken bekeken zal worden.

Mijnheer Ceyssens, u zei daarnet dat vier op de tien auto's die rondrijden, een automatische versnellingsbak heeft. *(Opmerkingen van Lode Ceyssens)*

Van de nieuw gekochte? Ja, dan klopt het wel. We weten dat van de auto's die rondrijden tout court, het merendeel handgeschakeld is. De automatisch geschakelde auto's zijn sowieso wel enorm in opmars, zeker als we kijken naar de nieuw gekochte auto's: dan is het inderdaad vier op de tien.

Zijn wij bereid om de eventuele schrapping van code 78 te overwegen? Op dit moment ligt dat nog niet concreet op tafel, maar we willen alleszins het onderzoek daaromtrent voeren en bekijken welke maatregelen er moeten worden genomen, indien code 78 zou worden geschrapt. U weet ook dat we niet zonder meer zouden kunnen overschakelen naar een feitelijkheid waarin een automatisch geschakeld voertuig de regel is. U weet dat dat gemakkelijker is dan met een handgeschakeld voertuig rijden. Ga je dan een bijkomende scholing moeten doen om ook handgeschakeld te mogen rijden? Dan ga je die bepaalde groep benadelen. Ik denk niet dat dat een optie is. We zullen alleszins onderzoeken hoe we daarin een gelijkstroming kunnen bereiken. We weten dat we in de toekomst enkel nog met automatisch geschakelde voertuigen zullen rijden. Die hebben, zoals collega Ceyssens heeft geschetst, ook een aantal voordelen voor het rijgedrag en de veiligheid.

We zullen verder moeten onderzoeken welke gevolgen een schrapping van code 78 zou hebben. Op dit ogenblik zijn de rij scholen al in staat om kandidaten die nu alleen met het automatisch geschakeld rijden willen kennismaken, te begeleiden. In het kader van een volwaardige rijopleiding door de rij school is het natuurlijk ook logisch dat er werk wordt gemaakt van de nieuwe technologische ontwikkelingen. De rij school instructeurs maken dat ook duidelijk aan de studenten die bij hen een rijopleiding komen volgen. Wat dat betreft, denk ik dat er op dit ogenblik geen belemmering is om dat nu te doen.

Mijnheer Keulen, wij zullen met alle partners en dus ook met Federdrive contact opnemen om te bekijken hoe het verder moet lopen, maar op dit ogenblik ligt er nog geen pasklaar antwoord op tafel. Mocht straks blijken dat het toch nodig is snel werk te maken van een aanpassing van de rijopleiding, die nog zal worden geëvalueerd, zoals in het Vlaams regeerakkoord staat omschreven, zal deze commissie dat onmiddellijk weten. Alleszins zal de hervorming van de rijopleiding worden geëvalueerd. In het licht van de onderzoeksagenda van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) zal het onderzoek nog voor de zomer opgestart worden. De commissie zal het verdere verloop kunnen opvolgen.

In dit onderzoek willen we eigenlijk op twee onderdelen focussen, enerzijds de product- en procesevaluatie en anderzijds de effectevaluatie. Beide zijn heel belangrijk. Met de product- en procesevaluatie beogen we vooral de beleving van de verschillende betrokken partijen in beeld te brengen tijdens de verschillende stappen voor het behalen van een rijbewijs. De effectevaluatie heeft vooral betrekking op de kennisoverdracht, de examenresultaten, de attitudes, de risicoperceptie, de ongevallenbetrokkenheid en dergelijke. Ook de terugkommomenten moeten hierin worden opgenomen. De onderzoeksvragen worden momenteel met de betrokken partners besproken en worden door onder meer de rij school sector en alle verantwoordelijke partners in de examinering gedragen.

Wat het correct gebruik van rijhulpsystemen betreft, is het heel belangrijk dat de kennis van de bestuurders de evolutie van de voertuigtechnologie kan opvolgen. Dit onderwerp is al aan bod gekomen in de Werkkamer Educatie en sensibilisering van het VHV en zal daar ook verder worden opgevolgd. Daarnaast dragen ook de constructeurs en de verkopers van de voertuigen een belangrijke verantwoordelijkheid. Het is cruciaal dat bij de aankoop of leasing van een wagen voldoende toelichting wordt gegeven over de rijhulpsystemen waarvan een voertuig is voorzien, zodat die systemen ook optimaal kunnen worden gebruikt.

Onze partners hebben in dit verband een opleidingsaanbod. Zo kan ik onder meer verwijzen naar Edulogia en de ADAS-opleiding. Er zijn ook specifieke opleidingen voor de constructeurs. Ze worden zo goed mogelijk geïnformeerd over deze rijhulpsystemen en andere technologische snuffjes die vandaag of morgen op de markt komen. Die kennis wordt zo veel mogelijk overgedragen.

Tot slot is me nog gevraagd of we tijdens de evaluatie van de vernieuwde rijopleiding ook aandacht zullen hebben voor de verkeerseducatie van de andere weggebruikers. De rijopleiding focust natuurlijk voornamelijk op diegenen die een rijbewijs willen halen. Andere verkeerseducatie komt daar niet zo zeer aan bod.

Voor de andere weggebruikers zijn er nog verschillende andere middelen. Ik denk onder meer aan de verkeersweken in het secundair onderwijs. Tijdens die weken wordt aan verkeerseducatie gedaan. Daarnaast hebben we het online leerplatform www.mijnrijbewijsb.be, waar iedereen zich kan voorbereiden op het behalen van het rijbewijs, ook wie op dat ogenblik nog geen rijopleiding volgt. Ook mensen die hun geheugen willen opfrissen, kunnen naar dat online leerplatform gaan. Tot slot is er nog 'Rijbewijzer in de Klas', dat leerlingen in het secundair onderwijs voorbereidt op het behalen van hun rijbewijs, maar uiteraard ook verkeerseducatie in het algemeen biedt. Die educatie is uiteraard zeer belangrijk en gaat verder dan enkel het behalen van het rijbewijs.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw volledig en duidelijk antwoord. Ik heb, voor alle duidelijkheid, deze vraag om uitleg niet gesteld naar aanleiding van de berichtgeving in de kerstvakantie. Ik heb deze vraag om uitleg al op 12 december 2019 ingediend.

Ik ben blij dat u bezig bent met die code 78. Dit moet niet op zeer korte termijn worden beslist, maar als het ons menens is met de vergroening van ons wagenpark, zal die automaat ongetwijfeld een belangrijke rol spelen en een veel groter aandeel in ons wagenpark innemen. In dat licht lijkt het me onlogisch dat het afleggen van een examen met een automaat nog als een beperking wordt gezien.

Minister, ik denk dat het inderdaad nodig is om in de evaluatie van de rijopleiding de nodige aandacht te besteden aan die ADAS-systemen. Als vandaag een arbeider in een bedrijf met een bepaalde machine werkt, hoe klein ook, moet hij, voor hij daarmee aan de slag gaat, een document ondertekenen dat hij de gebruiksaanwijzing van die machine volledig doorgenomen heeft en dat hij die machine door en door kent en daar misschien zelfs een cursus voor gevolgd heeft.

Wij gaan met een wagen met, zoals de heer Keulen zegt, heel veel knopjes die we nooit gebruiken, gewoon de weg op. Ik denk dat heel veel gebruiksaanwijzingen, zelfs bij een auto die klaar is voor de schroothoop, nog nagelnieuw zijn. U kunt inderdaad vragen aan verkopers om daar de nodige aandacht te schenken bij het afleveren van de wagen. Ik denk toch dat er veel meer energie gestoken zal worden in het aanprijzen van de wagen, vooraleer die verkocht wordt, dan in het bij het afleveren veel uitleg geven over die ADAS.

Dus ik vind dat er inderdaad meer aandacht aan besteed zou mogen worden. Ik wil trouwens ook een suggestie doen, die de fractiesecretaris misschien kan meenemen voor de volgende regeling van de werkzaamheden. In de vorige legislatuur heb ik het voorstel gedaan om eens op werkbezoek te gaan bij ProMove, waar men toen al bezig was met rijvaardigheidskursussen in het kader van het terugkommoment. Een aantal collega's waren daar toen in geïnteresseerd, maar dat is er eigenlijk nooit van gekomen. Misschien is het toch nuttig om daar, of bij andere gelijkaardige instellingen, eens een namiddag te spreken over die ADAS en ook over het terugkommoment an sich en hoe dat geëvalueerd wordt. Dat is eigenlijk mijn laatste bijkomende vraag aan u, minister: dat terugkommoment zal ook geëvalueerd worden. Kunt u vandaag voor uzelf al een korte evaluatie maken van het terugkommoment an sich, van hoe het vandaag opgevolgd wordt en hoe het gepercipieerd wordt?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Bedankt voor het uitgebreide antwoord, minister. Het gaat eigenlijk over twee thema's: het rijbewijs en de uitrustingsstukken.

Wat het rijbewijs betreft, zou eigenlijk de uitspraak van wijlen William Gladstone kunnen worden toegepast: 'You can't ignore the signs of the times.' Datgene wat gisteren nog de uitzondering was, is vandaag het nieuwe normaal. Gisteren was die automatische schakeling inderdaad voor de happy few. Vandaag vormt die de meerderheid. Op een zeker ogenblik moet je het nieuwe normaal als zodanig erkennen en dus ook de reglementering daaraan aanpassen. Al de rest zijn achterhoedegevechten. Je vindt altijd wel een uitleg waarom dit of dat misschien beter nog niet gebeurt. Ik denk dat je daar inderdaad die stap moet zetten. Je moet daar uiteraard ook een draagvlak voor hebben. Maar het aandeel van die automatische schakeling groeit alleen maar. De handschakeling is een aflopende zaak. Ik heb mijn rijbewijs behaald in 1982. Toen werd je inderdaad handgeschakeld opgeleid. De overgang naar een automaat ging eigenlijk spelenderwijze. Het enige wat je vooral moest leren, was om dat met één voet te doen. Voor de rest wijst dat zichzelf eigenlijk uit. Dat is zoals werken met een iPhone of dergelijke.

Een tweede punt gaat over de uitrustingsstukken. Ook in die wereld bestaat een eigen dynamiek, minister. Ik heb mijn laatste wagen gekocht op 1 augustus 2018 in de deelgemeente Lanklaar van de stad Dilsen-Stokkem. U kent daar ook wel wat mensen. Het gaat om een Duits merk. Ik ben eigenlijk geen techneut en vroeg aan die verkoper wat ik daaraan had. Het enige wat die verkoper altijd deed, was dat dan vergelijken met andere Duitse modellen. Want eigenlijk is dat een wereld op zichzelf. Het is een Audi, waar ik mee rijd. Het ging dan over wat andere Duitse modellen en andere populaire merken hebben en over hoe veel beter Audi was. Dat is op zich ook allemaal oorbaar vanuit marketingoogpunt. Maar dat gaat al lang niet meer over de functionaliteit. Ik zeg er een beetje populistisch bij: dat verantwoordt waarschijnlijk de toch wel relatief dure aankoop prijs, want alle auto's kosten toch hun geld. Dat is inderdaad een wereld die op zichzelf staat. Laten we daarover elkaar niets wijsmaken. Die dashboards lijken steeds meer op de cockpits van vliegtuigen. Op dat vlak denk ik dat de sector zelf misschien zelf eens in de spiegel moet kijken.

Aan de andere kant zou dat bij de terugkommomenten net eens een kans kunnen zijn om de populairste dingen onder de aandacht te brengen, misschien zelfs al bij de rijopleiding zelf. De helft van die snufjes gebruiken we niet en zelfs dat is een understatement, want in de praktijk gebruiken we er hoogstens een vierde van. Die snufjes hebben ook wel allemaal hun functie en die kunnen de verkeersveiligheid ook wel in bepaalde benarde weersomstandigheden ten goede komen. Dat zou een aspectje kunnen zijn in de rijopleiding of bij die terugkommomenten, want er zijn toch een aantal van die snufjes die universeel bij alle modellen en merken aanwezig zijn. Die kunnen misschien worden meegepakt en zo kun je ook een stuk

functionaliteit geven aan alles wat je hebt, wat je misschien niet gebruikt, maar waar je wel voor betaalt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik denk dat we wat dit onderwerp betreft, allemaal toch min of meer op dezelfde golflengte zitten. Dat automatisch rijden de norm aan het worden is, is evident als we naar de ontwikkelingen van nieuwe wagens kijken, maar om van automatisch rijden nu meteen ook de norm te maken bij het behalen van een rijbewijs, lijkt mij op dit moment nog iets te veel van het goede te zijn.

