



Vlaams
Parlement

vergadering **C152**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 5 maart 2020

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verlenging van de tramlijn naar Neder-Over-Heembeek – 1463 (2019-2020)	4
VRAAG OM UITLEG van Jan Laeremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over snelheidsbeperkingen voor speedpedelecs – 1228 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over gemeentelijke verkeerssignalisatie – 1523 (2019-2020)	5
VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toekennen van monopolies in de 'last mile'-stadsdistributie – 1221 (2019-2020)	12
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de (on)veiligheid van tweerichtingsfietspaden – 1251 (2019-2020)	16
VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Bart Somers, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbreiding van GAS-boetes voor snelheidsovertredingen – 1322 (2019-2020)	20
VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de luchthaven van Wevelgem – 1354 (2019-2020)	25
VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de storm Ciara voor de kust – 1396 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kustbescherming – 1499 (2019-2020)	32
VRAAG OM UITLEG van Stephanie D'Hose aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van elektrische bussen – 1433 (2019-2020)	39
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet-naleven van de voorrangsregel in het verkeer – 1438 (2019-2020)	42
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het hoge aantal slachtoffers met de bromfiets in het schoolverkeer – 1495 (2019-2020)	45

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verlaging van de maximumsnelheid op de E17 ter hoogte van Kortrijk – 1498 (2019-2020)	48
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over bestuurders die niet komen opdagen op het verplichte terugkommoment in de rijopleiding – 1503 (2019-2020)	51

VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verlenging van de tramlijn naar Neder-Over-Heembeek – 1463 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): De stad Brussel plant een nieuwe tramlijn naar deelgemeente Neder-Over-Heembeek, tot aan het Militair Hospitaal. Vlak bij het Militair Hospitaal ligt ook de Medialaan in Vilvoorde, waar toch wel een aantal bedrijven gevestigd zijn die voor tewerkstelling zorgen.

De actiegroep Openbaar Vervoer Nu heeft ook al gepleit om de geplande tramverbinding door te trekken tot aan de Medialaan in Vilvoorde. Het zou over amper 1,3 kilometer gaan, die noodzakelijk is om die uitbreiding te maken. Deze uitbreiding is bij mijn weten niet in de plannen van de MIVB opgenomen. Bovendien ligt de Medialaan op Vlaams grondgebied, en daar rijden wel al trambussen van de Lijn.

Minister, hoe staat u ten opzichte van het voorstel om de tramlijn van Brussel naar Neder-Over-Heembeek en het Militair Hospitaal te verlengen tot aan de Medialaan? Hebt u over dit voorstel al overleg gehad met uw Brusselse collega's?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: U weet dat we in Vlaanderen volop bezig zijn met de inrichtingswerken voor de Ringtrambus, die Jette met de luchthaven van Zaventem zal verbinden. Deze trambus rijdt via de Albert I-laan verder door naar het centrum van Vilvoorde. Dit jaar starten ook de werken aan het op- en afrittencomplex ter hoogte van de Medialaan. Hierbij wordt het op- en afrittencomplex volledig aangepakt, waarbij er plaatsgemaakt wordt voor de fiets, voetgangers en een ecologische verbinding. Je kunt deze projecten bekijken op de website [-https://www.werkenaanndering.be/nl](https://www.werkenaanndering.be/nl). Ze zijn hier ook al uitgebreid toegelicht in de commissie.

In het kader van de herinrichting van het op- en afrittencomplex van de Medialaan werd begin 2019 nagegaan of er ruimte was voor een tramverbinding onder de R0. Het besluit was hier dat dit, hoewel het niet evident is, in theorie technisch mogelijk is, dus mocht de MIVB hier een connectie willen maken, dan zou dat in principe kunnen. Het is echter wel zo dat het aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de MIVB is om te beslissen of ze dit willen doortrekken of niet. Het kan technisch gezien.

Er is hierover geen overleg geweest met de Brusselse Regering. Het is aan de Brusselse Regering en de MIVB om te beslissen of zij al dan niet dit voorstel willen uitwerken. Als ze dat wel van plan zijn, neem ik aan dat ze hierover met ons overleg zullen plegen.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Bedankt, minister, voor uw duidelijke antwoord. Ik begrijp dat het technisch mogelijk is, en dat de bal eigenlijk in het kamp van Brussel ligt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Jan Laeremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over snelheidsbeperkingen voor speedpedelecs
– 1228 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over gemeentelijke verkeerssignalisatie
– 1523 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Ik las in de regionale pers een artikel over Kampenhout en Steenokkerzeel, waar een heel lange steenweg ligt, de Haachtse-steenweg. Daar zouden de burgemeesters graag een aparte snelheidsbeperking willen invoeren voor fietsers, om hen op sommige plaatsen af te remmen tot maximaal 30 km per uur.

Dat is een lange, kaarsrechte baan waar snelfietsers makkelijk 40 tot 45 kilometer per uur kunnen halen. Maar helaas is daar geen fietssnelweg, enkel een smal fietspad, waar het onmogelijk is om een andere fietser voorbij te steken. Je vliegt dan tegen een boom of rijdt je vast in het grasperk. Bovendien zijn er ook enkele bushaltes vlak langs het fietspad, en zijn er veel zijwegen en opritten die op het fietspad en de steenweg uitkomen. Op die kruispunten gebeuren er geregeld ongevallen omdat automobilisten de snelheid van de speedpedelecs niet goed kunnen inschatten. Aangezien ik zelf geregeld met de snelfiets naar het parlement rijd, kan ik heel goed begrijpen dat 30 kilometer per uur daar aangewezen is. Ik moet ook niet aan 40 kilometer per uur door Schaarbeek vliegen, want dat zou me slecht bekomen.

Het probleem is nu dat er in de wegcode geen mogelijkheid voorzien is om een aparte snelheidsbeperking in te voeren voor fietsers. Er bestaat ook geen verkeersbord voor. De lokale politie wil proberen om met wegmarkeringen op de grond fietsers te sensibiliseren om trager te rijden.

In Antwerpen heeft het stadsbestuur langs enkele grote fietswegen en fietssnelwegen waarschuwingsborden geplaatst. Dat zijn kleine blauwe vierkante borden met daarop in witte letters de adviessnelheid. Die raden aan om niet sneller te rijden dan 30 kilometer per uur.

De speedpedelec is de laatste jaren aan een grote opmars bezig omdat hij een zeer goed alternatief biedt voor de wagen zolang de afstand niet te groot is. Maar de meeste weggebruikers zijn de snelfietsen niet gewoon en kennen vaak de verkeersreglementen niet genoeg om te weten waar de snelfiets wel of niet mag rijden. Het klopt ook dat een deel van de speedpedelecbestuurders zich weinig aantrekt van anderen. Het zal dus nodig zijn om wat orde te scheppen in de chaos en de verkeersregels desnoods aan te passen en iedereen goed te informeren en te sensibiliseren.

Minister, bent u voorstander of tegenstander van aparte snelheidsbeperkingen op fietspaden? Zult u ervoor zorgen dat de waarschuwingsborden zoals in Antwerpen snel gereguleerd worden voor heel Vlaanderen? Gaat u ervoor zorgen dat er een evaluatie wordt uitgevoerd in verband met de impact van snelfietsen? Wilt u deze fietsers in een enquête betrekken, aangezien zij allemaal een nummerplaat hebben en dus bereikbaar zijn voor de overheid?

Dan nog een taalkundige vraag. Zouden we de term 'speedpedelec' niet beter vervangen door 'snelfiets'? In Nederland wordt dat ook zo gedaan en spreekt men zelfs al over de 'snef'. 'Ik ga even met de snef.'

Ik weet niet of dat de beste manier is, maar speedpedelec vind ik een vreselijk woord. Ik vind het niet vreselijk om ermee te rijden, maar misschien moeten we de terminologie aanpassen.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Voorzitter, ik dank u voor de flexibiliteit. Het leek mij gezien het onderwerp interessant om beide vragen te koppelen.

De stad Antwerpen is sinds eind 2019 begonnen met het ophangen van verkeersborden om een maximumsnelheid op fietspaden aan te geven. Aanvankelijk was dit een snelheidsbegrenzing van 30 kilometer per uur, maar deze signalisatie is inmiddels aangepast naar 25 kilometer per uur.

Over deze signalisatie wordt door fietsers druk gediscussieerd. Zij ervaren de infrastructuur vooral als ontoereikend en zien de nieuwe signalisatie als bewijs van een gebrek aan oplossingen die comfort en veiligheid ten goede komen. Los daarvan zijn de borden niet wettelijk, niet afdwingbaar en kunnen fietsers hun snelheid ook niet objectief meten, tenzij er een fietscomputer aanwezig is op de fiets, wat niet verplicht is.

Verkeersborden dienen om de verkeerscode te handhaven en af te dwingen. Bestuurders moeten zich te allen tijde gewaar zijn van de actieve verkeerssituatie waarin ze zich bevinden. Het plaatsen van dergelijke eigen en niet-conforme signalisatie leent zich, naar mijn mening, enkel tot minder aandacht en minder respect voor de verplichte signalisatie.

Uit het antwoord van de minister op een schriftelijke vraag eerder dit jaar leid ik af dat ze mijn mening deelt. Ik citeer: "Ik ben mij bewust van de mogelijke negatieve effecten van een teveel aan verkeersborden, zoals verzwaring van de rijtaak, te veel informatie waardoor sommige (belangrijke) boodschappen niet langer worden waargenomen, minder aandacht voor de algemene verkeersregels, gebrek aan afstemming tussen maatregel en omgeving (...) Ik wil dan ook inzetten op minder borden waar mogelijk."

Minister, hoe staat u tegenover het aanbrengen van eigen snelheidsbeperkingen en snelheidssignalisatie zoals in Antwerpen gebeurt? Bent u de mening toegedaan dat het bijplaatsen van dergelijke borden een gunstige impact kan hebben op de verkeersveiligheid? Vindt u het een goed idee dat lokale besturen zelf beginnen met niet-conforme en niet-afdwingbare verkeerssignalisatie? Deelt u mijn mening dat het toelaten van een lokale wildgroei aan niet-afdwingbare eigen verkeerssignalisatie de wettelijke verkeerssignalisatie minder duidelijk en minder dwingend maakt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Laeremans, ik moet eerst opmerken dat er op dit ogenblik al snelheidsbeperkingen op fietspaden tout court zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan de jaagpaden, waar een snelheidsbeperking geldt van 30 kilometer per uur. Ook op de fietspaden die specifiek het verkeersbord F99 hebben, is er een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur. Dat is onder meer op een aantal fietssnelwegen geplaatst.

U weet natuurlijk ook dat als er een vermenging is van het verkeer binnen de bebouwde kom of daarbuiten, de snelheden die gelden op de wegen, uiteraard ook gelden voor de fietsers. Overall waar een zone 30 is, geldt voor de fietsers een snelheidsbeperking. Zij moeten die dan ook respecteren.

Ben ik geneigd om nog extra snelheidsbeperkingen op te leggen? Ik heb in het verleden al gezegd dat we wachten op het advies van Fietsberaad. Dat is inmiddels

binnengekomen. Zij hebben een lange- en een kortetermijnvisie. Ik had de indruk dat de meeste mensen die gisteren zijn tussengekomen in de plenaire vergadering, van oordeel zijn dat het aan de lokale besturen is en dat zij het beste geplaatst zijn om te kijken waar al dan niet een zone 30 wordt doorgevoerd. Opnieuw, als er een zone 30 wordt doorgevoerd, dan heeft iedereen zich daaraan te houden, ook de speedpedelecs of hoe u ze ook wilt noemen. De Nederlandse benaming had ik nog niet gehoord.

Het verhaal van handhaving is gisteren ook aan bod gekomen. Dat is niet zo gemakkelijk, maar het is aan elke weggebruiker, op welke manier hij of zij zich ook verplaatst, om zijn of haar snelheid aan te passen aan de situatie en de omstandigheden en zich uiteraard veilig te verplaatsen.

Ik kom tot uw vraag over de waarschuwborden. Wij zijn bevoegd voor het instellen van snelheidslimieten op de gewestwegen. Het instellen van een snelheidslimiet voor een deel van de openbare weg is niet zo eenvoudig. Aparte snelheidslimieten voor fietspaden, los van de wegen, is op zich niet zo evident. Als het specifiek gaat over de waarschuwborden of boodschappen die op het fietspad worden aangebracht, moeten we voorkomen dat er een overkill aan borden is. Op den duur ziet men door het bos de bomen niet meer, en dat komt zeker de veiligheid niet ten goede.

Dit voorjaar wordt een fietsveiligheidscampagne gelanceerd waarbij het onder andere de bedoeling is om op locaties waar fietsers te snel op het fietspad rijden, specifieke acties op te zetten in samenspraak met de lokale overheden. De lokale overheden worden dan gevraagd om specifieke veiligheidscampagnes te doen op de wegen waarvan ze denken dat fietsers er veel te snel rijden. De campagne is voorzien voor de maand mei en draait rond de wederzijdse verstandhouding tussen fietsers en automobilisten. Het is een campagne met een positieve 'tone of voice', waarbij fietsers automobilisten danken voor veilig gedrag en vice versa. De focus zal liggen op het correcte, veilige gedrag in specifieke omstandigheden. In die zin werken we aan extra waarschuwing, maar we willen niet overal borden gaan plaatsen.

U vraagt naar een evaluatie in verband met de impact van de snelfietsen. Het is al gezegd in deze commissie dat in het kader van de aanpassing van het Vademecum Fietsvoorzieningen die we dit jaar voorzien, onder andere zal worden bekeken of de richtlijnen voor onze fietsinfrastructuur al dan niet moeten worden herzien, rekening houdend met de enorme toename van het fietsverkeer, wat we moeten toejuichen, want dat is de modal shift die we allemaal willen realiseren en waar we al voor een groot stuk in zitten. Daarnaast moeten we ook rekening houden met de diversiteit van de gebruikers en de snelheidsverschillen tussen de verschillende gebruikers van het fietspad.

U vroeg ook of wij de fietsers bij de enquête willen betrekken, aangezien zij ook allemaal een nummerplaat hebben. In het kader van het project 365SNEL is er een onderzoek gebeurd door het Departement Omgeving, waarvan recentelijk, op 21 februari, de resultaten kenbaar werden gemaakt. Personeelsleden van diverse ondernemingen en overheden konden telkens gedurende een maand een speedpedelec gebruiken voor hun woon-werkverplaatsing. Achteraf gaven ze dan feedback, zodat daar een grondig en uitgebreid onderzoek over kon worden gedaan. Er zijn in dit kader 520 deelnemers bevraagd. Zij hebben hun bevindingen over dat gebruik in het kader van het woon-werkverkeer kunnen meegeven. Die studie vindt u inmiddels op de website van het departement, en ook bij Fietsberaad. Die heet dus '365SNEL – Speedpedelecs in woon-werkverkeer'.