Men zegt inderdaad dat vier op de tien aangekochte wagens automatisch geschakeld zijn, maar dat neemt niet weg dat er tegelijkertijd nog zes op de tien van de nieuw verkochte wagens handgeschakeld zijn. Men verwijst naar de opkomst van de hybride en van de elektrische wagens, maar laat ons eerlijk zijn: zolang de prijzen van die wagens niet echt dalen, zal een significant gedeelte van de Vlamingen nog steeds naar die handgeschakelde wagen grijpen.

Wij volgen de minister in haar redenering dat men toch zelf moeten kunnen beslissen met welk systeem men in de eerste plaats wil rijden. Nu, wil dat zeggen dat wij tegen de modernisering van de rijopleiding zijn? Nee, helemaal niet. Mag die code 78 voor ons geschrapt worden? Ja, maar dan zijn er toch wel een aantal overwegingen die we moeten bekijken. Volgens ons zou het misschien evident zijn dat leerlingen die handgeschakeld leren rijden ook een paar uur de kans krijgen om automatisch te rijden en omgekeerd, zodanig dat men beide systemen leert kennen. Dat men daarbij wil inzetten op het leren omgaan met hulpsystemen, want die zitten zowel in handgeschakelde als in automatische wagens, dat lijkt me een pluspunt, maar het is ook belangrijk dat we voor die extra lessen de prijzen van die cursussen niet nogmaals laten stijgen. Laat ons eerlijk zijn: ik hoor toch heel veel mensen zeggen dat het nog altijd prijzig is om een rijbewijs te halen. Ik denk dat we dat ook in het oog moeten houden.

Het argument van Federdrive dat automatisch rijden aanzet tot een rustigere rijstijl, kan misschien wel voor een deel waar zijn, maar ik denk toch ook dat het merendeel van de chauffeurs die met een handgeschakelde wagen rijden eerder een rustigere rijstijl hanteren. We moeten daar toch voorzichtig in zijn. Ik denk dat dat afhankelijk is van chauffeur tot chauffeur. Ik ken genoeg chauffeurs die met een automatische wagen rijden en die ook een zware voet hebben. Ik zou zeggen dat dat zaken zijn die bij de haren zijn getrokken. Dat is afhankelijk van persoon tot persoon.

Maar ik denk dat we voor de modernisering naar een cursus moeten gaan waarbij men kan opteren voor twee systemen en dat men als bijkomend argument dat tweede systeem kan leren kennen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor uw bijkomende opmerkingen en zeker de heren Ceyssens en Keulen voor het delen van hun proefondervindelijke ervaringen met al de technologische snufjes, de ene al iets meer dan de andere. We zullen het alleszins opvolgen. We gaan nu niet specifiek die code 78 schrappen, maar we zullen het allemaal zeker blijven opvolgen.

Ik heb al verschillende vragen gekregen om eens een terugkommoment bij te wonen, dus ik denk dat men zeker openstaat om de commissie daaromtrent te ontvangen. We kunnen daar alleen maar uit leren en suggesties uit meenemen om daar straks eventuele wijzigingen in door te voeren.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie over een systeem van wegenheffing
– 704 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, op vrijdag 13 december 2019 stond de oplevering van de studie 'Uitrol van een systeem van wegenheffing' op de agenda van de ministerraad, een studie waar we verschillende keren op hebben aangedrongen, ook al in de vorige legislatuur. Op maandag 16 december 2019 werd de studie vrijgegeven en kon iedereen de resultaten van het omvangrijke onderzoek nagaan.

Uw voorganger, minister Weyts, gaf tijdens de vorige legislatuur de opdracht om te onderzoeken welk systeem van wegenheffing haalbaar en wenselijk was voor Vlaanderen en welke effecten zo'n systeem zou hebben. De studie ging uit van drie gelijkwaardige doelstellingen om zo'n systeem in te voeren: het moet de filedruk in Vlaanderen verminderen; het principe 'de vervuiler betaalt', waarbij het gebruik in plaats van het bezit van de wagen wordt belast; het principe waarbij de externe kosten van het wagengebruik in rekening worden gebracht van de vervuiler.

Zoals gesteld, is het een zeer uitgebreide studie, die volgens mij een aparte gedachtewisseling in deze commissie verdient met de onderzoekers die ze hebben uitgevoerd, maar de resultaten zijn samen te vatten met de stelling dat het systeem van wegenheffing dat vanuit de drie doelstellingen het meest geschikt is, de slimme, gebiedsdekkende kilometerheffing is.

De vorige minister zei in 2017 nog: 'We moeten dat gewoon doen', maar het nieuwe regeerakkoord rept met geen woord meer over zo'n systeem voor personenwagens. Deze studie stelt nu dat een slimme, gebiedsdekkende kilometerheffing een aantal beleidsdoelstellingen van de minister, zoals de 'modal shift' en het verminderen van de filedruk, kan realiseren.

Minister, bent u bereid deze discussie toch opnieuw te openen en het maatschappelijk debat, een noodzakelijke volgende stap, aan te gaan?

In de media liet u verstaan de studie naast u neer te leggen. De kostprijs voor deze studie bedraagt 1,7 miljoen euro. Als u hier niets mee doet, is dat in de ogen van mijn fractie weggegooid geld, terwijl deze studie aantoont dat een slimme, gebiedsdekkende kilometerheffing met flankerende maatregelen Vlaanderen qua welvaartswinst tot 1 miljard euro kan opleveren. Een taxshift, een modal shift en het verminderen van de filedruk kunnen met weinig andere maatregelen worden gerealiseerd. Kunt u toelichten hoe uw beleid deze doelstellingen minstens even goed en op redelijke termijn zal realiseren?

U verklaarde in de media dat een slimme kilometerheffing pas zin heeft als er kwaliteitsvolle alternatieven voorhanden zijn. De kilometerheffing vandaag invoeren, is ook niet onze vraag, wel om de nodige stappen daar naartoe te zetten. Uiteraard is het nodig om alternatieven uit te bouwen, maar ook die noodzakelijke investeringsinjectie blijft in onze ogen te veel uit. Op die manier blijven we in een vicieuze cirkel draaien. Als u gelooft dat een kilometerheffing op termijn wel haalbaar is, op voorwaarde dat er eerst robuuste alternatieven zijn, kunt u dan toelichten op welke termijn u dat ziet en welke stappen u zult ondernemen om daar te raken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Rzoska, dank u wel voor uw vragen. U zegt een paar keer wat ik in de pers heb gecommuniceerd. Nu, ik heb het ook al gecommuniceerd in de plenaire vergadering en ik blijf bij datzelfde standpunt.

U vraagt of we de discussie opnieuw willen openen. Ik moet opnieuw verwijzen naar het regeerakkoord dat we een aantal maanden geleden gesloten hebben, waarin niets is opgenomen over een of andere vorm van wegenheffing voor personenvervoer. Ik ga het regeerakkoord uiteraard respecteren.

Er is inderdaad die studie. Die studie is wat ze is. Het was een complexe en grondige studie met heel wat interessante conclusies, maar tegelijkertijd is het geen eindstudie. De studie rekent een welvaartswinst voor die tot de verbeelding spreekt, maar geeft ook aan dat mensen met een laag inkomen en mensen die vandaag de meeste kilometers rijden, de rekening betalen. Ik stel dan ook vast dat er dringend nood is aan stabiele vervoersalternatieven, zoals we hier al vaak hebben gezegd. Die moeten er sowieso komen, los van enige kilometerheffing. Een kilometerheffing kan ook maar, wanneer die alternatieven al voorhanden zijn.

Tegelijkertijd blijkt uit de studie dat het om een globale taxshift moet gaan en dat er niet louter en alleen kan worden gefocust op de verkeersbelasting. U zult begrijpen dat ik niet alleen bevoegd ben voor het doorvoeren van een globale taxshift. Ik kan inzetten op een 'modal shift'. Voor de taxshift als zodanig heb ik niet alle bevoegdheden in handen. Voor de 'modal shift' hebben we wel heel wat investeringsbudgetten klaar.

Hoe ik dit wens te realiseren, heb ik in november 2019 in deze commissie heel uitgebreid toegelicht bij de bespreking van de beleidsnota. Er wordt enorm ingezet op investeringen in de verschillende modi, op sensibilisering en op communicatie. Om te komen tot een 'modal shift', moet er ook ingezet worden op een 'mental shift'. Ook wordt er bijvoorbeeld ingezet op ticketintegratie, combimobiliteit, de inrichting van mobipunten en dergelijke meer. Ik ga uiteraard niet mijn hele beleidsnota nog eens uit de doeken doen. Mijnheer Rzoska, ik denk dat u die inmiddels wel volledig kent.

Ik wil ten stelligste tegenspreken dat de investeringsinjectie in de talrijke alternatieven uitblijft. Het investeringsbudget voor de fietsinfrastructuur werd opgetrokken tot 300 miljoen euro tegen het einde van deze legislatuur. Ook het globale investeringsbedrag voor alles wat het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) doet, is enorm opgetrokken. Uiteraard ben ik daar zeer blij mee. Het houdt onder meer in dat we investeren in openbaar vervoer, in waterwegen en in het spoor: alternatieven voor de weg. Zo zullen de mensen straks kunnen kiezen en overschakelen van de weg en de auto naar duurzame alternatieven. Daar gaan we ten volle in investeren. Ook de mobipunten zijn daar opnieuw een belangrijk voorbeeld van.

Zoals eerder gezegd voorziet het regeerakkoord niets met betrekking tot een kilometerheffing. Aan dit akkoord houden wij natuurlijk vast. Ik voer de nodige investeringen uit om de alternatieven te verbeteren. Een volgende regering kan eventueel bepalen, als er voldoende alternatieven zijn, of er al dan niet nood is aan een extra kilometerheffing.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, dank u wel. Mijn verwachtingen waren, toen ik u die vraag stelde, natuurlijk niet zo hooggespannen. Het antwoord was misschien enigszins voorspelbaar. Als je kijkt naar de realiteit die we vandaag in Vlaanderen meemaken, blijf ik het jammer vinden dat de vorige Vlaamse Regering, die toch bestond uit dezelfde politieke partijen en voor een deel uit dezelfde mensen, in de vorige legislatuur een studie heeft besteld, die nu gewoon feestelijk van tafel wordt

geveegd. En u ziet de kostprijs daar staan: 1,7 miljoen euro! U haalt er één conclusie uit. Inderdaad, in één van die scenario's blijkt dat de laagste inkomens het meest worden geïmpacteerd. Maar er staan verschillende scenario's in die studie. Die studie was ook bedoeld om de discussie te openen en werd door uw voorganger naar voren geschoven als de voorbereiding op het invoeren van een slimme kilometerheffing. Ze zou deze heffing dan ook sturen.

Wat mij betreft, is de situatie niet veranderd. Tenzij ik in Vlaanderen op andere stukken rondrijd dan u. De files zijn nog altijd behoorlijk massaal en kosten behoorlijk wat geld aan de economie en aan het klimaat. Ze teren ook in op de kwaliteit en het comfort van mensen die heel wat verliesuren moeten incasseren. Ik kan mij ook niet van de indruk ontdoen dat wat betreft openbaar vervoer ook niet de grootste plannen op het menu staan. Die discussie hebben we ook al gehad.

Minister, wat de filedruk betreft, hebt u gesteld dat u budgetten hebt. De mensen kunnen dan kiezer voor openbaar vervoer, waterweg en spoor. Ik vermoed dat u met die waterwegen ook op het goederenvervoer mikt. Eerlijk gezegd, denk ik niet dat we deze legislatuur veel stappen vooruit zullen zetten.

Ik heb enkel gevraagd om met al die factoren rekening te houden. Ik vind het niet normaal dat we de studie zelfs niet met open vizier kunnen bekijken. Ik blijf op dat vlak op mijn honger, tenzij u me er straks van kunt overtuigen dat we op vijf jaar tijd met rasse schreden zullen vooruitgaan. Al uw voorgangers hadden die ambitie, maar de afgelopen tien tot vijftien jaar is er nauwelijks een stap vooruit gezet. Integendeel, veel van onze steden staan aan de Europese top als het gaat om stilstaand verkeer rond de stadscentra.

Ik ken het Vlaams regeerakkoord en ik ken uw beleidsnota. Ik kon het maar proberen. Ik hoop wel dat we die onderzoekers eens kunnen uitnodigen om in de commissie een gedachtewisseling te organiseren. Ik vind het immers zuur dat we 1,7 miljoen euro zo maar wegkieperen, zonder hier goed naar te kijken.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik kan u in uw antwoord volgen. De theorie en de studies in verband met de kilometerheffing zijn één zaak, maar ik vind dat we iemand die voor of tegen de kilometerheffing is niet meteen in een vakje moeten steken. De oplossing voor onze files in Vlaanderen is een zeer complex fenomeen. Dit land is nu eenmaal gerealiseerd door een complexe ruimtelijke ordening met veel lintbebouwing.

Dit heeft een grote impact op het werk. Mensen hebben de wagen vaak nodig en kunnen niet voor een alternatief kiezen. Mijn partij en ikzelf vinden dat we niet wild kunnen gokken. Voor heel wat mensen is het verschil tussen werken en niet werken niet zo groot. We kunnen de mensen met de laagste inkomens niet nog eens die rekening of factuur doorsturen. Ik pleit voor een veeleer volwassen en genuanceerd debat. We moeten vooruitgang kunnen boeken, maar we moeten eerst alternatieven hebben.

Ik ben een grote bepleiter van decentralisatie van werk. Ik ben een West-Vlaamse. De grootste tewerkstelling zit in de Vlaamse Ruit. Daar worden automatisch ook de grootste mobiliteitsbudgetten aan gekoppeld. Dat hangt allemaal samen. U komt uit Limburg. Wij zitten een beetje in de uithoek. In West-Vlaanderen zijn wij noeste werkers. Wij werken graag. Dat kan niet altijd met andere alternatieven dan de wagen. Ik wil niet dat mensen die hard werken, hiervoor worden gestraft.

Ik denk dat het hier absoluut de tijd niet voor is. We moeten een echt draagvlak creëren om maatregelen in te voeren. Dit moet een grondige sensibilisering en alternatieven met zich meebrengen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Mijnheer Rzoska, ik sluit me graag aan bij uw vraag om uitleg. Dit heeft veel weg van de discussie over de kip of het ei. Moeten we nog voor een kilometerheffing gaan en zullen de mensen dan automatisch op alternatieven overstappen of moeten we eerst voor voldoende alternatieven zorgen voor we nog maar aan dat rekeningrijden denken? Voor ons is de keuze heel duidelijk. Het is de laatste optie. Ik merk dat er daarvoor een groot draagvlak is, maar nu moeten er nog centen voor komen.

Minister, alvorens die kilometerheffing in te voeren, moet u eerst voor een goed uitgebouwd openbaar vervoer zorgen, ook in de landelijke gebieden. Als mensen verder wonen, moeten zij ook op hun bestemming en zeker op hun werk geraken. Eigenlijk gebeurt nu geen van beide. U schuift de beslissing voor u uit. U legt die studie van 1,7 miljoen euro simpelweg naast u neer.

Er wordt niet genoeg in alternatieven geïnvesteerd. Ik verzin dat niet. Vorige week zaten hier nog twee topmannen van De Lijn. Zij hebben verklaard dat zij met wat De Lijn krijgt absoluut niet voldoende alternatieven kunnen aanbieden om de mensen uit de wagen te laten stappen.

Er is bewijs dat het wel kan. We kunnen naar het buitenland kijken, bijvoorbeeld naar Kopenhagen, maar we hoeven zelfs zo ver niet te kijken. Als we kijken naar Brussel – waarmee soms gelachen wordt, maar dat wel de keuze gemaakt heeft om fors te investeren in het openbaar vervoer en nu zeer positieve resultaten kan voorleggen –, dan zouden we daar toch conclusies uit moeten trekken. Brussel, nadat dat eerst het openbaar vervoer goed en aangenaam gemaakt heeft, gaat nu denken aan rekeningrijden. Ik denk dat dat een volgorde is die kan. Maar wij kunnen daar nog niet aan denken. Er zijn gewoon niet voldoende alternatieven op het vlak van openbaar vervoer. Dus ik vind het heel erg dat Vlaanderen als toptatie hier zo achterloopt. Het is onbegrijpelijk. We blijven pleiten voor een forse injectie en om naar Brussel te kijken en hetzelfde te doen in Vlaanderen, zodat er hier, ook voor mensen in landelijke gemeenten, buiten de stadskernen, meer, beter en betaalbaar openbaar vervoer kan komen.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Ik noteer dus dat zowel Groen als sp.a op dit ogenblik pleiten voor de invoering van de kilometerheffing onder bepaalde voorwaarden. *(Opmerkingen van Annick Lambrecht)*

U hebt dat toch gezegd. U kunt het verslag daaromtrent nalezen. U zei op een bepaald ogenblik: 'Ik kies voor het tweede.' In elk geval, collega Rzoska verwees naar de voorspelbaarheid, maar toen zijn vraag eraan kwam, was er ook een grote voorspelbaarheid bij hem. De voorspelbaarheid van mijn antwoord is ook zeer groot, ook naar aanleiding van de discussie die we een tijdje geleden gevoerd hebben in deze commissie over de invoering van die kilometerheffing in Brussel. Toen heb ik u letterlijk gezegd, minister: 'Houd die deur gesloten.' Ik ga vandaag natuurlijk niet anders pleiten dan toen. Houd die deur gesloten.

Maar het is dus niet zo – zoals collega Rzoska zegt – dat die studie gewoon naast ons neer wordt gelegd. Die wordt wel bekeken met open vizier. Er wordt gekeken wat erin staat en wat er niet in staat. Vanzelfsprekend gaan we akkoord met het uitgangspunt dat er files zijn en dat daaraan gewerkt moet worden. Ik ga niet alles herhalen wat u gezegd hebt, minister, maar ik kan u volledig volgen in uw antwoord. Laat dat zeer duidelijk zijn. Ik heb onvoldoende tijd om dat nog eens te herhalen, want ik zou het willen herhalen.

Ik zou toch nog de nadruk willen leggen op sommige dingen binnen het tijdsbestek dat mij is toegewezen. De studie vertrekt te fel van de hypothese dat iedereen

gewoon kan kiezen met welk vervoersmiddel hij zich verplaatst. Dat is niet zo. Collega Van Volcem heeft het al benadrukt voor de provincie West-Vlaanderen. Ik kan dat gerust – en collega Keulen zal dat waarschijnlijk dadelijk ook nog bevestigen, evenals de voorzitter – zeggen dat het ook voor de provincie Limburg niet zo is dat men zomaar kan kiezen welk vervoersmiddel men neemt. Dus moeten we zeggen dat er aan de hand van deze studie niet overgegaan kan worden tot het invoeren van een kilometerheffing.

Wat de alternatieven betreft, minister, hebt u vanzelfsprekend verwezen naar het regeerakkoord en naar uw beleidsplan. Met dat in de hand kunnen we inderdaad gaan werken aan alternatieven. Maar op dit ogenblik kunnen we dus zeker niet akkoord gaan met de invoering van een kilometerheffing.

Wat ik ten tweede ook zeer belangrijk vindt, en wat collega Rzoska al aangehaald heeft, is dat de studie ook aangeeft dat het invoeren van de kilometerheffing een negatieve impact heeft op de koopkracht van de laagste inkomens. Dat zijn mensen die dat moeten betalen en die dat niet kunnen betalen. Ik vind het jammer dat men daar weinig of geen rekening mee houdt.

Nog een laatste opmerking, minister. De studie gaat uit van een volledig gebiedsdekkende kilometerheffing. Dat is iets wat alleen nog maar in theorie bestaat en wat nergens in de praktijk bestaat. Dat is iets wat zeer gevaarlijk is. Men gaat uit van allerlei theoretische premissen en het is veel te riskant om daarop onmiddellijk in te gaan.

Op dit ogenblik kan ik dus zeker besluiten: houd die deur gesloten. Er zijn voldoende argumenten om 'neen' te zeggen tegen die kilometerheffing.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, de meerderheid van de Vlamingen is tegen die kilometerheffing. Dat was ruim een jaar geleden zo en dat is ondertussen niet veranderd. Het Vlaams Belang is altijd een voortrekker geweest in het debat rond de kilometerheffing. Wij zijn daar altijd radicaal tegen geweest. We zullen dat ook blijven doen, we zullen die strijd tegen de kilometerheffing blijven voeren. Ik ben ervan overtuigd dat onder meer door de gesprekken met het Vlaams Belang rond de eventuele regeringsdeelname, vorige zomer, die kilometerheffing niet werd opgenomen in het Vlaams regeerakkoord. Wij vinden dat dat zo moet blijven.

Ik zal u zeggen waarom dat zo moet blijven: gewoon omdat dat een asociale maatregel is. Een kilometerheffing zou opnieuw een aanslag betekenen op de portemonnee van de werkende Vlaming, want het autorijden zou zomaar eventjes 12 tot 17 procent duurder worden. Wij zuigen die cijfers niet uit onze duim; ze komen uit een studie van de Vlaamse overheid.

We weten allemaal dat het consortium rond KPMG sedert augustus 2018 aan die studie heeft gewerkt. We weten al langer dat er nog maar één piste werd overwogen, namelijk de gebiedsdekkende kilometerheffing in heel Vlaanderen. De goede verstaander begrijpt dat dat een heffing is op elke weg. Er wordt daarbij dus geen verder onderzoek meer verricht naar de invoering van een tolheffing enkel op de drukste verkeersassen.

Men schijnt andermaal te vergeten dat de hoge accijnzen het autorijden nu reeds duur maken. Bovendien heeft men de mond vol van de hervorming van de auto-fiscaliteit. Daarbij wil men allerlei factoren, zoals de uitstoot, laten meespelen in die fiscaliteit. Men spreekt nu zelfs over een belasting op elektrisch autorijden, omdat men weet dat het geleidelijk wegvallen van verbrandingsmotoren ontegensprekelijk een invloed zal hebben op de inkomsten in dit land.

Hoe men het ook draait of keert, het eerste slachtoffer van het systeem is de werkende Vlaming. Want die is het meest op de baan en het openbaar vervoer is in vele gebieden geen degelijk alternatief. Een kilometerheffing is gewoon een extra taks, zeker als er niet wordt geïnvesteerd in een openbaar vervoer dat een echt alternatief vormt.

Minister, wilt u dat echt? Wilt u mensen pijn doen die geen alternatief hebben? Weet u wanneer de 'modal shift' pas echt een draagvlak zal kennen? Wel, dat is als er alternatieven zijn en die zijn er momenteel niet.

Collega's, ik geef graag een andere denkpiste. Dit land is een belangrijk transitland. Wil dat zeggen dat men ook buitenlanders moet laten betalen voor het gebruik van onze wegen? Ja. Wij pleiten dan ook voor de invoering van een wegenvignet. Maar onze mensen nóg meer belasten met een kilometerheffing waarvan de werkende Vlaming het slachtoffer wordt, neen, daar passen wij voor.

En tot slot wil ik bepaalde collega's nog een goede raad geven: stop er nu eindelijk mee tegen de wil van onze mensen in voorstellen te lanceren die helemaal geen draagvlak kennen. U leert het blijkbaar nooit af.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, dit is zo'n thema waarbij zich voortschrijdend inzicht manifesteert. Wat zeiden we gisteren over de lage-emissiezone (LEZ)? Wat zeggen we daar vandaag over? Hetzelfde geldt voor de kilometerheffing. Ik zit al het langst in deze commissie. Ik heb mij in deze commissie altijd een koele minnaar getoond van de kilometerheffing. Ik zal niet verder doorbomen over de perifere ligging. Daarnaast hebben de collega's al vaak verwezen.

We mogen één ding niet vergeten, naast het feit dat ons openbaar vervoer inderdaad nog niet op een vraaggestuurde en performante manier functioneert. Men is midden jaren tachtig gestopt met het aanleggen van nieuwe autosnelwegen. Ik groeide op in de tijd waarin men leerde dat er 9 miljoen Belgen waren en 11 miljoen Nederlanders. Vandaag zijn er meer dan 11 miljoen Belgen en bijna 17 miljoen Nederlanders. Er zijn dus steeds meer mensen. Het aantal wagens is verdrievoudigd, het aantal vrachtwagens is verdubbeld. Dat speelt zich allemaal af op diezelfde wegen, terwijl logistiek als activiteit in omvang onvergelijkbaar groter is geworden. In de jaren tachtig was logistiek weinig of niets, vandaag is het een van de sterkhouders geworden van de Vlaamse economie. We moeten dat gegeven in het achterhoofd houden.

Tijdens de regeringsonderhandelingen kwam de kilometerheffing aan bod. Collega Ceyssens was daar bij. Een aantal proffen, sommigen met een zekere arrogantie, hadden toen net 'Superslim rekeningrijden voor dummies'. Dat was natuurlijk bedoeld als een provocatie, maar kwam als een boemerang in het gezicht van die mensen terecht. En zo was het helemaal dood en begraven. Dat komt natuurlijk ook omdat die mensen helemaal blind zijn voor de organisatie van onze economie. Het gros van onze economie speelt zich af tussen 7 uur 's ochtends en 7 uur 's avonds. Je mag in tal van steden en gemeenten gaan kijken op de bedrijventerreinen. Als je daar na 7 uur 's avonds een tijdje rondtoert, belt men de politie, omdat men bang is dat je surveilleert of op prospectie bent om eventueel in te breken. En voor 7 uur 's ochtends gebeurt daar ook weinig. Op plaatsen als de haven van Antwerpen of die van Zeebrugge is er misschien wel een 24 uurseconomie. Maar op de meeste plaatsen is dat niet het geval.