Dan was er uw vraag of we de term niet beter zouden vervangen door 'snelfiets'. Men kan de term 'speedpedelec' mooi of niet mooi vinden, dat laat ik in het midden, maar het is wel alleszins een term die heel goed is ingeburgerd, die inmiddels ook

is opgenomen in het verkeersreglement. Alleen omdat we een woord misschien niet zo mooi vinden het verkeersreglement aanpassen, lijkt me wat vergezocht. Het is ook een woord dat in diverse landen wordt gehanteerd en voor iedereen ook wel heel duidelijk te gebruiken is. In die zin denk ik dat 'speedpedelec' voor velen alleszins duidelijker zal zijn dan 'snelfiets', of wat was het Nederlandse woord nu weer? *(Opmerkingen)*

Dat kende ik nog niet, maar ik weet ook niet of ze dat in andere talen dan goed zullen begrijpen. Ik denk dat 'speedpedelec' al erg goed is ingeburgerd. Alleszins heb ik niet de intentie om die naam te wijzigen.

Men heeft het heel vaak over de hoge snelheden van de speedpedelecs. Die 45 kilometer per uur, dat is de maximumsnelheid. We hebben zelf ook nog samengezeten met de vereniging van de speedpedelecs, en zij zeggen zelf dat de doorsneesnelheid veeleer 25 kilometer per uur is. U fietst zelf in het woonwerkverkeer. Op bepaalde locaties zal men die hogere snelheden kunnen bereiken, maar de doorsnee zal niet continu 45 kilometer per uur rijden. Dat lijkt me ook wel duidelijk.

Mijnheer Van de Wauwer, ik kom tot uw vragen, onder andere over de snelheids-signalisatie zoals die in Antwerpen gebeurt. Ik heb daarop eigenlijk al een schriftelijk antwoord gegeven, namelijk dat een teveel aan verkeersborden veeleer negatieve effecten met zich kan meebrengen en dat we dat zeker niet willen. Ik heb daarmee dus eigenlijk al aangegeven niet gewonnen te zijn voor het idee om op de fietsinfrastructuur nog extra informatieborden aan te brengen met snelheidsbeperkingen en dergelijke meer. We moeten veeleer streven naar vereenvoudiging. Dat geeft veel meer duidelijkheid dan heel veel diversificatie aanbrengen, qua aantal borden, maar ook qua aantal regels. Hoe duidelijker het voor iedereen is, hoe beter het is voor iedereen om een en ander te kunnen respecteren.

Een aantal dingen heb ik misschien al gezegd. Opnieuw, Fietsberaad heeft omtrent een snelheidsbeperking voor speedpedelecs heel recent een advies gegeven. Ik denk dat u ons allemaal nog eventjes de tijd moet gunnen om dat in detail te bekijken. Fietsberaad zegt ook dat het op langere termijn misschien niet slecht zou zijn om naar die uniformiteit van 30 kilometer per uur te gaan, maar opnieuw, ik denk dat niet iedereen daarvoor te vinden is, zeker niet voor die 30 kilometer per uur in de bebouwde kom zonder meer. Het lijkt me nog het beste dat lokale besturen zelf zones afbakenen waarover ze van oordeel zijn dat 30 kilometer per uur er een goede zaak zou kunnen zijn. Dan geldt dat daar ook voor iedereen. Ik denk echter niet dat het een goed idee zou zijn om dat van hogerhand op te leggen.

We willen de adviezen van Fietsberaad zo veel mogelijk ter harte nemen en zullen dit verder onderzoeken. Het blijft voor ons zaak om in te zetten op een verbetering van de fietsinfrastructuur. We willen onze fietsers immers maximaal faciliteren in het kader van die modal shift die we toch allemaal willen realiseren. We willen ook dat de algemene verkeersregels door alle weggebruikers worden nageleefd. Ook daar moet men zijn verantwoordelijkheid nemen en de snelheidsbeperkingen naleven, maar tegelijkertijd moet men zijn gedrag aanpassen aan alle mogelijke omstandigheden zoals weersomstandigheden, wegenwerken, kruispunten enzovoort. Verder blijven we inzetten op educatie en sensibilisering, want naast onze infrastructuur blijft gedragssturing nog altijd een heel belangrijk gegeven.

Ik vind het niet zo'n goed idee dat lokale besturen zelf beginnen met te voorzien in niet-conforme en niet-afdwingbare verkeerssignalisatie. Op de duur staat er zo veel dat men het niet meer allemaal gezien krijgt, en dat is geen goede zaak.

Op uw vraag over het toelaten van de lokale wildgroei, heb ik intussen ook al geantwoord.

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Ik dank u voor het antwoord. Ik begrijp dat dit een complexe zaak is. Ik zal met belangstelling bekijken wat er online te vinden is over die adviezen en dat project 365SNEL.

Uw antwoord maakt nog niet helemaal duidelijk wat bijvoorbeeld Steenokkerzeel en Kampenhout moeten doen. U zegt dat het best zou zijn dat dezelfde snelheid wordt gehandhaafd op de baan als op het fietspad wanneer dat mogelijk is. In zone 30 is dat automatisch zo, maar dit is een specifiek geval, en zo zijn er wel meer in Vlaanderen, waar men lange rechte banen heeft met daarnaast een fietspad dat aangelegd is omdat er maar één snelheid van fietsers was, maar intussen zijn er drie en is dat fietspad niet breed genoeg. Die snelle fietsers vlammen dan graag door want zij willen op tijd op hun werk zijn. Ik denk dat daar toch iets voor geregeld moet worden. U zegt dat u het niet zo hebt voor extra bordjes, en ik begrijp dat, maar misschien kan het toch nuttig om op het fietspad zelf een grote '30 alstublieft' te schilderen. Dit zou dan als streefsnelheid kunnen worden gehanteerd. Uiteraard moeten fietsers zelf weten hoe snel zij moeten rijden, maar we kunnen niet elke situatie even goed inschatten. Vandaar mijn vraag om dat door de gemeenten op de grond te laten aanbrengen: zij zijn het best geplaatst om te weten waar er gevaarlijke punten zijn.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik had op de meeste van mijn vragen inderdaad al een antwoord gekregen door uw antwoord op de vragen van de collega.

Ik wil nog even terugkomen op de situatie in Antwerpen. Ik heb voor alle duidelijkheid geen twijfels over de goede bedoelingen van het stadsbestuur, wij willen allemaal werken aan verkeersveiligheid en een goede fietsinfrastructuur. Dat is nodig wanneer we die modal shift willen bereiken en wanneer de fiets echt een alternatief moet worden voor de wagen. Maar we moeten er zeker over waken dat die wildgroei van verkeersborden niet het tegenovergestelde, namelijk minder veiligheid en duidelijkheid, tot gevolg heeft.

Minister, bent u van plan om het Antwerpse stadsbestuur aan te spreken over de initiatieven die het neemt en over de extra borden die het op eigen initiatief zal plaatsen?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, u hebt deels al geantwoord op een vraag die ik had over het nieuwe advies van Fietsberaad dat pas recent is gepubliceerd. U zei dat u dat verder zult bestuderen. Mijn vraag is wanneer we de oefening over het fietsvademeccum zullen maken. Op eerdere vragen antwoordde u dat u dat advies afwachtte voor u zou werken aan dat vademecum. Wanneer kunnen we aan de slag gaan met dat fietsvademeccum dat de spelregels over de verschillende snelheden van fietsers zou moeten kunnen ondervangen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, speedpedelecs komen hier heel veel aan bod, en dat is een goede zaak, want eigenlijk is de speedpedelec voor alle afstanden van ongeveer 20 kilometer het ideaal alternatief voor het woon-werkverkeer. We moeten erop letten de speedpedelec niet te veel beperkingen op te leggen, want we mogen het doel, de modal shift in het woon-werkverkeer, zeker niet naast ons neerleggen. Om het doel van de speedpedelec te behouden, moeten we hier onze volle aandacht aan schenken.

Minister, u hebt er al naar verwezen dat het heel belangrijk is de veiligheid van alle weggebruikers te garanderen en respect voor elkaar te hebben. In mei 2020 zult u een campagne lanceren om de snelheid aan te passen en dergelijke. Een sensibiliseringscampagne is hier echt op zijn plaats. Dit kan effectief de veiligheid verhogen.

Het advies van Fietsberaad Vlaanderen stelt ook dat een snelheidsverhoging tot 45 kilometer per uur op landbouwwegen en jaagpaden buiten de bebouwde kom zou kunnen. Bent u voorstander van de verhoging van de snelheid tot 45 kilometer per uur op die jaagpaden en landbouwwegen? Zult u dat bekijken en eventueel invoeren?

Een bijkomend punt is de benaming die hier net is voorgesteld. Ik denk dat de naam 'speedpedelec' enorm goed is ingeburgerd en dat we die naam dus kunnen behouden. Ik zou geen tijd steken in het kiezen van een andere naam.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, ik kan me bij de meeste sprekers aansluiten. Als we naar een overregulering gaan, bestaat het gevaar dat mensen opnieuw met de wagen naar het werk gaan omdat ze de regelgeving kotsbeu zijn. Ik denk dat we zo min mogelijk met regels moeten werken. Er zijn regels, maar we moeten niet naar een overregulering gaan.

Voor de rest heb ik gelezen wat de Fietssersbond in Nederland heeft geschreven. Maatwerk is nodig. Als een gemeente een fietssnelweg heeft waarvan we weten dat er tussen half acht en half negen drommen scholieren over rijden, weten we dat zij anders dan speedpedelecs rijden. Zij moeten een hele uitleg doen. Dat hoort erbij en dat moet kunnen. Ik heb dat ook nog gedaan. Zij zwalpen ook een beetje, wat ook moet kunnen. Het gezond verstand moet dan regeren. Dat kan eventueel met een aanmaning, maar dat is dan geen verplichting. Het gemeentebestuur moet dan bekijken op welke manier het kan. Daar is maatwerk voor nodig.

Mevrouw Fournier, ik sluit me aan bij uw vraag. Van sommige stukken weten we dat het een lange baan is waar buiten de schooluren weinig verkeer op zit of waar sowieso weinig ander fietsverkeer is. Daar kan de snelheid eventueel worden verhoogd. Ik weet niet of dat mogelijk is, maar dat zijn elementen die we allemaal moeten bekijken. Ik sluit me dan ook bij u aan.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, het is eigenlijk heel simpel. We moeten geen regels maken die er al zijn. De wegcode is op dit ogenblik heel duidelijk en expliciet. Men moet de snelheid aanpassen aan de omstandigheden, inzonderheid als er zwakke weggebruikers in de omgeving vertoeven. De wegcode is op dat vlak helder, klaar en duidelijk. Alles wat men hieraan nuanceert of toevoegt, ondergraaft die duidelijkheid. De wegcode is er en moet gewoon in de praktijk worden gebracht door diegenen waarop ze van toepassing is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Laeremans, met betrekking tot uw specifieke vraag over de Haachtsesteenweg en over het traject dat u zelf aflegt, moet ik zeggen dat ik het niet van buiten ken en dus ook niet in detail ken, maar ik heb begrepen dat de Haachtsesteenweg daar weliswaar buiten de bebouwde kom ligt, maar dat het toch een vrij smalle weg met veel lintbebouwing is. Hoewel het een gewestweg is, denk ik dat het best is dat de lokale besturen input kunnen geven over wat eventueel voor meer veiligheid kan zorgen.

Als het dan toch zou aangewezen zijn om op die fietspaden bepaalde snelheidsregimes toe te passen, dan neem ik aan dat de lokale besturen ons wel zullen briefen. Ik denk dat dat nog altijd het meest is aangewezen. Overal extra regeltjes gaan opleggen, gaat alleen maar meer onduidelijkheid creëren, en dat willen we dit niet. We willen dat voor iedereen eenzelfde uniforme regeling geldt die heel duidelijk is en die door iedereen eenvoudig kan worden gerespecteerd. Ik denk dat we daarvan moeten uitgaan.

De heer Van de Wauwer vroeg of ik Antwerpen wou aanspreken over de bijkomende waarschuwingssborden die zij plaatsen. Ik wil de lokale autonomie respecteren, maar ik denk dat zij op termijn ook wel zullen inzien dat uniformiteit en duidelijkheid voor iedereen het beste is. Het is hier ook al door een aantal collega's gezegd dat de verantwoordelijkheid bij de weggebruikers zelf ligt. Iedereen moet die ter harte nemen en moet respect hebben voor de andere weggebruikers.

Meneer Rzoska, we hebben gisteren nog maar pas het advies van Fietsberaad gekregen. Het staat al online. Ik kan u vandaag geen exacte timing geven voor de aanpassing van het Vademecum Fietsvoorzieningen, het fietsvademecum. Een aantal maanden geleden heb ik gezegd dat we zullen nagaan waar het vademecum moet worden aangepast. We wachtten daarvoor onder meer op het advies van Fietsberaad. Het advies is er nu, maar ik heb nog geen exacte timing om te zeggen wanneer het vademecum er zal zijn. We willen er wel zo snel mogelijk werk van maken. Ik ga nu niet beloven of het nog voor of na de zomer zou zijn, maar we zullen er alleszins werk van maken en hopelijk zullen we er zo spoedig mogelijk iets over kunnen zeggen.

Ik heb er nog even de cijfers bij gehaald. Eind 2019 waren er 30.000 speedpedelecs. Dat is een goede tendens. We zijn in Vlaanderen blijkbaar de snelst groeiende markt. Op zich is dat een goede zaak, want het zorgt voor de modal shift. Uit de ongevalstatistieken die we via de politieregistratie hebben, blijkt dat in 2018 1 procent van de slachtoffers te maken had met een speedpedelec. Het aandeel is dus laag, en dat is ook goed. Vijf jaar geleden sprak niemand over een speedpedelec en dacht niemand eraan om een deel van het woon-werktraject te doen met een fiets die iets sneller kan rijden. Vandaag de dag is dat wel zo en gaan we naar een duurzame verplaatsing. We moeten het aandeel zeker zijn kans geven en we willen zeker niet gaan naar een overdreven regelgeving of een overregulering. Het moet de kans krijgen om te blijven groeien, maar veiligheid blijft uiteraard een heel belangrijk gegeven. Daar zullen we over blijven waken.