En net in die periode, collega Ceyssens en andere collega's, toen we daarover aan het spreken waren en het 'Superslim rekeningrijden voor dummies' werd gelanceerd, koppelde ik terug naar actoren uit mijn gemeenten, waar vier grote transporteurs actief zijn. Ik koppelde terug, en die mensen zeiden mij het volgende. Als men op bepaalde tijdstippen op bepaalde plaatsen moet betalen, dan zetten zij de

vrachtwagen aan de kant, maar de factuur gaat wel naar degenen die op hun dienst een beroep doen. Als je bijvoorbeeld tussen halftwaalf en halftwee in de omgeving van Antwerpen of in de omgeving van Brussel je niet mag ophouden, dan gaan die aan de kant, want ze kunnen die mensen niet terugroepen naar Lanaken of ze naar elders sturen. Ze kunnen dan de krant lezen of wat uitrusten, maar op die manier is de economie niet georganiseerd. Dit is niet iets waar je een of ander computer-programma voor kunt schrijven, waarbij je met een flowchart altijd wel aan een oplossing geraakt. Je bent nog altijd met mensen bezig. Je komt daar de grenzen tegen. Dat zal er finaal toe leiden dat de klant de factuur krijgt.

Ten slotte nog dit, collega's. Je moet eens nagaan hoe men in het buitenland met de kilometerheffing omgaat. Men is daar ook helemaal niet uit. Nederland overweegt, denkt na, maar zet dan toch de stap niet. In Frankrijk heb je een eeuwenoud principe en dat heet 'péage'. Dat zijn privéwegen en je betaalt voor het gebruik. Ze zijn dan ook tot en met onderhouden. In Duitsland had je een ander verhaal. De vorige minister was er CSU'er, Dobrindt, en die wilde vooral een systeem waarbij de buitenlanders betaalden en de Duitsers gecompenseerd werden. Hij was dan verbaasd dat Europa ging dwarsliggen. Ze zitten daar allemaal mee in dubio. Niemand heeft een systeem. Voor proffen is de wereld inderdaad een labo, maar in de universiteit van het leven heeft nog niemand een systeem gevonden dat werkbaar is, dat afgestemd is, niet alleen op perifere gebieden en alternatieven, dat uiteraard ook, maar ook op de organisatie van het leven, van het bedrijfsleven en van de economie. Ook in het buitenland blijft dat nog altijd vooral een stuk theorie en veel minder praktisch.

Ten slotte is de vraag waar de keuzes worden gelegd. Er is iets dat we te weinig doen, dat we al lang niet meer doen. Ik heb het ooit anders meegemaakt. We praten in de politiek buiten de budgettaire context. De media hebben daar de weg gewezen. Het is bijna alsof je bij Sinterklaas gaat bestellen: ik wil zoveel bussen, ik wil zoveel van dit, ik wil zoveel van dat. In de lokale politiek, en dat is bovenlokaal niet anders, is het zo dat als je keuzes maakt, je natuurlijk minder middelen hebt voor andere keuzes. Maar we doen te gemakkelijk alsof het eigenlijk een en-en-verhaal is. Als je zegt dat je voor dit verhaal gaat, zou je ook moeten zeggen dat je dat en dat niet doet. Maar dat laatste wordt nooit uitgesproken.

Lode Ceysens (CD&V): Ik wil me kort nog aansluiten. Wij geloven ook niet in de stelling die hier opgebouwd wordt: de files worden langer, dus laten we de kilometerheffing maar invoeren en daarmee lossen we de files op. Ik ben al lang op zoek naar degene die zegt: 'De file is tof, ik haast me elke morgen om in die file te staan, en zolang ik er niet voor moet betalen, ga ik in de file blijven staan.' Ik ben die alleszins nog niet tegengekomen en ik ga ook niet voor mijn plezier in die file staan. Samen met mijn collega's van Limburg, denk ik dat wanneer er een duidelijk alternatief zou zijn waarmee ik binnen een redelijke tijd, binnen een uur en een kwartier, met het openbaar vervoer vanuit mijn woonplaats naar hier kan komen, mijn auto een zeer rustig leven tegemoet zou gaan en ik die aan de kant zou laten staan. Ik geloof er inderdaad niet in dat we met een kilometerheffing de mensen gaan dwingen om de auto thuis te laten. We zullen hen daarvan kunnen overtuigen op de dag dat we een alternatief kunnen aanbieden.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel allemaal voor uw standpunten. Mijnheer Rzoska, als ik het goed begrepen heb, bent u de enige in deze commissie die nog een pleidooi houdt voor de kilometerheffing. Ik heb duidelijk begrepen van mevrouw Lambrecht dat ze ook zegt dat we eerst volop moeten kiezen voor alternatieven en daarin investeren. U bent hier duidelijk de enige die een pleidooi houdt voor de kilometerheffing.

U zegt dat het u zuur opbreekt als we niets doen met die dure studie. Ik wil wat dat betreft heel duidelijk meegeven dat die studie duidelijk een onderzoek was

naar de mogelijkheden van een wegenheffing in Vlaanderen. Ik hoop dat u de conclusies aandachtig hebt gelezen, mijnheer Rzoska. Die studie noopt er alleszins niet toe om vandaag zonder meer te zeggen dat we de kilometerheffing zullen invoeren, integendeel. Dat wil ik toch wel eens heel duidelijk benadrukken

Uit die studie blijkt ten eerste heel duidelijk dat er vandaag totaal geen draagvlak is en ten tweede dat men moet oppassen met zonder meer een gebiedsdekkende kilometerheffing door te voeren omdat dat sowieso gaat leiden tot wat ik daarnet al heb gezegd en wat mevrouw Van Volcem mee benadrukt heeft: vervoersarmoede. Dat willen we uiteraard ook niet. Ten derde blijkt trouwens dat alles in een veel globalere, ruimere context moet worden bekeken, onder meer van het hele fiscale beleid.

Ik zei het al: er moet rekening worden gehouden met de hele taxshift. Zonder meer een gebiedsdekkende, al dan niet slimme kilometerheffing invoeren, betekent gewoon een platte belastingverhoging. Zoals de heer Ceyssens zegt, denk ik dat dit niet automatisch gaat leiden tot minder files, want er zijn heel veel mensen die op dit ogenblik zonder meer afgestemd zijn op de auto. Dat moeten we ons ook heel duidelijk realiseren. Dat blijkt ook uit de studie, die eindigt met de stelling dat een op zichzelf staande kilometerheffing niet het antwoord is op alle mobiliteitsuitdagingen. Er is veel meer nodig. Er moet eerst worden geïnvesteerd in andere modi en er moet ingezet worden op nieuwe mobiliteit, maar er moet ook worden geïnvesteerd in flexibel werken, in onze ruimtelijke ordening en dergelijke meer. Het is dus een beleidsdomeinoverschrijdende materie. Het blijft zelfs niet beperkt tot Vlaanderen; het gaat veel ruimer dan dat, tot in de andere gewesten.

Voor vervoersarmoede passen we allemaal. We willen wel ten volle inzetten op de 'modal shift'. Dat hebben we al meer dan genoeg benadrukt. Dat betekent openbaar vervoer, en voor goederentransport ook het spoor en het water. Ook voor personenvervoer komen spoor en water meer aan bod. En we blijven ten volle focussen op alle vormen van micromobiliteit en op onze mobipunten. Dat alleen zal de files niet verminderen. We moeten ook meer investeren in de weginfrastructuur, we moeten zorgen voor de vergroening van ons wagenpark, van onze busvloot, van onze transportsector. Het is een en-en-enverhaal. We moeten zoveel mogelijk mensen de 'mental shift' laten maken. Dat is vandaag veel belangrijker dan een beperkte kilometerheffing of een kilometerheffing die ervaren zal worden als een belastingverhoging. Die zullen beide niet de resultaten bereiken die u misschien beoogt. Er is totaal geen draagvlak. Dat blijkt uit de studie en uit alles wat men her en der hoort.

Het is voldoende duidelijk. We gooien die studie niet zomaar aan de kant. De studie was een onderzoek naar de mogelijkheden. Men heeft geconcludeerd dat die mogelijkheden vandaag niet voorhanden zijn en dat er op tal van andere vlakken nog heel wat werk voor de boeg ligt.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Je moet soms opletten dat je in de politiek niet cynisch wordt. Jullie hebben met z'n allen rustig ingehakt op de enige die nog een studie verdedigt die nota bene is ingezet door de Vlaamse Regering. Goed luisteren! De Vlaamse Regering zet een studie in de markt. De Vlaamse Regering bepaalt de focus van die studie. Jullie hebben haar in de markt gezet. En nu zijn jullie al een klein halfuur bezig met de enige die vraagt om die studie toch eens goed te bekijken – want er staan verschillende scenario's in – aan te vallen.

En, minister, ik heb die studie gelezen. U doet alsof ik haar niet heb gelezen. U hebt ze gewoon van tafel geveegd en u bent met z'n allen nu al een halfuur bezig om de enige die haar nog verdedigt en er vragen over stelt, aan te vallen, terwijl u ze zelf in de markt hebt gezet. (*Opmerkingen*)

Collega's, ik moet eerlijk zijn, ik heb soms moeite. Ik probeer op een eerlijke en transparante manier aan politiek te doen, maar soms krijg ik heimwee naar collega's die hier niet meer zijn, Dirk de Kort, Joris Vandenbroucke en anderen, en die dit toen met mij, schouder aan schouder, hebben verdedigd. Het zijn de meerderheidspartijen die dit in de markt hebben gezet en die het onderzoek voortijdig hebben afgebroken. U hebt daarnet zelf verklaard dat het geen eindstudie is. Dit is geen eindstudie, want toen de eerste resultaten naar buiten kwamen, zaten we vlak bij de verkiezingen en heeft de Vlaamse Regering de onderzoekers onmiddellijk alles laten stoppen. Alles moest weg, want anders zouden de meerderheidspartijen in de verkiezingen wel eens een zware backlash kunnen krijgen. Dat is de studie van de meerderheidspartijen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verwaarloosde polyester boten in de Vlaamse jachthavens en op de Vlaamse waterwegen – 711 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceysens

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Voorzitter, een ondoordachte aankoop, een overlijden, financiële moeilijkheden of een erfenis zijn allemaal mogelijke redenen waarom een polyester boot niet langer wordt onderhouden of zelfs gewoon wordt achtergelaten. Volgens de berichtgeving in de pers zou het in Vlaanderen om duizenden verwaarloosde polyester boten gaan. De VRT heeft nog andere cijfers naar boven gespit. Het gaat om 25.000 vaartuigen in Nederland en om 50.000 vaartuigen in Frankrijk en in Engeland.

In de jaren 1960 leek polyester het materiaal van de toekomst. Het was licht, bewerkbaar en makkelijk te produceren. Toch bereiken ook deze boten, zeker wanneer ze onvoldoende worden onderhouden, ooit het einde van hun gebruiksduur. De sloop is helaas duurder dan wat de recyclage van de romp kan opbrengen. Bijgevolg blijven ze vaak gewoon liggen op onze waterwegen.

Frankrijk beschikt al over een organisatie die zich met de recyclage van deze achtergelaten polyester boten bezighoudt. Recent hebben de Jachthaven Nieuwpoort en de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) de mogelijkheden onderzocht om deze polyester boten te recyclen.

Minister, recent is in de commissie Leefmilieu al geantwoord op een aantal vragen over de milieuaspecten die deze problematiek met zich meebrengt, maar ik heb ook nog een aantal vragen.

Hebt u zich op de omvang van het probleem? Hoeveel achtergelaten polyester boten liggen in onze Vlaamse jachthavens en op onze binnenwateren, kanalen en rivieren?

Welke veiligheidsrisico's levert dit op voor de scheepvaart?

Hoe zullen De Vlaamse Waterweg en de uitbaters van de jachthavens omgaan met het probleem van deze polyester weesboten?

In welke mate nemen deze vaartuigen plaatsen in onze jachthavens in beslag, waardoor andere liefhebbers van de recreatieve vaart op een wachtlijst terechtkomen?

Hebt u een stand van zaken in verband met het onderzoek door de Jachthaven Nieuwpoort en de OVAM?

Zult u eventueel voorzien in een oplossing zoals in Frankrijk of bent u op zoek naar een alternatief systeem?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, in de Vlaamse jachthavens staat de lokale vergunninghouder van de jachthaven in voor de handhaving. Daar kan ik weinig over zeggen.