Er was ook de vraag om op bepaalde landbouwwegen of jaagpaden de snelheid te verhogen. Op jaagpaden en landbouwwegen geldt de algemene regeling van 30 kilometer per uur. Als men afwijkingen wil toestaan, zijn volgens mij ook weer de lokale besturen het best geplaatst om te oordelen op welke trajecten men een ander snelheidsregime kan toelaten. Ik sta er zeker voor open, maar ik denk dat uniformiteit toch nog altijd het meest duidelijk is voor iedereen. In bepaalde omstandigheden kunnen we overwegen om het toe te laten.

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Ik denk dat er genoeg antwoorden gekomen zijn. Er is nog wel wat uit te klaren in samenspraak met de lokale besturen, zeker wanneer het gaat over specifieke situaties. De fietsers moeten natuurlijk ook zelf hun verstand gebruiken, maar in de realiteit is het allemaal niet zo makkelijk. Men let niet op alles, het is allemaal vrij complex, er gebeuren te veel ongevallen. Ik begrijp dat een lokaal bestuur dan graag een regelgeving wil krijgen die de mogelijkheid biedt om eventueel iets te doen, met een bord, met een aanduiding op de grond.

Fietsers die snel doorrijden, moeten toch ook kijken naar wat er op het fietspad staat. Dat zou misschien een oplossing kunnen zijn. Ik hoop dat er nog een mogelijkheid is om daarover na te denken.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, ik vraag u of u het Antwerps stadsbestuur eventueel wilt aanspreken over de lokale autonomie, maar u spreekt over de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker. Dat klopt natuurlijk, maar ik denk dat het het doel is om een zo veilig mogelijke fietsinfrastructuur te hebben met niet te veel onduidelijkheid als gevolg van een wildgroei aan borden. Het was in dat opzicht misschien toch interessant geweest om een signaal te geven aan het stadsbestuur in het belang van de veiligheid van de fietsers. Verder was ik heel tevreden met uw uitgebreide antwoord.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toekennen van monopolies in de 'last mile'-stadsdistributie – 1221 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, er verschijnen steeds meer koerierbedrijven in onze binnensteden en dorpskernen. De stijging van de onlineverkoop is ongetwijfeld de reden. Het is daarbij niet uitgesloten dat op één dag een bepaalde straat of wijk door een groot aantal koeriers bezocht wordt, vaak dan nog met één pakje per leveringsadres. Dat draagt uiteraard niet bij tot het verminderen van de verkeerscongestie en de uitstoot in onze centra.

Een oplossing zou kunnen zijn dat verschillende vervoerders hun pakketjes op een bepaalde plek, bijvoorbeeld een magazijn aan de rand van de stad, centraliseren. Van daaruit kan dan één bedrijf exclusief instaan voor het transport op de 'last mile'. Dat bedrijf zou dan als concessiehouder het alleenrecht hebben op het afleveren in een bepaalde stad of wijk.

Deutsche Post, waaronder koerierbedrijf DHL ressorteert, zou alvast voorstander zijn van dit systeem. Andere bedrijven en transportconsultants zijn dan weer van mening dat dit concurrentiebeperkend is en dat de milieuwinst beperkt zou zijn.

Minister, wat is uw standpunt inzake het toewijzen van de 'last mile' in de stadsdistributie aan een exclusieve concessiehouder? Zult u op een of andere manier deze denkpiste onderzoeken, promoten of ondersteunen? Zijn er op dit vlak in Vlaanderen al initiatieven overwogen of opgestart om de stadsdistributie aan een exclusieve concessiehouder toe te wijzen? Wat waren hiervan de resultaten? Ziet u nog andere mogelijkheden om de stadsdistributie in functie van de verkeerscongestie en de milieu-impact vlotter te laten verlopen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het onderzoek is nog volop lopende, zoals u wellicht weet. Het is alleszins goed dat men een afweging maakt of een systeem van stadsrandmagazijnen opportuun kan zijn. Daarbij kan men ook de verschillende manieren onderzoeken om de 'last mile' op de beste manier in te vullen. Het kan daarbij gaan over een alleenrecht maar ook over andere methodes. Alle voor- en nadelen moeten in kaart worden gebracht, maar zo ver zijn we nog niet.

Wanneer een onderzoek zou aangeven dat het toewijzen van de 'last mile' aan een exclusieve concessiehouder positieve effecten zou kunnen hebben op de stedelijke logistiek, dan zal men ervoor moeten opteren om dat verder uit te rollen. Dan zal men daaromtrent een aanbestedingsprocedure moeten voeren om te kijken wie het beste geplaatst is om dat alleenhouderschap waar te nemen. We denken daarbij aan een concessiewetgeving zoals dat ook voor andere elementen bestaat.

Zoals ik al zei, zijn we op dit ogenblik nog niet zo ver. Eerst moet gekeken worden wat alle mogelijkheden en pro's en contra's zijn. Uiteraard moeten we ook zoveel mogelijk de vrije markt laten spelen en het vrij initiatiefrecht. Ook de lokale autonomie speelt hier. Iedereen moet zijn aandeel hebben in het kijken hoe men de 'last mile' op de beste manier kan invullen.

Zijn we nog bijkomende denkpijpen aan het onderzoeken omtrent de stadsdistributie? Het onderzoek is op dit ogenblik lopende. Eerst moet beleidsmatig en juridisch uitgeklaard worden wat de mogelijkheden zijn en wat het beste is. Wat dat betreft kan ik verwijzen naar wat het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) op dit ogenblik doet. Dat zorgt voor alle mogelijke proefprojecten en heeft daartoe ook de opdracht gekregen van de Vlaamse overheid. Een van de projecten die zij daaromtrent doen, is het project R!sult (Responsive Sustainable Urban Logistics), waar VIL in het kader van een logistiek samenwerkingsmodel onderzoekt hoe men het goederenvervoer in de stad op de best mogelijke manier kan laten uitrollen. Dat kan gaan over stadsrandmagazijnen, hubs die ze gaan creëren, eventueel microhubs, en hoe men intern zorgt voor de verdeling van de goederen van de ene naar de andere locatie.

In dit kader zijn er een aantal workshops waarbij heel wat partners die in de distributie bezig zijn, worden betrokken. Er wordt een zo groot mogelijk aantal mogelijke businessmodellen opgesteld, om te kijken wat het beste is om de 'last mile' in de stadsdistributie in te vullen en/of dat exclusief aan één persoon kan worden toegekend. Dat onderzoek is volop bezig. Zodra we daar meer van weten, zal dat zeker overal te lezen en te horen zijn.

We weten dat er heel wat andere mogelijkheden rond stadsdistributie zijn. We willen ten volle inzetten op groenere en efficiëntere stadsdistributie, op combimobiliteit en op combimodale kleinschalige bevoorradingsmogelijkheden. Dat willen we ten volle stimuleren. We kijken daarvoor naar het vervoer over water en zoeken of we bepaalde onlinewinkels op een duurzame manier kunnen laten beleveren en of andere pakketdiensten op een of andere manier kunnen verduurzamen.

Hiervoor is het volledige beleidskader stedelijke logistiek uitgewerkt. Men is op dit ogenblik volop bezig met de coördinatie binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Op de website ziet u heel wat mogelijkheden van waar men op dit ogenblik allemaal mee bezig is. Het geeft een heel breed overzicht van hoe men de stadsdistributie op een vlottere, congestievriendelijkere en milieuvriendelijkere manier kan laten uitrollen.

Ik denk niet dat het de bedoeling is dat ik al de voorbeelden uiteenzet, maar ze staan alleszins heel uitgebreid op de website te lezen. Ik kan nog meegeven dat we recent de vraag hebben gekregen in het kader van de cargofietsen, waarbij men beleveringen doet van de ene locatie naar de andere met grotere cargofietsen. Daaromtrent lopen proefprojecten en bijkomende onderzoeken om die in te schakelen in een groter geheel, rekening houdende met de verkeersveiligheid. U zult begrijpen dat die cargofietsen een bepaalde ruimte-inname voor hun rekening nemen. Daar moeten we weer kijken wat vlot, veilig en op een duurzame manier kan worden uitgerold om te zorgen voor een duurzame logistieke verdeling van onze goederen.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Dank u, minister. U sprak over het onderzoek van VIL. Is er al een timing van gekend? Ik heb dat niet goed gehoord ofwel gemist.

Uw federale collega, minister Muylle, heeft recent een studie gepubliceerd waaruit blijkt dat zodra er retourkosten zouden worden aangerekend op pakjes, er een sterke daling zou zijn van de onlineverkoop. Ik meen me te herinneren dat 1 euro retourkosten een daling van 16 procent met zich mee zou brengen, en 5 euro zelfs een daling van 46 procent. Ik weet wel dat dat niet de bevoegdheid is van Vlaanderen, maar de mobiliteitsimpact is natuurlijk enorm. Is er overleg tussen u en uw federale collega over dit thema, of nog niet?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, goede collega's, ik denk dat dit een heel interessante vraag is, omdat je dit heel vaak ziet terugkomen op het niveau van steden en gemeenten, het lokale beleid aldaar en de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid. Het schema waarbij een pakje ergens aan de rand wordt afgeleverd en men dat dan laat bestellen door een bepaalde dienst bij de uiteindelijke gebruiker of consument is niet nieuw. Minister, ik zou in dezen toch ook maximaal kiezen voor de subsidiariteit, wat u ook op andere punten al hebt gedaan. De lokale besturen zijn inderdaad nog altijd de beste besturen. Ze kennen ook de lokale situatie het best. Antwerpen is wat dat betreft niet meteen te vergelijken met Lanaken. De noden en mogelijkheden zijn dus ook verschillend.

Tezelfdertijd denk ik dat, als je dit zou overwegen, je dat wel moet doen volgens de regels van het vrije en ook het faire ondernemerschap. Als je werkt met concessies, dan moet je dat doen op basis van een marktbevraging en moet dat ook beperkt zijn in de tijd, zodat je geen eeuwigdurende monopolies creëert. Ik denk dat steden en gemeenten vooral op zoek zijn naar best practices, want ondertussen is er geen straat, geen wijk in Vlaanderen, tot in de verste uithoeken, die niet wordt geconfronteerd met het binnenrijden van het Nederlandse PostNL of andere particuliere bestellers. Ik denk dus dat je met het oog op verkeersdruk, verkeersleefbaarheid ook bij de bevolking een draagvlak hebt om dat een beetje in een kader te gieten. Het is een liberaal die het u zegt. Als je dat echter beperkt in de tijd, dat ook doet met marktbevragingen en steden en gemeenten eigen accenten laat leggen, dan denk ik dat je de wereld inderdaad weer voor een stuk vooruit helpt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, een tweetal maanden geleden heb ik naar aanleiding van het jammerlijke ongeval aan de Tereos-fabriek in Aalst in de plenaire vergadering de mogelijke oplossing geformuleerd dat we zwaar verkeer zouden kunnen weghouden uit bepaalde zones in de bebouwde kom door de mogelijkheid te bieden om vracht of pakketten vanuit distributiecentra buiten de stad te verdelen met lichtere vrachtwagens of lichtere bestelwagens. Dat gebeurt in het buitenland inderdaad al. Het doet me dan ook plezier vast te stellen dat nogal wat collega's dat idee ook genegen zijn.

Minister, zoals u zegt, zijn we echter nog ver van die realisatie van die 'last mile'-distributie. In Nederland, daarentegen, staat men toch al een pak verder. Daar draait het vooral om innovatie, regelgeving en samenwerking. Dat lijken daar toch de drie ingrediënten te zijn om die uitdagingen inzake die last mile en die stedelijke distributie op te lossen. We hebben, zoals collega De Veuster zegt, inderdaad bepaalde logistieke partijen, zoals DHL, maar er zijn ook nieuwe spelers, met innovatieve oplossingen. We moeten ons durven af te vragen of die spelers allemaal thuis moeten zijn in alle segmenten van de logistiek. Sommige vrachten

vragen een bepaalde techniek, vragen ook bepaalde condities. Denk bijvoorbeeld aan bepaalde farmaceutische producten die koel moeten worden gehouden. Dat zijn allemaal zaken waarmee we toch rekening moeten houden.

Sowieso zullen de logistieke partijen, de vertegenwoordigers van de steden en de Vlaamse overheid dus samen moeten zitten, want er moet toch over heel wat facetten worden nagedacht. In die zin denk ik dat we niet overhaast mogen werken, maar dat we met betrekking tot de 'last mile'-distributie een doordacht kader moeten creëren. Men kan immers meerdere vliegen in één klap slaan, denk ik. U weet dat wij niet echt een voorstander zijn van lage-emissiezones (LEZ's) – de redenen zijn u welbekend –, maar men kan bijvoorbeeld die logistieke spelers opdragen om enkel met elektrische bestelwagens te rijden. Pakketten worden de dag van vandaag ook niet altijd meer met de vrachtwagen verspreid tot bij het adres, maar bij een logistieke hub gedropt, en als de pakketten zich ertoe lenen, als dat praktisch mogelijk is, worden ze van daaruit de stad in gefietst. Dat gebeurt ook al. Dat voorkomt drukte, dat voorkomt stilstand en vermindert dan automatisch ook de uitstoot van CO₂. Men is ondertussen zelfs zo ver dat men de mogelijkheid bekijkt om bezorgrobots en zelfs drones in te zetten. Daar wordt nu reeds over nagedacht, als mogelijke trends voor de 'distributie next level', zoals men dat dan noemt.

Stadslogistiek kan in bepaalde gebieden ook over water gebeuren. Dat is hier ook al aangehaald. Dat is efficiënt, schoon en zonder hinder. Intussen worden ook projecten gerealiseerd waarbij de last mile via barge – dat is een kanaalboot – wordt georganiseerd. Dat gebeurt vooral in Nederland. Dat zou een enorme winst kunnen zijn voor de verkeersdrukke in een stad.

Minister, zullen de gemeenten samenwerken om bijvoorbeeld vanuit één hub meerdere gemeenten te bevoorraden? Zero emissie en stadslogistiek bereiken we alleen door een goede samenwerking tussen de logistieke sector en de overheid.

In Nederland was er recent een themacongres over de diverse facetten die ik al heb opgesomd. Ik heb de indruk dat Vlaanderen op dat vlak nog in zijn kinderschoenen staat. Minister, zult u de steden en gemeenten de vrijheid geven om zelf over te gaan tot het creëren van hubs wanneer dat kader gecreëerd is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is als het ware de brug tussen heel wat andere partners. Ik heb daarstraks al VIL genoemd, maar VIL als logistieke speerpuntcluster die echt zorgt voor tal van innovatieve projecten, speelt een centrale rol – naast de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten en andere stakeholders – om na te gaan hoe men op de best mogelijke manier kan zorgen voor de lokale logistieke distributie van goederen.