Wat de binnenwateren betreft, is De Vlaamse Waterweg bevoegd. Er zijn twee mogelijkheden. Het gaat om boten die daar liggen, hoewel daar geen toestemming voor is verleend of het gaat om niet-vaarwaardige wrakken. Dit kan voor de binnenvaart natuurlijk voor gevaren zorgen. De Vlaamse Waterweg heeft momenteel een 150-tal dossiers van schepen die niet-reglementair in binnenwateren liggen. Zij nemen een ligplaats in, maar moeten als wrakken worden beschouwd en zouden moeten worden verwijderd. Die boten bevinden zich in hoofdzaak op de Moervaart, op het kanaal Leuven-Dijle en in de Gentse binnenstad. De Vlaamse Waterweg neemt in de mate van het mogelijke initiatieven. De Vlaamse Waterweg moet natuurlijk ook nagaan of de eigenaar kan worden achterhaald.

Wat het veiligheidsrisico betreft, kunnen verwaarloosde meertouwen loskomen. Hierdoor kan een schip op drift geraken en zo een risico voor de andere scheepvaart vormen. Ten tweede kunnen ze natuurlijk ook zinken en dan zorgen voor een verontreiniging van de waterweg. Een zinkend schip brengt natuurlijk ook het scheepvaartverkeer in het gedrang. Een derde veiligheidsrisico is het gevaar voor vandalisme, dat we natuurlijk zoveel mogelijk willen voorkomen.

De Vlaamse Waterweg beschikt over een procedure voor het omgaan met verwaarloosde en achtergelaten boten. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen bootjes die nog vaarwaardig zijn en degene die als afval kunnen worden beschouwd. In eerste instantie wordt hierbij nagegaan of het eigenaarschap achterhaald kan worden en of de eigenaar tot actie aangespoord kan worden. Indien geen actie wordt ondernomen, of de eigenaar niet bekend is, zal De Vlaamse Waterweg, op basis van de huidige wetgeving, beperkt zijn in zijn handelen. Dan kan er enkel iets ondernomen worden in samenspraak met een andere partner. Daar ga ik dadelijk verder op in.

In welke mate nemen deze vaartuigen plaatsen in beslag in onze jachthavens, waardoor andere liefhebbers van de recreatieve vaart op een wachtlijst terechtkomen? Omdat deze vaartuigen meestal op onvergunbare plaatsen langs de waterweg liggen, is er thans geen probleem voor de recreatieve vaart. Daar wordt alleszins weinig melding van gemaakt.

Dan is er het verhaal van Nieuwpoort en de OVAM. Ik kan u meegeven dat het project voortkomt uit het aantal verwaarloosde boten dat zich op de botenparking van de jachthaven van Nieuwpoort bevond en waarvoor een oplossing diende te worden gezocht. Om dit ecologisch en economisch te ondersteunen, werd er ingetekend in de projectoproep van Vlaanderen Circulair. In het kader daarvan moet het aantal verwaarloosde en af te breken jachten aan de kust in kaart gebracht worden.

Verder wordt nagegaan of er nog een verkoop van de tweedehandsboten mogelijk is en op welke manier dit het best tot stand kan komen. Voor boten die geen tweede leven meer hebben, wordt nagegaan wat de werkelijke kost van de afbraak is. Daarbij is de problematiek van het polyester naar boven gekomen. Op dit ogenblik zal de OVAM – en dat is ook al een antwoord op uw laatste vraag – verder onderzoeken wat desbetreffend ondernomen kan worden om milieuproblemen bij die verwaarloosde en achtergelaten boten zoveel mogelijk te voorkomen.

Wat het specifieke project in Nieuwpoort betreft, kan ik nog zeggen dat men in de loop van dit jaar de resultaten verwacht van die test en die rapportage die daaromtrent wordt opgemaakt.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, u zei daarnet: 'De mogelijkheden van de Vlaamse Waterweg zijn beperkt en ik kom daar later op terug.' Wat bedoelt u daar precies mee?

Minister Lydia Peeters: Misschien was dat niet heel duidelijk, maar we kunnen niet zonder meer, als de eigenaar niet bekend is, de boot uit het water nemen. Als er specifieke milieugerelateerde problemen zijn, treedt de OVAM op. Dat bedoelde ik, omdat latere vragen specifiek naar de OVAM verwezen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over separate aansturing van accentverlichting op wegen – 722 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyskens

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, tijdens de herfst- en winterperiode is het tijdens de ochtendspits van scholieren vaak nog te donker wanneer de reguliere wegverlichting en de daarmee parallelgeschakelde overhangende lichtornamenten of accentverlichting aan de drukke oversteekplaatsen worden uitgeschakeld. Anderzijds wordt, bij invallende duisternis 's namiddags, de accentverlichting aan de oversteekplaatsen te laat ontstoken. Het gros van de scholieren is onderweg tussen 7.30 uur en 8.30 uur 's morgens en tussen 15.30 uur en 17.00 uur 's avonds, dus vaak op momenten dat de accentverlichting niet meer of nog niet in werking is.

Autobestuurders daarentegen rijden in die donkere periodes met de dimlichten aan en dit meestal samen met led-daglichten. Vooral bij duisternis gecombineerd met neerslag zijn de autobestuurders door de weerspiegeling van het wegdek vlugger verblind door tegenliggers, en door die sterk verminderde zichtbaarheid zijn voetgangers en fietsers aan onverlichte oversteekplaatsen nauwelijks of te laat zichtbaar.

Voetgangers en fietsers beseffen vaak ook niet dat ze door die omstandigheden nauwelijks of niet worden opgemerkt door het wegverkeer, met alle risico's die daaraan verbonden zijn. Een recente studie van november 2019 van de Nederlandse Algemene Nederlandsche Wielrijders-Bond (ANWB), uitgevoerd samen met zusterclubs uit Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland, heeft aan het licht gebracht dat de huidige generatie ledlampen de tegenliggers soms erg verblinden.

Momenteel wordt de reguliere wegverlichting van op grote afstand aangestuurd door de distributienetbeheerder, vanop een plaats waar dus totaal andere weersomstandigheden kunnen gelden. Rekening houdend met de zomer- en wintertijd, de opkomst en ondergang van de zon en de daarmee gepaard gaande burgerlijke schemering is het aangewezen dat de wegbeheerder de accentverlichting aan oversteekplaatsen separaat kan laten aansturen. Dit is mogelijk door een eenvoudige technische aanpassing op de bestaande accentverlichting en die aanpassing kan worden uitgevoerd door de distributienetbeheerder, met een minimale kost en voor een maximale veiligheid.

Kortom, je zou kunnen zeggen dat door een consequente separate aansturing van de accentverlichting tijdens de donkerste herfst- en winterdagen het voor de kwetsbare weggebruiker veel veiliger wordt. Het wegverkeer ziet dan vanop afstand dat er een oversteekplaats zit aan te komen. Bovendien komt men tegemoet aan de initiële bedoeling van het investeren in accentverlichting: het optimaal beveiligen van de oversteekplaatsen, ook en vooral tijdens de spitsuren van de scholieren.

Deelt u de mening dat separate aansturing van accentverlichting een positieve bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid van onze schoolgaande jeugd, in het bijzonder tijdens de schoolspitsuren?

Zult u het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) opdragen om een separate aansturing te onderzoeken en in te voeren? Indien dit reeds werd onderzocht, wat waren de conclusies?

Wanneer en op welke wijze zal AWV de separate aansturing van accentverlichting minstens tijdens de schoolspitsuren invoeren in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, mevrouw Fournier, voor uw vragen.

We hebben het een en ander nagevraagd bij AWV. Dat meldt ons dat de verlichting op de autosnelweg meestal wel geschakeld wordt met een afstandsbevakings- en -bedieningssysteem van AWV, maar dat dat niet gebeurt op onze gewestwegen. Het agentschap zegt ook duidelijk dat het de mening niet is toegedaan dat een separate aansturing voor accentverlichting nodig is. AWV heeft ervoor gekozen om de oversteken buiten de kruispunten uit te rusten met een galgpaal inclusief accentverlichting. Deze verlichting garandeert al ruim voldoende de zichtbaarheid bij duisternis, terwijl de galgpaal in geel-zwart de zichtbaarheid van de oversteekplaats op afstand overdag verhoogt.

De accentverlichting ter hoogte van oversteekplaatsen heeft een nauwe samenwerking met de algemene verlichting door zowel de huidige bekabeling van de verlichtingstoestellen als het te bereiken verlichtingsniveau. Het niveau waarop de accentverlichting werkt, 40 lux, heeft weinig toegevoegde waarde als de verlichting op het juiste niveau is geschakeld. De accentverlichting moet volledig gelijklopen met de verlichting als dusdanig.

Indien er door het uitschakelen of nog niet ingeschakeld zijn een onvoldoende zichtbaarheid zou zijn, dan is dat het gevolg van een niet-adequate aansturing van zowel de algemene verlichting als de accentverlichting. Dan moet dat in zijn globaliteit bekeken worden. Een eventuele oplossing moet dan ook gezocht worden in het doeltreffender aansteken van het geheel, maar men is geen voorstander van het loskoppelen van de twee.

Dit schakelsysteem wordt niet toegepast op de algemene verlichting op de gewestwegen. In het kader van de 'verleiding' van de verlichting op de gewestwegen zullen de bestaande systemen ook op de gewestwegen zoveel mogelijk vervangen worden, in die zin dat men eigenlijk met een signaal van de distributienetbeheerder zal werken, die ook verder instaat voor het aan- en uitschakelen.

Het afstandsbevakings- en bedieningssysteem van AWV, dat nu gebruikt wordt op de snelwegen, is een heel ander systeem dan dat wat Fluvius specifiek gebruikt voor de gewestwegen.

Op uw vraag of AWV daaromtrent nog verder onderzoek voert, zeggen ze dat het niet nodig is om opnieuw het hele verhaal van separate bekabeling en belichting te onderzoeken, maar dat ze het gelijkgeschakeld willen houden.

Op uw vraag wanneer AWV een separate aansturing wil invoeren, antwoordt AWV dat men dat niet wil doen. Specifiek wat betreft de schoolomgevingen en de schoolspitsuren wordt verwezen naar de hele lichtvisie die in 2017 nog is aangepast en waarmee men heel duidelijk aangeeft hoe men zowel de kruispunten als de schoolomgevingen, de dorpskernen en ook andere oversteken en dergelijke meer wil verlichten. Men houdt op dit ogenblik vast aan dat verhaal.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dank u wel. Het is een heel duidelijk antwoord: AWV wil dit niet doen en vind dit ook niet nodig. Ik ga ervan uit dat dat ook uw standpunt is. U verwijst constant naar het standpunt van AWV en dus ga ik ervan uit dat u dat standpunt volgt. Ik vind dat wel jammer, omdat we toch moeten gaan voor een maximale verkeersveiligheid, zeker voor onze zwakke weggebruikers. In verband hiermee is het ook een feit dat er op veel zebrapaden langs gewestwegen geen verlichting is. Ik wil hier toch een groot pleidooi houden om alle zebrapaden, vooral als ze gelegen zijn in kernachtig gebied of aan scholen, maximaal van verlichting te voorzien.

Dan heb ik nog een kleine opmerking. Wanneer er dan verlichting is, kan het soms een kakofonie van soorten verlichting zijn. Ik zou hier durven pleiten voor meer uniformiteit in de verlichting aan zebrapaden, zodat een automobilist al van ver kan zien dat er een zebrapad is. Zijn er bepaalde richtlijnen van AWV om verlichting te voorzien aan zebrapaden? Kan er uniformiteit zijn?

Ik vind het jammer dat die separate aansturing niet verder kan worden onderzocht, omdat de verkeersveiligheid vooral voor onze zwakke weggebruikers cruciaal is en dat de weersomstandigheden in bepaalde gebieden niet altijd dezelfde zijn. Als er separate aansturing zou zijn, zou dat de verkeersveiligheid verhogen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, u vraagt of dit ook mijn standpunt is. U zult begrijpen dat er een duidelijk verschil is tussen onze autosnelwegen enerzijds, waar dat schakelsysteem kan worden gebruikt, en de bekabeling anderzijds, die meestal in handen is van de netbeheerder, van Fluvius. Daar is het iets moeilijker. Daarvan zegt AWV heel duidelijk dat de verlichting zoals ze algemeen geldt, ook voldoende moet zijn voor de oversteekplaatsen. Is dat niet het geval, dan moet dat in zijn totaliteit worden aangepast, maar ze blijven wel gelijklopend. Ik denk dat ze wat dat betreft wel een punt hebben en dat het moeilijk is om alles overal te gaan ombouwen naar het systeem zoals het op de autosnelwegen geldt.

U hebt het over de veiligheid. Ik denk dat we die allemaal hoog in het vaandel dragen. Als er bepaalde zebrapaden zijn die niet verlicht zijn, zeker op de gewestwegen, dan moeten we er zo snel mogelijk werk van maken om dat wel te doen. Ik heb specifiek opgevraagd hoe het nu zit met de verkeersoversteken, en zeker die in de schoolomgevingen. Men heeft laten weten dat op dit ogenblik een 167-tal voetgangersoversteekplaatsen voorzien zijn van accentverlichting of galpalen, zoals ze ook worden genoemd. Die zijn heel goed verlicht. Opnieuw, als er nog een aantal zebrapaden zijn die niet voldoende verlicht zijn, dan mag u ons dat zeker doorgeven, want een aanpassing kan de veiligheid alleen maar ten goede komen. Zelf heb ik het al een paar keer gezien dat mensen zeggen dat op bepaalde plaatsen te weinig verlichting is en dat ze dan een lichtstudie gaan bestellen. Ook daar denk ik dat we snel moeten kunnen handelen. Soms gaat het over fietsoversteken of voetgangersoversteken. Moet daar dan een studie voor komen? Ik heb zelf nog eens de lichtvisie van 2017 erbij genomen. Als men weet hoeveel lichtsterkte men moet hebben, kan men dat aan de hand van de lichtvisie heel eenvoudig meten. Als er te weinig licht is, moet men er in het kader van de veiligheid zo snel mogelijk voor zorgen dat er voldoende verlichting is om de veiligheid maximaal te garanderen, zeker voor de zwakke weggebruikers.

Ik denk dat AWV daar wel een punt heeft.

Men zegt mij hier dat, zodra er een verleding is, een aparte aansturing wel kan.

Dan moet ik naar de lichtvisies zelf verwijzen. De verlichting op onze gewestwegen is een ander verhaal dan langs onze autosnelwegen. Daar kan men het, om

ecologische of energetische of nog andere redenen, wel afbouwen. Langs de gewestwegen, waar heel veel woningen staan, is het ook een onderdeel van sociale controle en het veiligheidsgevoel. Daar is er veel minder vraag of neiging om ook een afschakelsysteem toe te staan. Dat zou in het kader van de verledding, die sowieso ecologisch veel meer verantwoord is, wel kunnen. Daar zou men kunnen schakelen, maar ik denk dat onze oversteekplaatsen het best zoveel mogelijk verlicht zijn. Er zijn ook technologische vernieuwingen mogelijk waarbij alles hel verlicht wordt wanneer er een fietser of een voetganger aan komt. Dat zou natuurlijk de ideale situatie zijn, maar het zal nog wel wat tijd vragen vooraleer we dat over heel Vlaanderen hebben uitgerold.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb het toch goed begrepen, dat er bij verledding een aparte aansturing mogelijk is, maar dat die niet wordt toegepast?

U zei dat er 167 zebrapaden langs gewestwegen verlicht zijn. Maar u hebt waarschijnlijk geen idee hoeveel er nog niet verlicht zijn? Ik zal hierover een schriftelijke vraag stellen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het wettelijke kader van het autonoom varen op de Vlaamse waterwegen – 760 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyskens

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, in uw beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken stelt u: "Vlaanderen wil inzake binnenvaart een voorloper zijn op het vlak van innovatie en duurzaamheid. Op de Vlaamse waterwegen en op de Noordzee wordt het 'Smart Shipping' programma verder uitgerold."

Op het vlak van het autonoom varen in de Vlaamse binnenvaart lopen momenteel verschillende proefprojecten, onder meer op het kanaal Leuven-Dijle, op het kanaal naar Dessel en in West-Vlaanderen. Concreet gaat het niet om volledig autonoom varende schepen, maar om binnenvaarteenheden die vanuit een controlecentrum met een aan de wal gestationeerde kapitein per drie schepen gemonitord worden. Schepen van het formaat spits en kempenaar zouden dan zonder bemanning varen, en de grotere transporten met een beperkte bemanning.

Daarbij moet in het achterhoofd gehouden worden dat de binnenvaartsector in de Benelux tegen 2030 een tekort zou hebben van zesduizend bemanningsleden. In dat kader blijkt het accepteren van autonoom, of beter gezegd vanop afstand gemonitord varen geen groot probleem te zijn voor de in oorsprong zeer traditioneel denkende sector. Ze zien deze transitie blijkbaar wel zitten.

De kostenreductie op het vlak van het moeilijk te vinden personeel is zeker een argument, evenals de mogelijkheid om 24/24 te varen zonder dat er steeds minimum twee personeelsleden permanent aan boord moeten zijn. Bovendien kan het personeel in het walcontrolecentrum gewone shiften draaien en na het werk naar huis gaan, wat een goede zaak zou zijn voor wat men zo mooi de 'work-life balance' noemt.

De lopende proefprojecten zijn echter enkel mogelijk na het indienen van een dossier en het verkrijgen van toestemming door De Vlaamse Waterweg. Een volledig uitgewerkt wettelijk kader blijkt echter nog te ontbreken.

Minister, kunt u een stand van zaken en een timing geven met betrekking tot de uitwerking van een wettelijk kader voor het autonoom varen in de Vlaamse binnenvaart? Welke elementen dienen prioritair aangepast te worden? Hebt u hierover reeds contact gehad met de sector? Zo ja, wat was de uitkomst van dit overleg?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer De Veuster, wat de stand van zaken en de timing betreft, hebt u verwezen naar de drie proefprojecten die op dit ogenblik in samenwerking met De Vlaamse Waterweg aan de gang zijn op onze binnenwateren. Op 18 mei 2018 is de wetgeving aangepast, zodat heel het werkingsgebied van De Vlaamse Waterweg als testgebied voor autonome vaartuigen is opengesteld. Dat was een eerste fase om de pilootprojecten doorgang te laten vinden. In juni 2019 is de Vlaamse Regering een stap verder gegaan en is er een verzameldecreet gekomen. Dit maakt het mogelijk om, mits toestemming van De Vlaamse Waterweg, tijdelijk testen zonder bemanning aan boord te houden. Dit is een internationale primeur waarop we best trots mogen zijn. Mits toestemming van De Vlaamse Waterweg kunnen we testen met autonome vaartuigen op onze binnenwateren uitvoeren.

We willen nog een aantal aanpassingen aan het verzameldecreet doorvoeren om meer mogelijkheden toe te laten, maar het lijkt me echt aangewezen om de resultaten van de testen en de pilootprojecten zo veel mogelijk in rekening te brengen. Zo kunnen we de regelgeving daar in de toekomst volledig op aanpassen. Wat de timing en de stand van zaken met betrekking tot de regelgeving betreft, moet ik u nog even teleurstellen. Ik kan geen pasklaar antwoord geven, maar het lijkt me heel goed de resultaten van de drie pilootprojecten in de toekomst volledig te integreren. Op grond daarvan kunnen we de regelgeving dan futureproof maken. Regelluwe zones dienen er uiteraard voor hieruit te kunnen puren.

Met betrekking tot de vraag welke elementen prioritair moeten worden aangepast, lijkt het me opnieuw belangrijk aan de hand van de testresultaten de geschikte veiligheidsstandaarden op te stellen en mee op te nemen in de technische uitrusting van de schepen, al dan niet met een bemanning aan boord.

Verder is me gevraagd of we al contact met de sector hebben gehad. We hebben al overleg gehad met verschillende stakeholders, zoals academische instellingen en haven- en waterwegautoriteiten. We hebben het platform Flanders on the Automated Shipping Track (FLOAT) opgericht. Het doel is de krachten te bundelen en op een efficiënte en snelle wijze geautomatiseerd en autonoom varen in Vlaanderen te kunnen realiseren.

Op 13 december 2019 heeft een eerste bijeenkomst van het platform FLOAT plaatsgevonden. Toen zijn de aanpassingen aan de Vlaamse regelgeving voorgesteld en konden verschillende sprekers hun visie op het geautomatiseerd varen naar voren brengen. De sector was uitgenodigd op dit evenement en kon tijdens de verschillende rondetafelgesprekken input leveren. Dankzij deze bijeenkomst was een kruisbestuiving tussen alle stakeholders mogelijk, met als gevolg nieuwe initiatieven tot samenwerking en tot aanpassing van de regelgeving.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, ik dank u voor de zeer goede uitleg. Ik heb een paar testen bezocht, en dat is iets om trots op te zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verplichte opleiding voor chauffeurs van prioritaire voertuigen – 800 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord

Lode Ceyssens (CD&V): Ik heb onlangs een schriftelijke vraag gesteld over ongevallen met prioritaire voertuigen. Ik moet zeggen dat ik toch wel een beetje verrast was over de resultaten. In de periode tussen 2014 en 2018 waren er maar liefst negentig ongevallen met ziekenwagens, geen ongevallen met politievoertuigen, omdat die simpelweg niet geregistreerd worden en geen ongevallen met brandweerwagens. Er blijkt toch dat heel wat mensen gestresseerd raken als er een prioritair voertuig nadert en zelfs niet meteen weten wat ze op dat moment moeten doen.

Nadat die cijfers bekend waren, heb ik ook een aantal berichten gekregen vanuit de hulpverleningssector zelf. Die zeiden dat het niet alleen de bestuurders zijn die opgeschrikt worden door een sirene en vaak niet weten wat ze moeten doen, maar ook een aantal mensen die prioritair rijden zijn te weinig opgeleid. De ambulanciersvereniging vraagt al langere tijd om een praktische opleiding om prioritair te leren rijden. Die opleiding is vandaag nog niet verplicht.

Hoe staat u tegenover een verplichte opleiding voor bestuurders die rijden met prioritaire voertuigen? Hebt u hierover reeds overleg gehad met de federale collega's? Hoe kan een eventuele opleiding voor bestuurders die rijden met prioritaire voertuigen vanuit Vlaanderen gestimuleerd en gefaciliteerd worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Een opleiding voor bestuurders van prioritaire voertuigen is zeker een meerwaarde voor de verkeersveiligheid, zowel voor de bestuurders van de prioritaire voertuigen zelf als voor de andere weggebruikers.

In eerste instantie is het aangewezen dat een dergelijke opleiding voorzien is in de basisopleiding van de diverse beroepscategorieën die prioritaire voertuigen voorzien, we denken aan de ambulanciersdiensten, politiediensten en brandweerdiensten, maar er zijn ook andere jobs waarin men een prioritair voertuig gebruikt, zoals bij Fluvius en Infrabel.

Het zou in eerste instantie goed zijn indien de werkgever dit voorziet in de opleidingen indien prioritair rijden noodzakelijk is voor een kwaliteitsvolle uitvoering van de opdracht, zodat werknemers wel degelijk weten hoe ze moeten omgaan met een prioritair voertuig om dit zo veilig mogelijk te laten gebeuren. Zo werd binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een opleiding prioritair rijden voorzien voor de wegeninspecteurs, zodat zij zich op een veilige manier leren bewegen in het verkeer en hun opdracht op een veilige manier kunnen uitvoeren. Er bestaat op dit ogenblik geen verplichting voor de werkgever om dit te doen, maar het is wel ten zeerste aangewezen.

Een alternatieve aanpak zou kunnen zijn om, parallel aan het rijbewijs G, een specifiek rijbewijs te voorzien voor bestuurders van prioritaire voertuigen, waardoor een aangepaste opleiding mogelijk is die door elke bestuurder van een dergelijk voertuig zou moeten gevolgd worden. Dit is nu niet voorzien en behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid. Ik heb hierover nog geen overleg gehad met de federale collega's. Dat is zeker wel een terechte bekommernis, we zullen dit zeker meenemen naar een volgend overleg.

Momenteel wordt de opleiding prioritair rijden aangeboden door diverse opleidingsinstanties. De politie voorziet in eigen opleidingen, maar ook op de private markt zijn er verschillende aanbieders, zoals ProMove, Jesco Auto Training School, PriODRIVE en de Vlaamse Automobilistenbond (VAB).

Tot zover mijn antwoord op uw vragen, maar dit zijn terechte bekommernissen die u hier uit.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben zelf ook verbaasd over de uitkomst van mijn vraag. Want toen ik mijn vraag stelde, deed ik dat echt vanuit een bekommernis die ik zelf dagelijks ervaar in het verkeer. Hier in Brussel zie je al sneller prioritaire voertuigen rijden. Je merkt dan dat heel wat mensen helemaal in paniek slaan wanneer ze een prioritair voertuig zien naderen en daardoor blokkeren, met alle gevolgen van dien: vertragingen, verkeersonveiligheid. Sommigen rijden bijvoorbeeld plots de stoep op en vergeten daarbij te kijken naar fietsers. Bij de evaluatie van die rijopleiding kan daaraan misschien wat aandacht worden besteed. Dat is vandaag niet het geval.