VIL heeft daarover al heel wat projecten lopen. Ik heb daarstraks R!SULT al vernoemd omdat het daar specifiek gaat over die kleinere units voor stadsbelevering. Op de website van VIL staan echter nog heel wat andere projecten, onderzoeksprojecten en innovatieprojecten, waarin men nagaat hoe een betere belevering kan worden bereikt. Uit deze projecten kan nog heel wat extra informatie worden gehaald.

Mijnheer Maertens, u vraagt wanneer we meer nieuws mogen verwachten van dat R!SULT-project inzake stadsbelevering. Het gaat over een opdracht die aan VIL is toegekend voor een periode van 28 maanden. Die opdracht is opgestart in september 2018, ik hoop daar tegen eind dit jaar een aantal resultaten uit te kunnen distilleren en die te kunnen aanwenden om tot een betere lokale distributie te komen.

Mijnheer Verheyden, u had het over een doordacht kader en u vraagt om zoveel mogelijk te zorgen voor distributiecentra in de rand, wat nu al gebeurt op verschillende plaatsen, en van daaruit andere kleinere vervoersmiddelen te gebruiken voor de distributie in de stadscentra. We kunnen moeilijk zeggen dat één welbepaalde categorie van voertuigen verplicht is elektrisch te rijden en andere niet. Er is zoiets als het gelijkheidsbeginsel. Dus zonder meer zeggen dat een bepaald voertuig niet binnen mag omdat het niet elektrisch is terwijl andere dat wel mogen mits ze voldoen aan de LEZ-voorwaarden, lijkt me dan ook moeilijk. Ook op dat vlak is onderzoek bezig waarbij wordt nagegaan hoe die beleving, ook van specifieke goederen zoals geneesmiddelen, met bepaalde koeltechnieken, beter en duurzamer kan worden georganiseerd.

Ook de autonomie moeten blijven gelden, alsook de vrije handel. Wanneer morgen iemand het initiatief wil nemen om een distributienetcentrum in de rand van een stad te ontwikkelen en daarvoor een omgevingsvergunning krijgt van die welbepaalde stad, dan is het niet aan ons om een verbod op te leggen, integendeel, we kunnen dergelijke initiatieven alleen maar toejuichen en zo nog meer verkeer en congestie in de steden voorkomen.

Ik herhaal dat het laatste woord hierover nog niet is gezegd. We moeten de projecten van VIL zeker nauwlettend opvolgen. VIL is het logistiek platform dat met heel wat innovatieve ontwikkelingen bezig is, en ik denk dat we in de toekomst heel wat mooie projecten mogen verwachten.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Ik dank iedereen voor de gedeelde interesse, en we zullen dit zeker opvolgen. Ik ben blij dat ook aan de lokale autonomie wordt gedacht. Zoals daarnet is gesteld, is er in Vlaanderen geen wijk of straat meer waar niet af en toe een of andere camionette voorbijrijdt, soms meerdere keren per dag. Het gaat dus niet enkel om de stadscentra, maar om heel Vlaanderen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de (on)veiligheid van tweerichtingsfietspaden – 1251 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, vorige maand stond in de krant dat er 50 procent meer ongevallen gebeuren op een tweerichtingsfietspad dan op een fietspad waarop fietsers maar in één richting mogen rijden. De voorbije vijf jaar zijn op dergelijke fietspaden 22 doden en 3444 gewonden gevallen.

Minister, uit uw antwoord op de schriftelijke vraag blijkt dat er de voorbije twee jaar 35 kilometer aan dubbelrichtingsfietspaden bij is gekomen. Ik heb uit het artikel begrepen dat sp.a ervoor pleit niet langer in tweerichtingsfietspaden te investeren. Ondanks de duidelijke waarschuwingsborden, met vaak nog pijlen op de grond, zijn dubbelrichtingsfietspaden gevaarlijk. Zowel het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) als de Fietzersbond en Fietsberaad Vlaanderen willen de dubbelrichtingsfietspaden echter niet zomaar afschrijven.

Wies Callens van de Fietzersbond heeft het volgende verklaard: "We moeten eerder aan de automobilisten duidelijk maken dat ze ook naar rechts moeten kijken." Persoonlijk kan ik me ook vinden in de opmerkingen van Veva Daniels van AWV:

“We leggen liever fietspaden aan die niet vlak naast de rijweg liggen, maar die nemen meer plaats in en dan is een dubbelrichtingsfietspad plaatsbesparend. We kiezen er soms ook voor omdat er maar één kant huizen staan, waardoor de bewoners niet moeten oversteken.”

Het Vademecum Fietsvoorzieningen is mijns inziens ook duidelijk: ‘Bij primaire wegen is het wenselijk tweerichtingsfietsverkeer te voorzien aan beide zijden om op die manier gevaarlijke oversteken tot een minimum te beperken. Kruispunten worden op een bijzondere manier beveiligd. Bij de overige wegen in verkeersgebieden met een snelheidsregime van 90 of 70 km/uur per uur dient omwille van de hoge snelheidsverschillen tussen fietsers en auto’s het gebruik van vrijliggende fietspaden veralgemeend te worden. (...) Met het gebruik van tweerichtingsfietspaden aan één zijde van de weg dient behoedzaam te worden omgesprongen.”

Tot slot wordt in de studie van het Rekenhof over fietspaden van enkele jaren geleden gesproken over slechts 75 kilometer aan nieuwe fietspaden en vooral over de trage vooruitgang. Als we dan horen dat er op twee jaar tijd 35 kilometer aan dubbelzijdige fietspaden bij is gekomen, is het duidelijk dat er meer eenrichtingsfietspaden bij zijn gekomen. We weten dat het moeilijk is snel meer fietspaden te verwezenlijken, en remmende aanpassingen, zoals een verbod op tweerichtingsfietspaden, kunnen een grote impact hebben.

Minister, iedereen is ervan overtuigd dat de fietsveiligheid steeds voorop moet staan. Randvoorwaarden voor de aanleg van tweerichtingsfietspaden zijn voor de verkeersveiligheid van de fietsers van groot belang. Acht u de bepalingen die in het Vademecum Fietsvoorzieningen staan voldoende of wenst u deze bepalingen aan te scherpen om ongevallen te vermijden? Is er al een diepteonderzoek naar de veiligheid of de onveiligheid van tweerichtingsfietspaden geweest? Zo ja, wat zijn de conclusies? Zo neen, plant u een dergelijk onderzoek?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, het Vademecum Fietsvoorzieningen is hier al aan bod gekomen. We willen er zeker voor zorgen dat het in de loop van 2020 wordt aangepast waar het nodig is. We kijken dan natuurlijk ook naar de tweerichtingsfietspaden.

Wat het diepteonderzoek betreft, moet ik zeggen dat het momenteel op basis van de beschikbare ongevallendata onmogelijk is om de specifieke oorzakelijke factoren van de ongevallen op tweerichtingsfietspaden te achterhalen. We hebben natuurlijk de ongevallencijfers, onder meer voor de periode 2014-2018. Wat de ongevallen met fietsers op tweerichtingsfietspaden betreft, leren die cijfers ons dat het belangrijkste gedeelte, 57 procent van het aantal ongevallen, aanrijdingen door personenwagens betreft. Aanrijdingen tussen fietsers onderling zijn goed voor 12 procent van de ongevallen. Ongevallen gebeuren meestal bij kruispunten en dergelijke, maar niet zozeer omdat het gaat om een tweerichtingsfietspad.

Er is natuurlijk ook nog literatuur: uit onderzoek van 2011 blijkt opnieuw dat fietsers op fietspaden de verwachting hebben dat ze gezien worden en dat ze voorrang krijgen van de andere autobestuurders. Dan gaat het weer over een conflict tussen fietsers en autobestuurders. Op de fietspaden waar de fietsers uit de twee richtingen kunnen komen, kan dat gevaarlijk zijn, omdat bestuurders meestal slechts naar één richting kijken en niet verwachten dat fietsers uit de andere richting komen. Dat is een gegeven dat voor zich spreekt. Wat dat betreft is het aangewezen te kijken welk soort herinrichting er moet gebeuren. Ik verwijs daarvoor opnieuw naar het fietsvademecum. Misschien moeten er aanpassingen gebeuren om daar waar dubbelerichtingsfietspaden kruisen met andere wegen, dit door middel van pijlmarkeringen duidelijk te maken.

In 2014 voerde het studiebureau Technum in opdracht van het Departement MOW een studie uit naar de infrastructuurkenmerken die veelvuldig voorkomen op verschillende kruispunttypes met tweerichtingsfietspaden langs het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF). De studie focuste op kruispunten in landelijk gebied omdat eerder onderzoek van 2011 voornamelijk op stedelijk gebied gericht was. Een belangrijke vaststelling was dat op de onderzochte kruispunten de fietspaden vaak niet conform de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen ingericht waren. Er werd aanbevolen om het tweerichtingsfietspad verhoogd aan te leggen zodat auto's moeten vertragen en de potentiële conflictsituatie goed kunnen inschatten. Pijlmarkeringen en markeringen die de voorrang accentueren, vormen een noodzakelijke signalisatie.

Om verder zicht te krijgen op de oorzaken van fietsongevallen is bijkomend diepte-onderzoek nodig. Dergelijk diepteonderzoek zal deel uitmaken van de onderzoeks-agenda verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, het zou ideaal zijn als we op iedere weg een vrijliggend fietspad kunnen realiseren, langs beide zijden. We moeten realistisch zijn: in Vlaanderen is dat niet mogelijk. We zullen zeker niet zover gaan om tweerichtingsfietspaden volledig te verbieden. Sommige willen daar wel voor opteren. In sommige gevallen is het wel ideaal om langs één kant van de weg toch een veilig fietspad te kunnen aanleggen. We kijken allemaal hoopvol uit naar de evaluatie van het fietsvademecum in de loop van 2020. Wellicht zullen er vanuit de fracties vragen voor aanpassingen komen. We zullen ons werk grondig doen om aan fietsers de grootst mogelijke veiligheid te garanderen.

Voor de rest vroeg ik mij enkel nog af of het diepteonderzoek in de toekomst iets is voor de verre of de nabije toekomst. Wordt dit ook meegenomen in de evaluatie van het fietsvademecum?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Steden en gemeenten zijn zich volgens mij wel bewust van de problematiek van tweerichtingsfietspaden, naast die van de maximumsnelheid van speedpedelecs op die fietspaden. Ik ga niet meer terugkomen op de snelheid, maar ik wil het wel even hebben over de vormgeving van onze fietspaden en of die al dan niet aangepast is aan de hoge fietsintensiteit. Onze nieuwe fietspaden blijken daar namelijk niet altijd aan aangepast.

Ons lijkt het aangewezen om een campagne te voeren rond hoffelijkheid, rond snelheid, ook op die fietspaden. Ik heb begrepen dat de Fietzersbond in mei een dergelijke campagne zal organiseren. Daarnaast denk ik dat er nog actiever kan worden ingezet op de handhaving en op asociaal en ongepast rijgedrag. Die handhaving moet op alle weggebruikers gericht zijn, dus ook op de fietsers.

Er zijn blijkbaar voorstellen om middellijnen aan te brengen op de tweerichtings-fietspaden. De Fietzersbond is daar alvast voor gewonnen.

Bovendien is het noodzakelijk dat men ook eens grondig nadenkt over waar er eenrichtingsfietspaden en waar tweerichtingsfietspaden noodzakelijk zijn. Zoals mevrouw Fournier terecht opmerkt, zijn er op sommige locaties waar nu eenrichtingsfietspaden liggen, misschien wel tweerichtingsfietspaden noodzakelijk of een sterke verbetering van de oversteekbaarheid van bepaalde wegen.

Ik denk ook dat het heel belangrijk is om het advies van Fietsberaad Vlaanderen mee te nemen over het aanleggen van de fietspaden en om deze een minimale breedte mee te geven. Dat advies luidt dat er naar een absolute minimale breedte

van 2 meter voor eenrichtingsfietspaden en 3 meter voor tweerichtingsfietspaden moet worden gestreefd, maar met een grotere breedte bij hogere intensiteiten of fietssnelwegen.

Minister, zult u bij de aanleg van die fietspaden of het herstel van die fietspaden het advies van Fietsberaad rond de handhaving en minimale breedte van de fietspaden opvolgen?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik denk dat iedereen het erover eens dat je langs beide kanten veilig gescheiden van de rijweg moet kunnen fietsen, het liefst op een eenrichtingsfietspad, alleen is dat niet overal in Vlaanderen mogelijk.

Het is soms wachten op de heraanleg van wegen om dat te kunnen realiseren. Ondertussen zit je wel met die fietspaden. We zullen afwachten wat de aanpassing van het vademecum met zich mee brengt. Ik zou hier opnieuw ook niet pleiten om het allemaal af te schaffen. We moeten absoluut vermijden dat je dan niet langer de fiets neemt. Ook hier speelt het maatwerk. Volgens mij moet het toch perfect mogelijk zijn om als er gevaar is bij het oversteken op bepaalde kruispunten, dat infrastructureel goed aan te duiden. Het doel moet zijn dat je naar mooi gescheiden eenrichtingsfietspaden gaat, maar dat zal soms niet mogelijk zijn. Dan is maatwerk nodig.

Over de breedte van de fietspaden moeten we het inderdaad nog hebben. Fietsen zijn ook veranderd. Je hebt allerlei soorten fietsen, zelfs buitenmaatse fietsen, die ook op die fietspaden terechtkomen. We moeten bekijken hoe we dat zullen aanpassen, maar laten we afwachten wat het vademecum met zich meebrengt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Of het nu over vrijliggende fietspaden, aanliggende fietspaden, eenrichtingsfietspaden of tweerichtingsfietspaden gaat, het is een kluwen waarbij veel afhangt hoe de situatie ter plaatse is. Vaak heeft men dan aan één kant van de baan veel aantakkingen van ondergeschikte wegen, zodat het meer aangewezen is om aan de andere kant van de weg toch een tweerichtingsfietspad aan te leggen om minder conflicten te hebben. Soms is er aan een bepaalde kant van de weg ook te weinig ruimte door lintbebouwing of door andere redenen.