Ik was vooral verrast door de reacties vanuit de sector zelf. Want eigenlijk zeggen ze dat ze het niet goed vinden dat die verplichting vandaag niet wordt opgelegd. Ook private organisaties bieden ambulancevervoer aan. De kostprijs heeft er natuurlijk mee te maken. Zolang je het niet oplegt, zal het ook niet gebeuren. Ik zou u toch willen vragen om een verplichte opleiding te voorzien voor wie met een prioritair voertuig rijdt.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad zeer belangrijk om in een opleiding te voorzien voor het rijden met prioritaire voertuigen. Maar er is nog een bijkomend probleem dat ons vaak wordt gesignaleerd, namelijk de onduidelijkheid over de plaats op de weg van die prioritaire voertuigen, zoals brandweerwagens en ambulances, in gevaarlijke situaties.

Mijn partij heeft op het federale niveau een voorstel ingediend, dat het verplicht maakt dat automobilisten bij filevorming en op autosnelwegen en tweevaksbanen een soort van reddingsstrook vormen. De wagens begeven zich dan naar de buitenkant van de rijbaan, waardoor er in het midden een strook ontstaat waarop die prioritaire voertuigen kunnen rijden. Wij hebben dat niet zelf uitgevonden. Wij kijken rond en hebben gemerkt dat dat zeer goed werkt in Duitsland en Oostenrijk.

Minister, kent u dit initiatief? Staat u er positief tegenover om dit toe te passen op onze wegen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank u voor uw bijkomende vragen. Die interventiediensten, die hulpverleningsdiensten genieten zeker een goede opleiding. Maar dat wordt vooral opgelegd door de werkgever. Onze politiediensten leren bijvoorbeeld assertief te rijden wanneer ze interventies moeten doen.

Ik zal het opnemen met het federale niveau, en zeker bij de evaluatie van de rijbewijzen, zoals u zelf suggereert, wanneer we in overleg zijn met de federale overheid.

Mevrouw Lambrecht, dat systeem van de stroken is niet overal mogelijk. Maar daar waar het mogelijk is, is dat zeker een meerwaarde. We nemen uw suggestie zeker mee.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u. We hebben vandaag al heel veel suggesties gedaan voor overleg met de federale collega. Ik ga ervan uit dat we op tijd en stond op de hoogte worden gehouden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zone 30 in stads- en dorpscentra in Vlaanderen – 816 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Minister, vanaf 1 januari 2021 geldt in het hele Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Dat moet een oplossing bieden voor de geluidshinder, maar ook voor de luchtvervuiling door het gemotoriseerd verkeer. En het moet vooral zorgen voor meer verkeersveiligheid. Voor het vierde jaar op rij was er immers een stijging van het aantal verkeersdoden in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ook het aantal ongevallen blijft onrustwekkend hoog, vooral bij zachte weggebruikers. Zones 30 beperken het aantal ongevallen en hun ernst immers aanzienlijk. Zo is er een verschil in stopafstand van 14 meter tussen een wagen die 30 kilometer per uur rijdt en een wagen die 50 kilometer per uur km rijdt.

Ik geef graag het voorbeeld uit mijn eigen stad Brugge, waar reeds in 1992 een groot gedeelte van het wegennet in een zone 30 werd omgezet. We stelden vast dat het aantal ongevallen daar met 25 procent daalde, het aantal ongevallen met fietsers zelfs met 36 procent. Meer recent heeft ook de stad Gent in 2015 gekozen voor een algemene zone 30, wat zorgde voor 27 procent minder ongevallen en 31 procent minder slachtoffers. Als we buiten Vlaanderen kijken, dan blijkt uit een studie in Nederland over 151 zones 30 dat het aantal letselonegevallen met 42 procent was afgenomen na invoering van deze maatregel. In Engeland werden in een studie 72 zones 30 bestudeerd. De ongevallen namen er in het algemeen af met 61 procent en de ongevallen met zwaargewonden zelfs met 67 procent. Volgens een Duitse studie over de zone 30 in Hamburg leidde de invoering ervan tot een fikse daling van het totaal aantal ongevallen, namelijk met 20 procent, en van de ongevallen met zwaargewonden zelfs met 25 procent.

Ook op het vlak van geluidshinder blijken zones 30 een efficiënt middel om het globale verkeerslawaaï te verminderen. Door de snelheid te verminderen van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur daalt het lawaai met 3 tot 4 decibel. Dit stemt overeen met een halvering van het verkeersvolume op de secundaire wegen in stads- en dorpscentra. Op het vlak van verkeersleefbaarheid ten slotte, bieden de zones 30 ook een aantal voordelen. Een snelheidsbeperking biedt de mogelijkheid tot wegvoorzieningen met bredere fiets- en voetpaden, meer groen en meer stadsmeubilair.

Op basis van deze resultaten ben ik van mening dat het een zeer goed idee zou zijn om een veralgemeende zone 30 in te voeren in alle dorps- en stadscentra in Vlaanderen.

Bent u voorstander van een veralgemeende zone 30 over heel Vlaanderen en die stadscentra? Met welke argumenten verdedigt u het behoud van de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur in die dorps- en stadscentra?

Hebt u kennis van studies die inschattingen maken van het effect van een algemene zone 30 in dorps- en stadscentra op het totaal aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers in Vlaanderen? Zo niet, bent u bereid hiervoor een studie uit te schrijven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ben ik voorstander van een invoering van een veralgemeende zone 30 in de stads- en dorpscentra? Ik denk dat u vooral in de bebouwde kom bedoelt, want als u vraagt of ik dat voor alle stads- en dorpscentra wens, dan moet ik onmiddellijk negatief antwoorden.

Ik blijf erbij dat de lokale besturen het best geplaatst zijn om te bepalen waar er een zone 30 of een zone 50 moet zijn en het zijn ook de lokale besturen die de bebouwde kom afbakenen. De lokale besturen kunnen door middel van de verkeersborden F4a en F4b op een heel eenvoudige manier zorgen dat er een zone 30 is. Heel veel lokale besturen doen dat al, zeker in schoolomgevingen en dergelijke. Maar om nu zonder meer te zeggen dat elke dorps- of stadskern een zone 30 zou moeten hebben, dat is moeilijk.

Ik verwijs naar mijn eigen omgeving. Daar gaat een gewestweg, met twee rijvakken in elke richting, door de dorpskern. Als ik daar een zone 30 zou moeten invoeren, dan vrees ik dat er nog heel wat meer congestie gecreëerd zal worden. Ik hoor de voorzitter hier al zuchten, als dat zou gebeuren, maar dat zou heel wat extra congestie creëren en ik denk dat dat daar geen optie is. Opnieuw, ik denk dat elke specifieke locatie onderzocht moet worden en dat het vooral aan de lokale besturen is om te kijken wat de beste situatie is om welbepaalde snelheidslimieten in te voeren in dorps- of stadskernen.

En wat de bebouwde kom betreft: ook daar is het aan de lokale besturen om die af te bakenen zoals zij dat wensen. Vandaag de dag heb ik niet onmiddellijk specifieke vragen ontvangen van lokale besturen om alle bebouwde kommen om te vormen tot een zone 30. Ook daar zijn het opnieuw de lokale besturen die de beste afweging kunnen maken.

Heb ik kennis van de studies die een inschatting maken van een veralgemeende zone 30? Ik moet u meegeven dat er al heel veel onderzoek is gevoerd naar maatregelen op het vlak van snelheidsreductie. We hebben het daarstraks ook al gehad over het verhaal van de 100, 90 of 80 kilometer per uur. Nu, er zijn sowieso ook al heel wat evaluaties geweest, zoals bijvoorbeeld in Gent. Dat kan zeker leiden tot positieve resultaten en dat kunnen we alleen maar toejuichen.

Maar ik herhaal dat het van het grootste belang is dat de lokale besturen dien-aangaande bekijken welke ingrepen op welke locaties voor de meeste verkeersveiligheid zorgen. Zonder meer overal een beperking van 30 kilometer per uur doorvoeren, heeft als dusdanig niet zoveel effect, als er niet voldoende handhaving is, of als de 'mental shift' bij de autobestuurders er niet komt.

Wat dat betreft denk ik dat lokale besturen het best zijn geplaatst om te oordelen waar 30 kan, en waar 50 kan. Straks kunnen zij met ons GAS-boetereglement (gemeentelijke administratieve sanctie) ook de beste afweging maken over waar er moet worden gehandhaafd. Waar moet er ten volle worden ingezet op handhaving? Want dat zal niet overal mogelijk zijn. Waar willen ze prioriteit geven aan handhaving en waar willen ze welke snelheidslimieten opleggen?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, ik denk dat we hier niet op dezelfde lijn zitten, want ik vind het eigenlijk gevaarlijk om zo'n belangrijk thema als

verkeersveiligheid aan de lokale besturen over te laten. Ik ken heel veel mooie en goede voorbeelden, maar ik ken ook burgemeesters die heel erg houden van heel snel rijden. En die trekken dat dan ook door in hun gemeentebelid.

We hebben gezien dat ook het toelaten van vrachtwagens rond scholen aan de lokale besturen wordt overgelaten. Het is pas als er zich zeer zware ongevallen voordoen, waarbij doden vallen, dat het lokaal bestuur eindelijk wil en zal ingrijpen.

Ik stelde die vraag omtrent die studies, omdat ik pertinent zeker ben dat elke studie aantoonst dat trager rijden leidt tot meer verkeersveiligheid en tot minder ongevallen. De mentaliteit zit inderdaad niet altijd goed, maar dan moeten wij als overheid zorgen dat we dat overrulen.

En wat handhaving betreft: dat is eigenlijk ook een verantwoordelijkheid van de lokale besturen, maar we kunnen dat toch een beetje sturen in de richting van meer verkeersveiligheid?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, collega's, ook in groot-Kortrijk is de zone 30 heel recentelijk uitgebreid met 55 straten. Dat betekent dat bijna 80 procent van de 1212 straten ofwel deels, ofwel volledig tot de zone 30 behoren. Dat de installatie van een zone 30 gunstige neveneffecten heeft op de levenskwaliteit en een positieve impact heeft op de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast, stellen wij niet in vraag. Ook de cijfers omtrent de daling van het aantal ongevallen zijn klaar en duidelijk.

Oorspronkelijk was de zone 30 door de wetgever bedoeld voor risicovolle plaatsen, maar als straks in alle stads- en dorpscentra een zone 30 wordt ingevoerd, doe je volgens ons aan 'overshooting'. Dan is dat van het goede te veel.

We vinden een veralgemening van die zone 30 dus helemaal geen goed idee. Voor ons moet er niet altijd en overal een zone 30 worden geïmplementeerd, maar moeten ze wel heel gericht komen in schoolomgevingen, aangekondigd met variabele borden rond de schooltijden. Ik verwijs voor een uitbreiding van de invoering ook graag naar de lijst van de zwarte kruispunten, die onlangs werd gepubliceerd.

Als er naast de 55 zone 30-straten ook nog eens 74 fietsstraten worden geopend in je stad, is het voor de automobilist zelfs een hele uitdaging om die 30 kilometer per uur te halen. Maar dat terzijde.

Minister, begrijp mij niet verkeerd. Ook wij zijn absoluut voorstander van optimale verkeersveiligheid en we hopen dat er zo weinig mogelijk verkeersslachtoffers vallen. In het kader van deze vraag wil ik graag even een andere studie van Vias institute aanklaarten en hen bijtreden. Die studie toont namelijk aan dat bijna zes op de tien Belgen vindt dat de zones 30 slecht zijn aangeduid in Vlaanderen. Er moeten dus meer middelen en meer mensen worden geconcentreerd rond schoolomgevingen en schooltijden. Wij pleiten voor meer gemachtigde opzichters en agenten op oversteekplaatsen. We willen ook dat de invoering van elke zone 30 gekoppeld wordt aan infrastructurele verkeersremmende maatregelen, die je snelheid naar beneden halen. Denk hierbij aan verkeersdrempels, verkeershindernissen en andere slimme ingrepen.

Ten slotte, minister, mag het met de veralgemening van de zone 30 absoluut niet de bedoeling zijn dat lokale besturen een extra mogelijkheid hebben om de gemeentekas te spijzen, wanneer straks ook gemeenten voor beperkte snelheidsovertredingen GAS-boetes kunnen uitschrijven.

Lode Ceyssens (CD&V): Mevrouw Lambrecht, u zegt dat er ook burgemeesters zijn die wel houden van hardrijden. Ik ben het niet met u eens. Mijn partij is de

grootste leverancier van burgemeesters in Vlaanderen en wij hebben enorm veel positieve reacties gekregen op het regeerakkoord waarin de mogelijkheid tot handhaving van zone 30 en zone 50 is opgenomen. Daarover gaat het. Je kunt wel borden zetten, maar uiteindelijk moet je het ook kunnen handhaven dat er ook 30 en 50 kilometer per uur wordt gereden. Als er niet wordt gehandhaafd, brengen die borden niets bij.

Dit regeerakkoord is een enorme stap vooruit en geeft gemeenten de mogelijkheid om GAS-boetes te innen op de gemeentelijke wegen in de dorpscentra. Geen twee van die wegen zijn hetzelfde. De lokale besturen kunnen goed inschatten welke snelheid daar moet worden aangehouden. Minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de mogelijkheid om die GAS-boetes te innen in zone 30 en zone 50?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mevrouw Lambrecht, ik heb wel alle vertrouwen in het de lokale besturen. U haalt zelf de voorbeelden Gent en Brugge aan. Ik hoor ook het voorbeeld Kortrijk. De lokale besturen zijn wel degelijk goed geplaatst om de beoordeling te maken waar 30 per uur moet en waar 50 per uur.

U zegt dat tal van studies aantonen dat trager rijden leidt tot minder ongevallen. Daar kan ik best in komen. Je kunt natuurlijk ook zeggen dat als we allemaal stil blijven staan, er geen enkel verkeersongeval gebeurt. We moeten ons natuurlijk nog wel kunnen verplaatsen. Ik denk dat de lokale besturen het best geplaatst zijn om een standpunt in te nemen over de snelheidsregimes.

Mevrouw Ryheul, u pleit voor meer gemachtigde opzichters en meer verkeersdrempels en voor verkeersdrempels en infrastructuur en dergelijke meer. Ook daar zijn vooral de lokale besturen voor bevoegd. Bijkomend wil ik in herinnering brengen dat wij ook dit jaar opnieuw een bedrag van 10 miljoen euro ter beschikking hebben voor de herinrichting van schoolomgevingen, om daar te zorgen voor meer veiligheid. Dat kan een zone 30 zijn, maar dat kunnen ook verkeersdrempels of bepaalde voetgangers- of fietszones zijn. Daar komen we dus wel aan tegemoet.

Mijnheer Ceyssens, we kijken allemaal uit naar het systeem van de GAS-boetes. Niet om er zoveel mogelijk uit te schrijven, maar om zoveel mogelijk een stok achter de deur te hebben. Ik kan u zeggen dat het verzameldecreet in een finale fase zit. Daarin willen we de passages opnemen die nodig zijn om de GAS-boetereglementering aan te passen en zodoende daar zo snel mogelijk werk van te kunnen maken, zodat de lokale besturen daar ook mee verder kunnen. Ik kan nog niet exact zeggen wanneer dat verzameldecreet er zal zijn, maar we zijn er volop mee bezig. Het gaat nu naar de Inspectie van Financiën voor het begrotingsakkoord, en dan naar de regering voor de principiële goedkeuring. En dan naar de Raad van State. We zijn ermee bezig.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, dan durf ik te hopen dat, als alles meezit, we voor de krokusvakantie een eerste goedkeuring mogen verwachten. We kijken er in dit parlement alleszins reikhalzend naar uit.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Uiteraard wil ik niet dat we allemaal stilstaan. Deze discussie gaat over tijdwinst versus verkeersveiligheid in bebouwde kommen, waar ook fietsers rijden. Een zone 30 en handhaven: dat moet samen kunnen gaan. Als dat niet gebeurt, zijn de dingen niet in orde. Maar die twee gaan perfect samen. Er zijn te veel verkeersslachtoffers. We gaan iets moeten doen. Ook al kost elke maatregel om dat naar beneden te krijgen ons een paar minuten per dag: ik denk niet dat dat een grote prijs is.

Men zegt dat het moeilijk is om aan te duiden waar er zone 30 is en waar niet. Wel, als je overal een zone 30 hebt, is het aanduiden niet moeilijk want dan weet men dat het overal is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Pendelfonds – 879 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, in 2006 is het Pendelfonds opgericht om mensen te stimuleren om, onder meer voor het woon-werkverkeer, makkelijker de fiets te nemen. Vorig jaar is ongeveer 2,2 miljoen euro in 56 bedrijven geïnvesteerd.

Minister, op mijn schriftelijke vraag over het Pendelfonds van eind 2019 hebt u het volgende geantwoord: "In mijn beleidsnota heb ik aangegeven dat het opzet en de werking van het Pendelfonds zal geëvalueerd worden. Eerstdaags verwacht ik hiervoor een evaluatienota, opgesteld door de administratie, in samenwerking met de provincies en de Begeleidingscommissie van het Pendelfonds. Op basis van de evaluatie zal dan beslist worden hoe het Pendelfonds eventueel bijgestuurd kan worden."

In het licht van de combimobiliteit heeft het Pendelfonds zeker zijn nut. Tijdens mijn analyse van uw antwoord op mijn schriftelijke vraag viel me echter op dat er nogal wat verschillen tussen de projecten zijn. Het gaat niet enkel om de bedragen, maar ook om wat concreet met de middelen wordt gedaan. Op zich hoeft dit geen probleem te zijn, maar ik heb nog enkele vragen hierover.

Minister, wat zijn de belangrijkste conclusies van de evaluatienota? Welke aanpassingen zult u doorvoeren aan het Pendelfonds? Welke timing hanteert u hiervoor?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, geduld wordt beloond. Het antwoord op deze vraag om uitleg is nog volledig herwerkt. We hebben nog maar deze week het evaluatieverslag gekregen. Mijn eerste reactie was dat we het nog niet volledig hadden kunnen doornemen, maar geduld wordt beloond, en ik denk dat ik nu toch al een aantal conclusies en bevindingen met betrekking tot het Pendelfonds kan meedelen.

We hadden aangekondigd dat de voorziene evaluatie er in 2019 zou zijn. Ze is nog kersvers. Uit deze evaluatie blijkt dat op basis van de twaalf oproepen voor het Pendelfonds in de periode 2007-2018 gemiddeld één oproep per jaar is gelanceerd. Het doel was twee oproepen per jaar te lanceren. De conclusie is echter dat het echt moeilijk te realiseren valt twee oproepen per jaar te houden.

Een andere conclusie is dat het aantal ingediende dossiers tijdens de voorbije twaalf jaar is vertienvoudigd en het aantal gesubsidieerde dossiers ongeveer is verviervoudigd. In totaal is vanuit het Pendelfonds 34,1 miljoen euro aan subsidies aan bedrijven toegekend. In totaal waren hier meer dan 300.000 werknemers bij betrokken. Meer dan de helft van de gesubsidieerde bedrijven zijn grote bedrijven.

Met betrekking tot de impact van de reeds afgeronde oproepen voor het Pendelfonds blijkt uit de evaluatie verder dat het procentueel aandeel autosolisten van ongeveer

72 procent tot 63 procent is gedaald. Binnen de duurzame modi kent de fiets de grootste stijging, van 11 procent tot 17 procent. De trein is de tweede grootste stijger binnen de duurzame modi en gaat van 2,78 naar 4,47 procent. Er zijn grosso modo 20.000 duurzame gebruikers bij gekomen. Het aandeel van de duurzame modi is duidelijk toegenomen, van 25 procent naar 35 procent. Dit blijft voorlopig onder de doelstelling in het Pact 2020, namelijk dat al het woon-werkverkeer met duurzame vervoersmodi zou plaatsvinden. Die doelstelling is nog niet gehaald. De verschuivingen naar het openbaar vervoer en carpooling zijn veeleer minimaal.

De evaluatiepartners zijn het er in hun aanbevelingen over eens dat het Pendelfonds moet worden behouden, maar dat een heroriëntering nodig is. Ik heb al eerder verklaard dat we moeten zorgen voor een heroriëntering of aanpassing van het Pendelfonds.

Ten eerste pleiten de evaluatiepartners voor een afstemming van het Pendelfonds op de mobiliteitsplannen in de diverse vervoerregio's. Ten tweede moet er voor de lancering van een nieuwe oproep voor het Pendelfonds strategisch overleg plaatsvinden. Ten derde moet er een vast moment per jaar voor de lancering van die oproepen komen. Ten vierde moet de oproep specifiek op de kmo's worden gericht. Dat is een reactie op het feit dat momenteel voornamelijk grote bedrijven worden gesubsidieerd.

Ten vijfde moet de relatie met de politiek inzake bedrijvenmanagement, via het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO), ook worden versterkt. Er moet een oproep worden gelanceerd met de nadruk op de fietssnelwegen. Men vraagt ook het reglement aan te passen inzake de duurtijd en het maximumbedrag per bedrijf en ook toe te zien op administratieve vereenvoudiging. Men vraagt de rol van elke betrokken partij ten gronde te bekijken. Men vraagt te bekijken of er meer automatisering van het administratieve proces mogelijk is. Men vraagt de beschikbare budgetten te bekijken, en ten slotte ook om voldoende aandacht te hebben voor de communicatie.

Dit is kortom de samenvatting van de evaluatienota die we nog maar net hebben gekregen. Ik wil al die cijfers desgevallend ook nog wel ter beschikking stellen. Het is nu zaak om de evaluatienota te bekijken. Het Pendelfonds zal nog wel een oproep lanceren, maar er moeten duidelijk nog een aantal aanpassingen worden doorgevoerd. Daar komt zeker nog een vervolgverhaal op. Er wordt heel fel gehamerd op het strategisch vooroverleg.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dank u. Dit is inderdaad vers van de pers. Goed dat we hier in deze commissie, met wie is overgebleven, al een eerste stand van zaken van de evaluatie hebben mogen horen. Ik kijk uit naar het verslag voor de cijfers. Waarschijnlijk krijgen we ook het evaluatierapport ter beschikking gesteld? Als het kan, graag zo snel mogelijk.

Ik hoor u zeggen dat u tevreden bent over het Pendelfonds, dat het zeker zal blijven bestaan, maar dat de doelstellingen op zich, hoewel ze zijn verbeterd, toch niet echt behaald zijn. Daar zullen we een tandje moeten bijsteken bij de nieuwe oproep, om daar nog meer de duurzame modi in te kunnen vastleggen.

U hebt in de evaluatie nog eens meegegeven dat het grote deel naar de grote bedrijven gaat. Dat kan zijn omdat het te ingewikkeld is om een dossier in te dienen. Zou dat voor kleine kmo's vereenvoudigd kunnen worden? Dat zou een pluspunt kunnen zijn.

Ik hoop dat de fietssnelwegen er niet alleen in de Vlaamse Ruit komen en dat er genoeg aandacht zal zijn om Limburg en West-Vlaanderen ook te bedienen. Ik

twijfel er niet aan, want u komt zelf uit Limburg. We moeten de mogelijkheid bieden om ook in de landelijke gebieden een dossier in te dienen voor het Pendelfonds.

Ik veronderstel dat het bij één oproep per jaar zal blijven. Dat zal nu worden geëvalueerd en heropgesteld na overleg en dergelijke. Wil dat zeggen dat er gedurende x aantal jaren geen oproep meer zal zijn? Of kan dat gewoon doorgaan in 2020 en 2021? Wanneer voorziet u een nieuwe oproep van het Pendelfonds in de nieuwe vorm?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Fournier, voor uw bijkomende vragen. Ik denk dat de meerderheid van de nog aanwezigen uit de buitengebieden komt. Die bekommernis nemen we zeker mee. *(Opmerkingen)*

Ik wil sowieso de conclusies en de aanbevelingen ter beschikking stellen. Het was zo vers van de pers dat we het nog niet intern en ook niet met de diverse partners hebben kunnen bespreken. Geef me dus nog even de tijd. Ik kan nu nog geen timing geven over hoe en wanneer we de procedure volledig zullen aanpassen. Als al die bevindingen en conclusies terecht zijn – en dat lijkt het aanvoelen te zijn – dan vind ik dat we daar snel werk van moeten maken en ervoor moeten zorgen dat er een aanpassing komt, zodat we de doelstellingen die we voor ogen hadden, zoveel mogelijk kunnen bereiken.

Die aanbevelingen en conclusies die ik al gaf, zal ik aan de secretaris overmaken, zodat ze daarmee verder kunnen. En geef me dan nog heel even de tijd om met de betrokken partners te kunnen terugkoppelen, ook met de administratie. Zo kunnen we zo snel mogelijk komen met een voorstel tot aanpassing van de verdere regelgeving rond alles wat het Pendelfonds aanbelangt. U mag daar zeker nog vragen over stellen, dan blijft het warm.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik had nog één bijkomende vraag, maar ik zal het bij een opmerking houden, aangezien ik geen vragen meer kan stellen.

Minister, u verwees naar de vervoersregio's en naar de mobiliteitsplannen van de gemeenten, maar mag ik ervan uitgaan dat het de bedoeling blijft om het Pendelfonds te richten op de bedrijven, op de kmo's en grote bedrijven, en dat de vervoersregio's geen gebruik zullen kunnen maken van het Pendelfonds? Of heb ik het verkeerd begrepen? *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

Het is toch gericht op de bedrijven, de kmo's enzovoort en niet op de vervoersregio's? Oké, dat is duidelijk. Bij dezen heb ik dus al een antwoord op mijn vraag. Ik dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.