Ik krijg ook de vraag of ik er overal voor zal zorgen dat de eenrichtingsfietspaden minstens 2 meter breed zijn en de tweerichtingsfietspaden minstens 3 meter, en als het enigszins kan, het liefst nog wat breder, zodat we daar nog meer capaciteit voor onze fietsgebruikers hebben. Veel hangt af van de lokale situatie. We willen allemaal de meest ideale situatie. We zullen het vademecum aanpassen. We zitten hier met heel veel mensen, die heel wat mooie suggesties en aanbevelingen aanreiken. Alle suggesties zijn zeker welkom. Als die ook nog eens allemaal heel gelijklopend zouden zijn en ook nog eens perfect binnen onze ruimtelijke context passen, dan zou dat helemaal ideaal en perfect zijn. Ik weet niet of we zo ver zullen raken. Opnieuw: we zullen dat vademecum aanpassen, en daarvoor zijn alle suggesties en aanbevelingen welkom, maar het moet binnen de context allemaal mogelijk zijn.

Daar waar mogelijk: het liefst van al een vrijliggend breed fietspad dat maximaal benut kan worden door zoveel mogelijk fietsers. We weten echter dat dit niet overal mogelijk zal zijn. Daar waar tweerichtingsfietspaden nog altijd hun nut bewijzen, zullen we ze zeker handhaven. Liever een tweerichtingsfietspad dan geen fietspad. We kijken uit hoe we straks het vademecum kunnen aanpassen aan de aanbevelingen die hier nog verder geuit zullen worden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Met alle voorstellen, suggesties en vragen over de fiets zult u de 300 miljoen euro waarin voorzien is voor deze legislatuur heel goed kunnen benutten. Ik heb het gevoel dat u van alle fracties steun krijgt met betrekking tot de fiets. We zitten zo goed als allemaal op dezelfde golflengte. We zijn benieuwd naar de 300 miljoen euro die in deze legislatuur uitgegeven zal worden aan fietsinfrastructuur.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Bart Somers, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbreiding van GAS-boetes voor snelheidsovertredingen – 1322 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, ik had deze vraag aanvankelijk gericht aan minister Somers, maar er kwam de voorzichtige suggestie dat ik beter bij u terecht kon. Ik ben blij dat deze commissie op dit aanbod is ingegaan.

In het regeerakkoord uit de Vlaamse Regering het voornemen om de toepassing van de GAS-instrumenten uit te breiden naar snelheidsovertredingen. Concreet lees ik daarover: "Steden en gemeenten krijgen de mogelijkheid om GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50 uit te vaardigen en te handhaven met eigen infrastructuur. Zo plukken gemeenten de vruchten van investeringen in verkeersveiligheid zonder dat zware overtredders strafrechtelijke vervolging kunnen ontglippen."

Uiteraard is dat een goede beslissing in de aanpak van snelheidsovertredingen omdat het nodig is om alle pistes te onderzoeken. Zeker de aandacht voor steden en gemeenten is hierbij een goede zaak. Zij kunnen en moeten een voortrekker zijn in deze materie.

Minister, wat zijn de volgende stappen voor de realisatie van dit voornemen? Welke ministers zijn betrokken bij de uitwerking van deze uitbreiding? Is ook de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) betrokken? Is het voor alle Vlaamse steden en gemeenten haalbaar om dit op een goeie manier uit te voeren? Zullen de opbrengsten de investeringen in eigen infrastructuur verantwoorden of compenseren? Hoe zal gegarandeerd worden dat recidivisten en zware overtredders hun correcte straf krijgen? Komt er een koppeling of uitwisseling tussen verschillende databases? Hoe zal de opvolging gebeuren? Welke impact zal deze beslissing hebben op de slagkracht van steden en gemeenten, politiezones en correctionele vervolging? Ziet u andere noodzakelijke evoluties inzake de GAS-wetgeving in functie van lokale besturen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat betreft de volgende stappen in de realisatie van dit voornemen, kan ik zeggen dat we niet stilzitten. We zijn volop bezig met de uitwerking van het voornemen om beperkte snelheidsovertredingen in de zone 30 en zone 50 te bestraffen met een GAS-boete. Dat staat heel duidelijk in het regeerakkoord en we willen daar volop voor gaan. De administratie is reeds volop bezig met de uitwerking ervan. We zitten in de voorbereidende fase van de decretale basis.

U vraagt welke ministers er betrokken zijn bij de uitwerking van deze uitbreiding. U hebt de vraag terecht aan mij gesteld. Dit behoort inderdaad tot mijn bevoegdheden. Op dit ogenblik is de administratie binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bezig met het onderzoek en met het uitschrijven van het ontwerp van decreet. Er is ook al overleg geweest met een aantal stakeholders. De VVSG wordt daarbij ook betrokken. Dit is al op de vergaderingen van de VVSG behandeld.

Het is voor de lokale besturen nog altijd een vrije keuze om al dan niet GAS-boetes op te leggen bij verkeersovertredingen in zone 30 en zone 50. U weet dat elk lokaal bestuur een eigen GAS-boetereglement kan uitwerken en welbepaalde elementen kan beteugelen of liever niet. Het is een volledig vrije keuze. Natuurlijk zullen zij zelf de oefening maken of het voor hen haalbaar is en of de opbrengsten van de GAS-boetes eventueel mee de investeringen zouden kunnen dekken.

Het verhaal van de recidive is niet vervat in dat van de GAS-boete. Als het gaat over zware overtredingen of herhaalovertredingen, verloopt het via de strafrechtelijke procedure en kunnen overtreders nog altijd de reguliere boetes krijgen via minnelijke schikkingen of misschien eerder via de politierechtbank.

Op de vraag of er een koppeling komt tussen de verschillende databases en hoe de opvolging zal gebeuren, kan ik antwoorden dat we nog volop bezig zijn met de praktische implementatie. Dat moet nog verder onderzocht en uitgerold worden.

Elke nieuwe procedure die men invoert, zal op tijd en stond geëvalueerd en gemonitord moeten worden om te kijken welke impact die zal hebben. We hebben al heel vaak de klachten gehoord dat in de zones 30 en de zones 50, zeker in schoolomgevingen en dorpskernen, de handhaving vaak te wensen overlaat. De lokale besturen vragen om daar zelf te kunnen handhaven via GAS-boetes. Om die reden is het opgenomen in het regeerakkoord en wordt het ter harte genomen, maar het zal natuurlijk na enige tijd moeten worden geëvalueerd of dit de meest aangewezen methode is om in te zetten op handhaving. Ik heb er alleszins alle vertrouwen in dat dit een goede zaak zal zijn om te zorgen voor handhaving in die zones 30.

Zien we nog andere noodzakelijke evoluties rond de GAS-wetgeving? U hebt al gezegd dat u deze vraag eigenlijk wilde stellen aan minister Somers. Ik denk ook dat u zich wat dat betreft beter tot hem kunt richten. Ik beperk me tot de GAS-boetes voor verkeersovertredingen of voor de handhaving in de zone 30 en de zone 50.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. In verband met de laatste vraag heb ik alle begrip. Ik zal dat te gepasten tijde aan minister Somers vragen.

Ik wil nog eens beklemtonen dat deze vraag niet komt vanuit een soort wantrouwen ten opzichte van dit voornemen. Ik denk dat het een goede zaak is dat veel lokale besturen hiervoor vragende partij zijn, al is het vanuit een soort frustratie dat zij op dit moment zelf weinig kunnen doen en dat, als ze investeren in infrastructuur, de opbrengst niet naar hen gaat. Dat werkt niet echt motiverend en is ook gewoon niet correct. Als de lokale besturen hun verantwoordelijkheid nemen, dan vind ik dat zij daarvoor moeten worden 'beloond', in de hoop dat er vooral geen boetes moeten worden uitgeschreven, want dat zou willen zeggen dat het beleid echt impact heeft en de verkeersveiligheid dient.

Ik heb nog een vraag in verband met de voorbereiding van de decreten die momenteel bezig is. Wanneer is het de bedoeling om dit in te voeren? Veel lokale besturen zijn echt vragende partij in het kader van de meerjarenplanning waarin

ze een aantal voornemens opgenomen hebben. Ik denk dat ze allemaal staan te popelen om daar snel mee te beginnen maar dat ze toch wat wachten tot het echt duidelijk is en definitief vastligt dat die opbrengsten inderdaad naar hen zullen gaan.

Wat betreft het recidivisme weet ik dat er op het terrein een aantal bezorgdheden zijn dat herhaalde lichte overtredingen efficiënt en vlot strafrechtelijk vervolgd kunnen blijven worden, op een manier waarop het geen kluwen wordt om dat allemaal in kaart te krijgen. Als mensen lichte overtredingen tientallen keren of zelfs maar een paar keer na elkaar begaan, dan lijkt het mij logisch dat ze niet gewoon dezelfde behandeling krijgen maar dat er op een bepaald moment verdere nodige stappen gezet worden.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, wij willen ons volledig aansluiten bij het engagement dat u bent aangegaan en dat deel uitmaakt van het regeerakkoord. Collega's, we spreken over het terugverdieneffect voor de gemeenten. Het meest optimale terugverdieneffect zou natuurlijk zijn dat er geen eurocent naar de gemeenten komt, maar dat autobestuurders zich aan de snelheid houden in die zones. Dat is een gigantisch terugverdieneffect qua verkeersveiligheid, dat eigenlijk onbetaalbaar is.

De bekommernis over recidivisme delen we, maar ik wil daar wel de kanttekening bij maken dat dat geen belemmering mag zijn waardoor men vandaag onnodig tijd verliest. Vandaag is er immers natuurlijk recidivisme omdat er op die wegen helemaal geen vaststellingen gebeuren. Op een dag zullen wij van start gaan met GAS-boetes voor bepaalde, minimale snelheidsovertredingen. Ook al zal het in het begin zo zijn dat we voor die kleinere snelheidsovertredingen geen recidivisme kunnen vaststellen, toch mag dat wat ons betreft al gerust van start gaan, want vandaag stellen we die overtredingen zelfs helemaal niet vast. In dat opzicht is het beste natuurlijk de vijand van het goede. Dat mag voor ons geen belemmering zijn, waardoor er wordt gewacht.

Wat wel enorm belangrijk is voor ons, is dat er natuurlijk een goed protocol wordt afgesloten, waardoor die snelheidsovertredingen die hoger zijn dan de snelheid die werd bepaald voor de GAS-boetes, uiteraard strafrechtelijk worden vervolgd. Mocht men daar immers niet in slagen, dan zou dat natuurlijk een grap zijn, en een aanmoediging voor de automobilisten om zeker snel genoeg te rijden, zodat ze niet worden vervolgd. Het lijkt ons dus nuttig dat er een goed protocol wordt afgesloten. Als dat protocol op gemeentelijk niveau moet worden afgesloten, dan denk ik wel dat Vlaanderen de gemeentes een goede dienst kan bewijzen door een standaard sluitend protocol voor te leggen dat kan worden gebruikt door onze diverse gemeentebesturen.

Wat ons betreft, mag de zaak dus snel vooruitgaan, maar natuurlijk wel met een protocol wat het strafrechtelijk vervolgen van de hogere snelheidsovertredingen betreft.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, collega's, minister, de vader van deze gedachte was Bart Somers. Dat was in september 2019, bij de regeringsonderhandelingen. Collega Ceyssens zat daar toen ook, evenals collega Maertens. Het doel was toen inderdaad: die steden en gemeenten belonen die willen inzetten op verkeersveiligheid en op die manier ook voor een stuk de inkomsten daarnaartoe laten vloeien. Er was echter ook een tweede bekommernis, en die is minstens even behartenswaardig. Dat ging ook over het stopzetten van alle infrastructuurwerken die we vandaag uitvoeren om het verkeer te stremmen, zodat we soms in onze

steden en gemeenten halve en hele hindernissenparcours organiseren om toch maar de snelheid van bepaalde auto's of zwaarder verkeer te remmen. Het ongewilde effect was dat we daardoor soms nieuwe verkeersonveiligheid creëren, want dat komt soms neer op halve en hele chicanes en dergelijke meer.

Wat ten slotte de recidive betreft, en eigenlijk ook diegenen die echt zwaar in de fout gaan, moeten het parket en het gerecht inderdaad hun taak en verantwoordelijkheden opnemen. Minister, ik denk echter dat u ook de mogelijkheid hebt om op gezette tijdstippen het College van procureurs-generaal bij u te vragen. Ik herinner het me nog: heel lang geleden ben ik ook nog eens een heel korte tijd minister van Sport geweest. Toen hadden we wielrenners, zelfs heel bekende wielrenners, die bezig waren met gesneden brood en wespen. (*Gelach*)

Toen heb ik dat college inderdaad bij me geroepen. Dat waren renners die als bijnaam 'de Leeuw van Vlaanderen' hadden. Dat was toen de eerste substituut-procureur-generaal, de heer Sabbe van het parket-generaal van Gent, die zich dat heeft aangetrokken.

U zou dus dat college bij u kunnen roepen om daaromtrent werkafspraken te maken. Daardoor kunt u bij het Openbaar Ministerie, en dus bij uitbreiding bij het gerecht, ook mee een 'sense of urgency' creëren. Zij zijn vaak degenen die ook praktisch een aantal modaliteiten aanreiken om een aantal van die dingen sluitend te maken, want het zou helemaal gek zijn dat je een GAS-boete krijgt als je minder dan 20 kilometer per uur te hard rijdt en vrij spel hebt als je daarover gaat. Daar zijn we het ook samen over eens, meerderheid en oppositie. Dat zou inderdaad de laatste slechte Belgenmop zijn. Dat moeten we onszelf en de geloofwaardigheid van ons ambt zeker besparen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, als lokale bestuurders weten wij allemaal dat klachten over overdreven snelheid, al dan niet objectief of subjectief, een onveiligheidsgevoel veroorzaken. De meest voorkomende klachten zijn die bij de bewoners van een straat. Zoals de heer Keulen zegt, nemen we dan vaak infrastructurele maatregelen om die snelheid op een of andere manier te kunnen afremmen. In die zin steun ik namens mijn partij het initiatief om lokale besturen te stimuleren om nog meer in te zetten op verkeersveiligheid. Uiteraard moeten zware overtredingen door de politionele en strafrechtelijke instanties aangepakt blijven worden. In dat verband is het inderdaad belangrijk dat er een goed protocol wordt afgesloten.

We weten ook dat heel wat lokale besturen deze maatregelen en de geraamde opbrengsten daarvan al hebben ingeschreven in hun meerjarenplanning. In die zin is het misschien ook wenselijk, minister, dat u in de mate van het mogelijke, de timing geeft wanneer u denkt dat dit in werking zal treden.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Minister, ik sluit me aan bij heel wat zaken die ik hier al heb gehoord. Ik ga volledig akkoord met wat de heren Ceyssens en Keulen over deze problematiek hebben gezegd. We hebben hier te maken met principes en daarom huiver ik een klein beetje bij wat de heer Vaneeckhout en mevrouw Robeyns hebben gezegd, namelijk dat de gemeenten dat hebben ingeschreven in hun meerjarenraming. Op die manier wordt het bijna een financiële kwestie. Het gaat eigenlijk vooral over bepaalde principes die heilig zijn. Minister, ik heb gisteren nog voor u geapplaudisseerd en ik zou dat vandaag opnieuw willen doen.

Een van die principes is dat het lokaal beleid verantwoordelijk is voor de handhaving. En inderdaad, het lokale beleid is het ideale niveau om hierin op te treden, dat is een eerste belangrijk principe maar het belangrijkste principe is de

verkeersveiligheid. En ik ben er zeker van dat met deze regeling die is ingeschreven in het regeerakkoord en die nu nog verder moet worden uitgewerkt, die verkeersveiligheid primeert. En daarom pleiten wij ervoor dat diegenen die zware overtredingen begaan en recidivisten zeker worden gepakt en gestraft.

Natuurlijk moeten we ook kijken naar het financiële aspect maar dat is bijkomstig. Minister, wanneer de gemeenten dan toch zitten te loeren op het geld van Vlaanderen, wil ik u vragen om in het oog te houden hoe die gelden van Vlaanderen naar de gemeenten gaan en om elke nieuwe maatregel te evalueren om te zien of Vlaanderen geen geld misloopt. Maar nogmaals, dit is niet het belangrijkste, het belangrijkste is dat het lokaal beleid kan beslissen en dat de verkeersveiligheid daar wel bij vaart.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik hoor dat iedereen grotendeels op een lijn zit, namelijk wat de handhaving door de lokale besturen betreft, wanneer het gaat over zones 30, 50, schoolomgevingen en dorpskernen. Vaak gebeurt die handhaving vandaag niet en veel mensen ergeren zich daaraan. En dan krijgen we de vraag om tal van infrastructurele ingrepen uit te voeren om die snelheid te verlagen. Vandaar het principe om de lokale besturen minstens een stok achter de deur te geven om iemand die te snel rijdt in een zone 30, 50 of een schoolomgeving, een GAS-boete te kunnen geven. Zoals de heer Ceyssens zei, moet de opzet zijn dat er geen enkele boete moet worden uitgeschreven en dat het blijft bij die stok achter de deur, en dat finaal niemand nog te snel rijdt in die zones. Dat moet het ultieme doel zijn.

Sommigen zeggen dat er wordt geloerd op het geld van Vlaanderen of dat sommige lokale besturen al bedragen hebben ingeschreven in het kader van hun meerjarenplanning of hun beleids- en beheerscyclus. Dit moet helemaal niet de opzet zijn. De opzet is een stok achter de deur te hebben om de mensen aan te moedigen zich aan de maximumsnelheid te houden daar waar nu niet wordt beboet en er geen handhaving is. Als er dan toch gelden binnenkomen omdat er GAS-boetes worden opgelegd omdat mensen zich niet aan de maximumsnelheden houden, komen er middelen binnen, maar we moeten hopen dat het geen massa geld wordt, want dan missen we ons doel. Het is een handhavingsinstrument en we hopen vooral dat iedereen zich aan de toegelaten snelheden zal houden.

We moeten uiteraard over het recidivisme waken. Als processen-verbaal worden opgesteld, moet uiteraard ook een register worden opgemaakt, zodat we wel degelijk kunnen zien wie tien keer na elkaar een GAS-boete krijgt of tien keer na elkaar een overtreding begaat. Hij maakt zich dan schuldig aan recidivisme, wat op zich in een zwaar en strafrechtelijk te vervolgen misdrijf resulteert.

Er is hier al gezegd dat we een goed protocol moeten hebben. We moeten goede afspraken met de politiediensten maken om na te gaan wie wat waar doet. In de eerste plaats moeten de recidivisten uiteraard worden aangepakt. Zij moeten strafrechtelijk worden vervolgd. Ik denk dat iedereen het erover eens is dat goede afspraken goede vrienden maken.

Mijnheer Keulen, we zullen zeker rekening houden met uw bekommernis. U hebt gezegd dat we in de toekomst eens met het College van procureurs-generaal aan tafel moeten zitten om na te gaan hoe we dat in detail kunnen regelen.

Wat de specifieke vraag over de timing betreft, ben ik blij te horen dat iedereen hier unaniem vindt dat we er zo snel mogelijk werk van moeten maken. Iedereen is vragende partij om de lokale besturen zo snel mogelijk de handhaving in de zone 30 en de zone 50 ter harte te laten nemen. We doen wat we kunnen, maar we hebben niet alles in handen. Er zal sowieso een decreetswijziging moeten komen die het

Vlaams Parlement moet goedkeuren. We werken volop aan de decretale voorbereiding en hopen die zo snel mogelijk te kunnen afronden. Zodra dat heel de adviesronde heeft doorlopen, zal dit ontwerp van decreet naar het Vlaams Parlement komen. Ik hoop dat dit nog voor het zomerreces zal gebeuren, maar ik kan dat niet garanderen. We zijn afhankelijk van tal van andere factoren, maar we werken naarstig voort. Ik wil dat heel graag voor het zomerreces zien gebeuren en ik denk dat iedereen vragende partij is, maar indien dat niet zou lukken, zal het voor de tweede helft van 2020 zijn. We werken voort en we hopen het Vlaams Parlement zo snel mogelijk een ontwerp van decreet ter goedkeuring te kunnen voorleggen.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat u aanvoelt dat er in deze commissie een groot draagvlak voor dit initiatief is. Ik wil het beeld weerleggen dat de lokale besturen op dat geld azen. Daar gaat het echt niet over. Ik weet uit ervaring dat veel lokale besturen gefrustreerd zijn omdat ze voor de handhaving worden gedwongen om soms onnodige of onwenselijke infrastructuur te installeren. We zien steeds meer terreinen waarop niet meer strafrechtelijk wordt vervolgd en heel snel wordt geseponneerd. Dat is echt een probleem. De Vlaamse overheid is verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en we kunnen ons er niet bij neerleggen dat het hierbij blijft. In die zin is het een goede keuze om deze maatregelen door te voeren. Dat moet uiteraard op een sluitende manier gebeuren. Als commissie wachten wij op een decreetgevend initiatief dat we met veel aandacht zullen behandelen.

De lokale besturen hebben die middelen ingeschreven omdat het een voornemen in het Vlaams regeerakkoord betreft. Ze hebben dat niet gedaan om die middelen te maximaliseren. Het is een technische maatregel. Ik zie dat de Vlaamse overheid ook inkomsten uit milieu- en verkeersinbreuken in de begroting opneemt. Dat lijkt me gewoon goed bestuur. Veel lokale besturen hopen, net als wij, dat nergens nog verkeersboetes moeten worden geïnd, niet omdat we niet meer controleren of handhaven, maar omdat de mensen gewoon de regels naleven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de luchthaven van Wevelgem – 1354 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Voorzitter, we hebben recent weer wat cijfers over de luchthaven van Wevelgem gekregen. Die luchthaven blijkt het kneusje van de Vlaamse regionale luchthavens te zijn. Toen de luchthaven begin dit jaar de bedroevende resultaten van het jaar 2019 bekendmaakte, klonk het dat het een overgangsjaar betrof. Helaas klinkt er jaar na jaar een dergelijk excuus over de teleurstellende resultaten.

Het is veelzeggend dat de zelfverklaarde zakenluchthaven in haar communicatie nog steeds terugverwijst naar het succesjaar 2007, dat intussen al 13 jaar achter ons ligt. Toen telde de luchthaven 18.343 zakelijke reizigers, inclusief de piloten. Een getal dat het jaar erop nog benaderd werd, maar sindsdien niet meer. Vorig jaar klokte de luchthaven af op 13.840 zakelijke reizigers, exact een kwart minder dan in het referentiejaar 2007. Dat lijkt misschien niet weinig, maar wanneer je het verrekent, kom je uit op minder dan 30 professionele passagiers die per dag opstijgen of landen.

Uiteraard is dat zakelijke verkeer niet de enige trafiek op de luchthaven. Een kleine 90 procent van alle vluchten zijn niet-professionele vluchten in de vrijetijdssfeer die, gezien de geluidsoverlast, vooral de wrevel opwekken van de omwonenden.

In 2008 besliste het Vlaams Parlement dat de drie Vlaamse regionale luchthavens zich moesten hervormen naar een LOM-LEM-structuur (luchthavenontwikkelingsmaatschappij-luchthavenexploitatie maatschappij), met de overheid als beheerder van de luchthaven en een private exploitant. Vandaag, twaalf jaar na het LOM-LEM-decreet, is er nog steeds geen private partner gevonden om de exploitatie van de luchthaven in handen te nemen. Iets wat op zich niet verwonderlijk is wanneer je kijkt naar de recente jaarrekeningen. In 2017 draaide de luchthaven een kwart miljoen euro verlies, in 2018 een half miljoen euro verlies. En dit ondanks de toch wel mooie werkingssubsidies die de luchthaven ontving van Vlaanderen: in 2018 1,7 miljoen euro en in 2019 een kleine 2 miljoen euro. Kort door de bocht zou je kunnen stellen dat dit een subsidie betekent van 110 euro per vertrekkende of aankomende zakenreiziger.

Echter, niet enkel een rendabele exploitatie is problematisch. Ook infrastructuur loopt niet alles gesmeerd. Enkele jaren geleden was er een ernstig probleem met het verkeersgeleidingssysteem, waardoor er maandenlang enkel op zicht kon worden gevlogen. Nu lezen we in de toelichting bij de begroting de weinig vertrouwenwekkende zin: "De nv ILKW finaliseert in 2020 de renovatie van de luchthaveninfrastructuur zodat deze infrastructuur volledig voldoet aan de regelgeving." Het is een opmerkelijke vaststelling dat er in Vlaanderen een internationale luchthaven in gebruik is die niet voldoet aan de regelgeving. Welke renovatiewerken er nodig zijn om dan wel te voldoen, is niet duidelijk, noch wat ze zullen kosten. In de begroting vond ik alvast niet meteen budgetten.

In 2018 werd het Vlaams Gewest voor 33 procent eigenaar van de luchthaven. Na een lijdensweg van alweer enkele jaren raakte de intercommunale die het vliegveld tot dan toe beheerde eindelijk ontbonden. Hierbij wil ik trouwens opmerken dat sinds die overdracht van de luchthaven naar de nv ILKW, eind maart 2018, de tijd lijkt stil te staan op de officiële website. Vroeger kon je er nog terecht voor de trafiekcijfers en de jaarverslagen van de intercommunale WIV. Maar die transparantie lijkt verleden tijd.

De tristesse van de luchthaven, het decennialang ter plekke trappelen, staat in schril contrast met de enthousiaste investeringen die een aantal ondernemers aandurfden in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven. Ongetwijfeld verlokkt door de grootse verkoopspraatjes van de internationale zakenluchthaven, de luchthavenpoort tot Zuid-West-Vlaanderen. Verblind door de berichten dat de tegenvallende trafiekcijfers te wijten waren aan uitzonderlijke omstandigheden. Een bubbel die jaar na jaar wordt bijgeblazen.

Minister, hoe kijkt u naar de trafiekcijfers van de luchthaven en de evolutie ervan?

Welk zakenplan op lange termijn heeft Vlaanderen voor de luchthaven van Wevelgem? Op welke groeimarges is dit zakenplan gebaseerd?

Acht u het mogelijk dat een kleine zakenluchthaven zoals deze in Wevelgem ooit rendabel kan zijn? Zo ja, op welke termijn en mits welke voorwaarden? Kan dit binnen de normen van de huidige vergunningen?

Vindt u het een taak van de overheid om te blijven investeren in de luchthaven?

Hoe verhoudt de huidige nv-structuur zich tot het LOM-LEM-decreet? Is de huidige vorm van beheer en financiering conform de Europese regelgeving?

Wat maakt dat u de luchthaven omschrijft als niet voldoende aan de regelgeving? Welke werken moeten er gebeuren om wel te voldoen? Zijn deze werken vergunningsplichtig? Is er een timing en budget?

Welke werken en investeringen gebeurden er de voorbije jaren? Welke overheden financierden deze en voor welk bedrag?

Hoe komt het dat de website van de luchthaven niet meer up-to-date gehouden wordt? Wordt het klachtenformulier op de website wel nog opgevolgd? Zijn er veel klachten en welk gevolg wordt eraan gegeven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dat zijn een heleboel kritische vragen over de luchthaven van Wevelgem.

In 2019 vervoerde de luchthaven Kortrijk-Wevelgem 62.180 passagiers en telde ze 31.283 bewegingen. Het is een terechte vaststelling dat de algemene trafiek-cijfers op de luchthaven momenteel geen groei vertonen. Weliswaar wordt een groei vastgesteld in het aantal zakenreizigers. In 2018 telde de luchthaven 11.488 internationale professionele reizigers, dit is het op een na hoogste aantal in de afgelopen 10 jaar.

Naast het zakelijk verkeer telt de luchthaven voornamelijk trainingsvluchten, ongeveer 70 procent van het totaal aantal bewegingen. Het belang van trainingsvluchten kan niet worden onderschat, deze zijn essentieel opdat de luchtvaartsector over voldoende opgeleide piloten kan beschikken.

Op korte termijn is het de bedoeling om het status quo inzake trafiek te behouden, terwijl de noodzakelijke infrastructuurwerken gerealiseerd worden.

Op middellange termijn – uiterlijk tegen 31 maart 2024, zoals vermeld in de subsidieovereenkomst van 18 september 2017 – is het de bedoeling dat de actuele beheersstructuur evolueert naar een LOM-LEM-structuur. De voorbeelden op de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge tonen aan dat een dergelijke structuur werkt en een boost kan geven aan de ontwikkeling. Ik ben ervan overtuigd dat een private exploitant ook op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem op positieve wijze zal bijdragen aan de bedrijfseconomische rendabiliteit.

Het is uiteraard aan de private exploitant om zijn businessplan uit te werken. Het Vlaams Gewest ziet evenwel groeimogelijkheden in een verdere focus op de zakenluchtvaart. Naast de algemene groei – de markt stelt een groeiprognose van 1,9 procent voorop – wordt bijvoorbeeld gedacht aan taxivluchten voor zakelijke reizigers, groepsverkeer voor beursgerelateerde vluchten en expressvervoer van kritische spare parts.

Daarnaast is het belangrijk dat de luchthaven zich blijft inzetten om trainingsvluchten te faciliteren.

Ik ben ervan overtuigd dat een zakenluchthaven zoals Kortrijk-Wevelgem rendabel kan worden binnen de normen van de huidige vergunningen. Weliswaar zal de luchthaven, net zoals de andere regionale luchthavens, steeds nood hebben aan een subsidiëring voor de publieke taken – luchtverkeersleiding, veiligheid, beveiliging en brandweer –, zoals bepaald in het LOM-LEM-decreet van 10 juli 2008.

Bovendien betekent de luchthaven ook een belangrijke waarde voor de regio waar ze zich in bevindt. Volgens een studie van de Nationale Bank van 2015 levert ze een jaarlijkse toegevoegde waarde van 16,5 miljoen euro en zorgt ze voor een werkgelegenheid van 235 voltijdse equivalenten. De luchthaven vervult vandaag reeds een rol als economische motor, een private exploitant zal deze rol verder kunnen uitbouwen en versterken.

Het LOM-LEM-decreet van 10 juli 2008 bepaalt dat het Vlaams Gewest investeert in de drie Vlaamse regionale luchthavens. Voor Antwerpen en Oostende-Brugge

gebeurt dit reeds binnen het kader van de LOM-LEM-structuur, voor Kortrijk-Wevelgem worden momenteel de principes van het LOM-LEM-decreet toegepast.

De Europese Commissie stelt dat investeren in luchthavens een taak is die door de overheid kan worden opgenomen. De beslissing van de Europese Commissie van 12 november 2019 over de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge, bevestigt dit.

De nv Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem is belast met het beheer en de exploitatie van de luchthaven, en vervult de taken van zowel LOM als LEM. De nv wordt op dezelfde wijze gefinancierd als de LOM en de LEM, gebaseerd op de bepalingen in het LOM-LEM-decreet. Concreet ontvangt de nv een jaarlijkse subsidie van het gewest voor de taken die ze uitvoert inzake veiligheid, beveiliging en brandweer, kortom de LEM-functie. Ze ontving ook een subsidie voor de investeringen in de basisinfrastructuur, kortom de LOM-functie. De principes van het LOM-LEM-decreet worden daarbij toegepast.

Deze principes ontvingen – wat betreft de luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge – een gunstige beslissing van de Europese Commissie. Dit sterkt mij in de overtuiging dat de huidige vorm van beheer en financiering op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem conform de Europese regelgeving is.

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem beschikt uiteraard over alle nodige certificatie om uitgebaat te kunnen worden als luchthaven. Het Directoraat-generaal Luchtvaart dat beoordeelt of de luchthaveninfrastructuur voldoet aan de internationale regelgeving, heeft tot op heden geen enkel bezwaar geuit. Weliswaar moeten een aantal werken uitgevoerd worden opdat de luchthaven ook in de toekomst blijft voldoen aan alle Europese regelgeving. De voornaamste werken betreffen de heraanleg van de zuidelijke taxiweg, de aanleg van een taxiweg noord, de integratie van de noordzijde in het luchthaventerrein, de heraanleg van de dienstweg zuid, de aanleg van 'turnpads' en de renovatie van de 'aprons'. Deze werken zijn momenteel in uitvoering en worden dit jaar gefinaliseerd. De werken zijn niet vergunningsplichtig. Conform artikel 8.1 van het Vrijstellingsbesluit is een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen niet nodig voor de herinrichting van luchthavens inzake landingsbanen. Wat dat betreft, kan men verder. Desondanks werd een vergunningsaanvraag ingediend en werd een omgevingsvergunning aangevraagd. Ik zie dat u daar al op de hoogte van bent.

De nv financiert al haar investeringen middels een eenmalige investeringssubsidie van 10 miljoen euro. Dit bedrag werd als volgt toegekend: 5 miljoen euro subsidie door het Vlaamse Gewest, 4,25 miljoen subsidie door de provincie West-Vlaanderen en 750.000 euro subsidie door de intercommunale Leiedal. Daarnaast werden ook private investeringen aangetrokken. Onder andere Dassault, FLYINGGROUP, Air Technology, Luxaviation en ASL investeren in bijkomende infrastructuur op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

De luchthavenexploitant geeft aan dat de website wel operationeel is. Weliswaar worden de bestuursverslagen niet meer gepubliceerd sinds de nv belast werd met het beheer. De vroegere beheerder van de luchthaven, de intercommunale WIV (West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem), was verplicht om deze bestuursverslagen te publiceren. De huidige beheerder, de nv, is hier niet toe verplicht. Het klachtenmeldpunt zou ook volledig operationeel zijn en men maakt gewag van negentig meldingen, verzoeken om informatie en dergelijke meer.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het was een uitgebreide vraag en dus ook een uitgebreid antwoord. Ik heb niet alles

helemaal kunnen noteren. Ik zal dus een aantal dingen in het verslag met zeer veel interesse nakijken.

Ik stel deze vraag uit bezorgdheid over de klachten van omwonenden en de milieu-impact van regionale luchthavens, maar in de eerste plaats toch als econoom. Ik ben heel bezorgd over dit dossier. Als we verantwoord met belastinggeld en algemene publieke middelen willen omgaan, dan moeten we ons de vraag stellen wat er verantwoordbaar is en wat niet. U zegt dat de cijfers een dalende trend tonen. Laat ons eerlijk tegen elkaar zeggen dat deze cijfers alarmerend zijn, en dat zijn ze al een hele tijd. Ze tonen op dit moment geen enkel teken van heropleving of een evolutie dat het economisch rendabeler wordt om deze regionale luchthaven te exploiteren.

Vandaar toch een aantal vragen. U geeft de ambitie weer om tegen maart 2024 de actuele beheersstructuur helemaal conform de LOM-LEM-decreetgeving te voeren. Deze beslissing dateert van 2008. De afgelopen jaren zijn we er nooit in geslaagd om een private partner te vinden die het aantrekkelijk genoeg vond om in deze luchthaven in te stappen. Dan stel ik mij de vraag wat er op dit moment veranderd zou zijn waarom een private exploitant plots toch interesse zou hebben om die over te nemen. We zien wel dat het in andere regionale luchthavens wel gelukt is om zo iemand te vinden, maar hier lukt het niet. Misschien moeten we toch iets dieper nadenken over hoe we dat wel zullen vinden. Of wil dit misschien iets zeggen over de aantrekkelijkheid van de luchthaven in Kortrijk-Wevelgem?

U geeft zelf aan dat de luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge conform de Europese wetgeving zijn. Daar hebben we instemming over gekregen. U zegt dat u zich sterk maakt dat dat ook zo is met de huidige exploitatie en structuur van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem. Daaruit begrijp ik dat dat nog niet is voorgelegd omdat we niet voldoen aan ons eigen decreet. Bij het feit dat we niet voldoen aan ons eigen decreet zoveel jaar na datum, stel ik me toch de vraag of dit juridische implicaties heeft. Zijn er mogelijkheden dat wij worden bestraft, hetzij vanuit Europese hoek, hetzij vanuit andere richtingen, of dat er klachten komen dat de juridische structuur waarin op dit moment de luchthaven wordt uitgebaat, gewoon niet wettelijk is? De Vlaamse overheid heeft wel gezegd dat wij moeten werken volgens de LOM-LEM-structuur maar op dit moment doen we dat niet, want ook de exploitatie is in handen van de publieke overheid.

Wat de detailvraag over de website betreft, moet mij toch van het hart dat ik het vreemd vind dat, op het moment dat Vlaanderen 33 procent eigenaar is van deze luchthaven, op het moment dat de provincie voor een groot deel eigenaar is, evenals de intercommunale Leiedal, dus drie publiekrechtelijke persoonlijkheden van openbaar besturen, we dan beslissen dat de jaarrekeningen en de trafiekcijfers niet meer publiek gemaakt moeten worden. Die staan niet meer standaard op de website. We deden dat wel in een intercommunale structuur waarvan onder andere de gemeente waarvan ik afkomstig ben deel uitmaakte. Op het moment dat Vlaanderen het overneemt en het provinciebestuur en de intercommunale Leiedal daar mee instappen, wordt beslist om een aantal dingen niet meer mee te delen omdat ze niet zo interessant zijn om mee te geven aan het publiek. Daar zijn toch wel wat vragen bij te stellen. Vlaanderen investeert 2 miljoen euro per jaar in deze luchthaven en gaf daarnaast het afgelopen jaar 5 miljoen euro investeringssubsidies voor deze luchthaven. Het gaat over 7 miljoen euro per jaar. Ik denk dat we het aan onszelf verplicht zijn om economisch en financieel wat meer vragen te stellen dan gewoon tegen 2024 wel te zien of er een private partner gevonden werd, als er zoveel vragen kunnen worden gesteld.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, minister, in tegenstelling tot mijn collega ben ik wel tevreden met uw antwoord. Dat verwondert u waarschijnlijk niet. Ik

denk dat mijn collega en ik inzake dat dossier sinds jaar en dag op een andere golflengte zitten.

Minister, u hebt heel sterk het belang van de luchthaven aangetoond op het vlak van zakenreizen en van beursgerelateerde vluchten. Ook de scholings- en trainingsvluchten zijn niet te onderschatten. Die gaan ook in stijgende lijn. Dat is heel belangrijk voor het personeel dat moet worden opgeleid. Er is een zeer sterke toegevoegde waarde. Ik ga alle cijfers niet herhalen, u hebt ze al gegeven. Het belang van de luchthaven voor onze West-Vlaamse bedrijven mogen we zeker niet onderschatten. CD&V en ook andere partijen moeten dat ten volle blijven ondersteunen en de luchthaven kansen geven.

Het klopt dat er de afgelopen jaren heel veel veranderd is aan de structuur en dergelijke. Er zijn momenteel heel grote infrastructuurwerken bezig. In 2019 was dat zo en in 2020 zijn die werken ook nog altijd bezig. Dat heeft een negatieve impact op het aantal vluchten. We gaan ervan uit dat, zodra alle infrastructuurwerken gerealiseerd zijn, het aantal vluchten opnieuw in stijgende lijn zal gaan.

Wat nog niet aan bod is gekomen, is dat er interesse is van nieuwe investeerders. Dat duidt toch wel aan dat het niet zo slecht kan gaan met de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem. Ik citeer: "De beheersmaatschappij verwelkomt intussen nieuwe privé-investeringen, met liefst 6.000 m² aan nieuwe vliegtuigonderhouds- en stelplaatsen en de komst van een internationaal erkend onderhoudscentrum voor biz jets van de gerenommeerde Franse vliegtuigproducent Dassault."

Ik denk dus dat dat toch wel betekent dat het vliegveld van Kortrijk-Wevelgem in stijgende lijn gaat, en ik hoop dat we dat voor onze Zuid-West-Vlaamse en West-Vlaamse bedrijven met zijn allen nog altijd kunnen ondersteunen, want dat is belangrijk voor onze streek.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Wij stonden als Vlaams Belang achter de operatie van twee jaar geleden, toen de NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem alle rechten en ook plichten van de oude structuur overnam. Via het Vlaamse Gewest is meteen ook de verankering van Kortrijk-Wevelgem als volwaardige Vlaamse regionale luchthaven verzekerd, net zoals Antwerpen en Oostende-Brugge. Die hervorming was noodzakelijk om binnen afzienbare tijd over te gaan naar een volledige privatisering van de exploitatie van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, conform het Vlaams decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens. De nieuwe vennootschap heeft als belangrijke doelstelling het mogelijk maken van deze overgang richting privatisering. Het is voor ons inderdaad niet de taak van het Vlaamse Gewest of de Vlaamse overheid om mee een luchthaven uit te baten.

Ons economisch model moet het vooral hebben van export. Het is dan ook een must dat onze West-Vlaamse bedrijven snel en vlot toegang krijgen tot hun relevante markten, maar nog meer moeten potentiële klanten vanuit alle continenten de snelste weg naar een van Europa's meest dynamische regio's aangeboden krijgen. De internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem als poort naar de wereld vormt in die strategie om onze Vlaamse welvaart in stand te houden dan ook een onmiskenbare schakel. Minister, we hebben als Vlaams Belang deze luchthaven ook altijd mee ondersteund, maar er moeten natuurlijk ook resultaten komen, en op dat vlak kan het inderdaad beter. De herinrichting van de infrastructuur, met onder andere het rechte trekken van de taxibaan en het creëren van een 'airzone' waarlangs de vliegtuigen op een veilige manier naar hun loods kunnen rijden, waarmee men zal voldoen aan de EASA-norm (European Aviation Safety Agency), zal toelaten de uitbating te privatiseren. Zo maakt de luchthaven zich klaar voor

2024, het jaar waarin de subsidieovereenkomst met de overheid tot een einde zal komen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Vaneeckhout, u zegt dat u econoom bent. Dan neem ik aan dat u de zaken vluchten toch ook wel een warm hart toedraagt, maar ook de toegevoegde waarde die een luchthaven toch wel met zich meebrengt. Ik heb daarstraks de cijfers genoemd, en mevrouw Fournier heeft ze ook nog eens bevestigd. Ik wijs opnieuw op die toegevoegde waarde van die 16,5 miljoen euro, van die 235 vte's. Voor heel de streek geeft dat toch ook wel een economische boost. Het lijkt me dus toch belangrijk dat we die luchthaven daar behouden.

Nu kan men zeggen dat ze op dit ogenblik nog niet in die LOM-LEM-structuur zitten. Ze hebben nog geen private partner gevonden voor de exploitatie. Het is echter juist dat we in het verleden hebben beslist om tal van investeringen uit te voeren om een upgrade te geven, in de hoop dat we dan straks een private partner vinden. Op dit ogenblik is het Vlaamse Gewest voor 33 procent aandeelhouder, dus minderheidsaandeelhouder, maar het is alleszins toch de bedoeling dat we straks die private partner vinden, die hier mee in kan participeren, zodat die uitbouw kan worden versterkt. U lacht daar een beetje mee, maar ik zie dat die LOM-LEM-structuur wel werkt voor de twee andere luchthavens, dus stel ik me de vraag waarom dat hier niet kan, mits alle werken zijn uitgevoerd. Wat dat betreft, dank ik de twee andere sprekers voor het geven van een positief signaal, en het aangeven dat er toch vertrouwen is voor de toekomst, dat we straks nieuwe private investeerders kunnen aantrekken en zo een en ander kunnen vooruithelpen.

Ik wil nogmaals het belang van die zakelijke vluchten maar ook van die trainingsvluchten benadrukken. Wanneer straks al die werken zijn uitgevoerd, hopen we zo snel mogelijk een private exploitant te vinden zodat we hier naar dezelfde structuur en verhouding kunnen gaan als bij de twee andere luchthavens.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik moest eventjes spontaan lachen toen u zei te hopen dat er zo snel mogelijk een private exploitant wordt gevonden. Ik verwacht natuurlijk wel iets meer dan dat wij werken in de hoop dat we iemand vinden. Als we de afgelopen jaren 7 miljoen euro hebben geïnvesteerd in een regionale luchthaven, ga ik ervan uit dat er een model ligt in 2024 dat aantrekkelijk zal zijn voor een private exploitant. Dat was het alvast niet de voorbije 15 jaar. We zijn er sinds 2008 niet in geslaagd om iemand te vinden die voor deze luchthaven die stap wilde zetten, los van het debat of men voor of tegen die luchthaven is. Als we tegenover 235 jobs 7 miljoen euro moeten stellen, en dat moeten doen voor alle jobs die we de komende jaren zullen creëren, dan wordt dat een serieuze financiële uitdaging.

Ik blijf me de vraag stellen wat het echte, zakelijke, economische plan is dat aantoonst dat het over vier jaar aantrekkelijk zal zijn voor een private exploitant om in dit model te stappen, en daar krijg ik geen antwoord op. Ik kan een gesprek aangaan met de leiding van de luchthaven zelf en dat zal ik ook doen met de andere partners die er zijn, maar Vlaanderen is wel voor 33 procent aandeelhouder. Onze rol mag dus wel iets meer zijn dan daar een blanco cheque leggen en dan over vijf jaar oordelen of die investeringen het eigenlijk waard waren.

U hoopt iemand te vinden maar het zal niet anders kunnen. Wanneer wij wettelijk deze luchthaven willen beheren, dan moeten wij beantwoorden aan de Vlaamse decreetgeving en dan moeten wij een LOM-LEM-structuur hebben die correct is

ingevuld. Dat is op dit moment niet het geval. Wanneer in 2024 de overeenkomst wordt afgesloten, zal moeten blijken of wij hebben geïnvesteerd in iets wat niet levensvatbaar is en op dat moment stopt of in iets waarvoor toch een mogelijke uitbater wordt gevonden. Louter economisch, nog los van andere argumenten, wil ik u vragen om dit zo goed mogelijk op te volgen en af te wegen of het verantwoord is om daar zo veel belastinggeld in te stoppen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de storm Ciara voor de kust – 1396 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kustbescherming – 1499 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Een aantal weken geleden trok de storm Ciara over ons land, met windstoten boven de 100 kilometer per uur. In combinatie met het springtij zorgde de storm voor flink wat averij aan de kustlijn. Het feit dat de wind parallel aan de kust woei, zorgde ervoor dat de golven niet extra hard inbeukten op de kust maar er eerder aan knabbelden. Het resultaat is dat er op meerdere plaatsen langsheen de kust zandkliffen zijn ontstaan doordat massa's zand wegspoelden. En daarnaast is er een grote hoeveelheid zand weggewaaid.

Andermaal zullen er dus zandsuppleties nodig zijn om de schade te herstellen. Dat is niet enkel een kostelijke zaak, zand wordt ook steeds meer een schaars goed. Onze zandvoorraden zijn eindig en we moeten er zuinig mee omspringen. We kunnen het ons niet permitteren om jaar na jaar miljoenen kubieke meter zand te verliezen. Zeker met een stijgende zeespiegel en de meer dan waarschijnlijkheid dat we in de toekomst steeds vaker geconfronteerd zullen worden met stormweer, moeten we dringend werk maken van een kustbeveiliging die duurzamer is dan keer op keer letterlijk zand naar de zee dragen.

Minister, hebt u al zicht op de schade die Ciara aanrichtte aan de kustlijn, zowel financieel als qua hoeveelheid verloren zand?

Hoe zal het herstel aangepakt worden?

Welke proefprojecten werden de voorbije jaren uitgewerkt om zandverlies bij stormen door wegstromen of door wegwaaien te vermijden of te minimaliseren? Ziet u daar na de passage van Ciara resultaat van?

Welke maatregelen zijn gepland om onze kust in de toekomst op een duurzame manier te beveiligen tegen stormweer?

Is onze kustlijn vandaag, dus voor de schade hersteld is, nog voldoende robuust om een nieuwe, gelijkaardige storm als Ciara op te vangen?

Werden er vorig weekend specifieke maatregelen getroffen in de havens?

Zijn onze havens voldoende beschermd tegen de combinatie van springtij en landinwaartse stormen van het kaliber van Ciara? Welke ingrepen zijn er hiervoor gepland?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, ook mijn vraag om uitleg gaat over de storm Ciara, die enkele weken geleden is gepasseerd, en over de storm Dennis, die is gepasseerd op het ogenblik waarop het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust bezig was met het herstel van de stranden in Knokke-Heist. Telkens opnieuw moet de overheid na grote stormen of ander extreem weer aan onze kust zand opspuiten. We kunnen ons afvragen of er geen andere, duurzame maatregelen nodig zijn.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust heeft Focus-WTV laten weten na te denken over een duin voor de dijk of over grotere zandsuppleties dan we nu gewoon zijn. Persoonlijk denk ik dan aan het complex project Kustvisie van enkele jaren geleden. In dat project ligt de focus op de kustverdediging voor de komende tachtig jaar. Ik denk ook aan het project Vlaamse Baaien, dat onze kust tegen 2100 tegen superstormen moet beschermen. Momenteel horen we van beide projecten weinig.

Minister, bent u ervan overtuigd dat er een duurzame oplossing voor de zandaanvoer aan de kust moet komen? Welke projecten werkt u hiervoor uit? Worden de lopende projecten, het complex project Kustvisie en het project Vlaamse Baaien, voortgezet? Wat is de stand van zaken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, drie weekends op rij hebben we een storm gehad. Eerst was er de storm Ciara, vervolgens de storm Dennis en vervolgens nog een storm die geen naam heeft gekregen. Zoals al is vermeld, heeft een storm natuurlijk telkens een impact op de kust en op onze havens. Ik wil dan ook even stilstaan bij het Sigmaplan.

De voorjaarsstormen hebben aan de kust gelukkig slechts beperkte schade veroorzaakt aan harde infrastructuur, zoals de zeedijkvlooiingen of de staketsels. Daarnaast was er stranderosie, een natuurlijk en niet te vermijden seizoensgebonden fenomeen aan onze zandige kust. De recente stormen hebben daarbij vooral gezorgd voor een zogenaamde strandafslag. Dit is de erosie van het hoog strand, met klifvorming tot 2 meter in de strandzones en hoger in de duinzones tot gevolg. In sommige zones is een erosie van 50 kubieke meter per meter kustlijn vastgesteld.

Op 28 februari 2020 is een extra calamiteitsvlucht uitgevoerd met als doel de volledige kustzone na deze voorjaarsstormen in kaart te brengen. De ruwe data worden vanaf halverwege maart 2020 verwacht. Daarna start de verwerking van de verschilkaarten en de quick scan ten opzichte van de eerdere toetsingsresultaten. Op basis van deze resultaten kunnen de correcte volumes worden begroot.

Met dit beeld kan vervolgens worden ingeschat in welke zones een natuurlijk herstel, waarbij de wind en de getijden voor een gedeeltelijk herstel van het zandvolume zorgen, zal volstaan en in welke zones bijkomende strandsuppleties noodzakelijk zijn om de gewenste veiligheid inzake overstromingen te waarborgen. In de zones waar een ingreep noodzakelijk is, zal een suppletie met zand uit de winzones in de Noordzee worden uitgevoerd. Dit opgespoten zand zal vervolgens tot het gewenste strandprofiel worden gebracht.

Om die reden is een definitieve kostenraming op dit moment nog niet mogelijk. Om het veiligheidsniveau aan de kust opnieuw op peil te brengen en een normale exploitatie van de stranden te garanderen, wordt, rekening houdende met de reeds geplande maatregelen, de bijkomende benodigde inspanning voorlopig op 5,5 miljoen euro geraamd.

Zowel water als wind speelt een enorme rol in stranderosie. Tijdens de winterperiode wordt het zand door de impact van het getij en de golven naar de onder water gelegen delen van het strand verplaatst. Het is daardoor niet meer zichtbaar. Tijdens de zomerperiode, wanneer de weersomstandigheden kalmer zijn, wordt dit zand door de impact van het getij en de golven deels weer naar de hoger gelegen delen van het strand getransporteerd. Dit noemen we het natuurlijk herstel. Of dit natuurlijk herstel voldoende zal zijn om de erosie van het winterseizoen te compenseren, hangt sterk af van de intensiteit van de opgetreden stormen.

Wanneer er verwacht wordt dat dit natuurlijk herstel niet voldoende zal zijn tegen het volgende stormseizoen om de bescherming tegen overstromingen te garanderen, wordt overgegaan tot het versneld herstellen van de stranden door het aanbrengen van een extra zandvolume via de strandsuppleties.

Stranderosie van onze zandige kust is tijdens stormen dus een natuurlijk en niet te vermijden seizoensgebonden fenomeen. Dit gebeurt ook bij flauwe strandhellingen, waar dit minder zichtbaar is doordat er kleinere of geen kliffen worden gevormd.

Bij nieuwe strandsuppleties wordt gestreefd naar een flauwere helling van het aanlegprofiel, waardoor er minder kans is op klifvorming bij storm. Dit noodzaakt wel een grotere hoeveelheid zand, waardoor dit per scenario een evenwichtsoefening is tussen kostprijs en klifgevoeligheid. Het nieuwe strandprofiel van Knokke-Heist is bijvoorbeeld op die manier ontworpen, maar zal slechts zichtbaar zijn na de definitieve aanleg de komende jaren.

De strandprofielen worden dus ontworpen met een zekere buffer, zodat niet elke erosie onmiddellijk gecompenseerd hoeft te worden. De bescherming tegen overstromingen vanuit zee is door de voorjaarsstormen weliswaar gedaald. Een gelijkaardige storm zou voor bijkomende erosie zorgen, maar zeker nog niet voor problemen op het vlak van kustveiligheid, gelet op de buffers die in het verleden zijn aangelegd.

Wegwaaien van zand kan efficiënt tegengehouden worden door het plaatsen van zandschermen op de stranden. Vanuit het zogenaamde 'Building with Nature'-principe wordt ingezet op de natuurlijke zandvangfunctie van duinen. Bij het proefproject in Mariakerke-Oostende moet de zandoverlast op de kustbaan en tramlijn weggewerkt worden via het aanplanten van helm en rijshouthagen op het strand.

Het Crest-onderzoek, dat staat voor Climate Resilient Coast, onder leiding van een team wetenschappers, heeft vorig jaar aangetoond dat zandsuppleties nog steeds de beste oplossing zijn voor de bescherming van onze kust.

Daarnaast worden de maatregelen uit het Masterplan Kustveiligheid momenteel ook verder uitgevoerd om ons tot 2050 te beschermen tegen de risico's van ernstige stormvloed uit zee. Hierbij wordt voornamelijk ingezet op de kustbescherming via zachte maatregelen, zijnde de zandophogingen van stranden.

Waar dit onvoldoende of onmogelijk is, wordt een harde maatregel onderzocht. Dit kan bijvoorbeeld een stormmuur zijn, een dijkverhoging of de bouw van een golf-dempende uitbouw op de zeedijk.

Gelet op de klimaatsverandering en de steeds extremere voorspellingen van zeespiegelstijging werkt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in samenwerking met de betrokken instanties momenteel ook het complex project Kustvisie uit, dat een langetermijnvisie voor de zeewering beoogt. De mogelijke maatregelen voor bescherming tegen deze hogere risico's zullen in dit project benoemd en afgewogen worden, via het kader van alle mogelijk alternatieven die daar straks op tafel zullen liggen.

Het project Vlaamse Baaien is in 2017 stopgezet. Het complex project Kustvisie is de opvolger van dit project en zit momenteel in de onderzoeksfase.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken werkt in samenwerking met bevoegde instanties alternatieven uit voor de ligging van de kustlijn over de lengte van de Vlaamse kust.

De bedoeling is binnen dat complex project te onderzoeken welke alternatieven de beste zijn om in de toekomst voldoende ruimte af te bakenen om ten volle te kunnen werken met die zeewering en op welke manier die zeewering in de toekomst vorm moet krijgen. Daarbij zal ook bekeken worden welke ligging van de kustlijn het meest potentie biedt voor andere functies.

Deze visie om onze kustveiligheid ook op lange termijn te vrijwaren, biedt een kader waarbinnen de komende decennia ingrepen concreet ingepland kunnen worden rekening houdend met de evoluerende inzichten op het vlak van klimaatverandering en zeespiegelstijging.

Zoals gebleken, zijn onze havens beschermd tegen de stormen die zich de afgelopen weken hebben voorgedaan. Het is pas bij hogere stormvloedpeilen, veroorzaakt door een hevigere storm of een andere windrichting, dat de havens in beeld komen als de zwakke schakel en we andere maatregelen moeten uitrollen tegen overstromingen. Bij de stormen van de afgelopen weken bleek dat onze havens voldoende beschermd zijn.

Voor de havens van Oostende, Blankenberge en Zeebrugge wordt gewerkt met stormmuren rond de haven. Zowel in Oostende als Blankenberge zijn reeds stormmuren geplaatst. De resterende muren en mobiele constructies of keringen zijn opgenomen in het investeringsprogramma voor de volgende jaren. In de jachthaven van Nieuwpoort wordt een stormvloedkering gebouwd. De uitvoering van dit project is lopend en de oplevering wordt verwacht tegen eind 2023.

We hebben tot slot ook een Sigmaplan dat voor de waterbeveiliging zorgt. We hebben het daarover ook al gehad bij de actuele vraag in de plenaire vergadering. Voorafgaand aan de storm Ciara werden in Antwerpen alle poorten in de waterkeringsmuur op de Antwerpse Scheldekaaien gesloten. Verder werden, op de plaatsen waar een overstroming verwacht werd, de overloopdijken van de gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG's) afgesloten voor het publiek. Om het Zeescheldebekken ook in de toekomst te blijven beschermen tegen stormtij, voorziet het Sigmaplan in de aanleg van verschillende bijkomende GOG's en bijkomende dijkwerken.

Dankzij de werking van de reeds gerealiseerde GOG's in het Zeescheldebekken bleef de bevolking langs de Schelde en haar zijrivieren tijdens deze storm van watersnood gespaard. Dat is een gelukkige zaak, want we herinneren ons nog allemaal de beelden uit het verleden.

Het geactualiseerde Sigmaplan is nog niet volledig gerealiseerd. We moeten daar verder op blijven inzetten. We moeten de geplande investeringen ook blijven doorvoeren. U ziet, samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en De Vlaamse Waterweg zetten we samen verder in op de kustbeveiliging. De voorjaarsstormen hebben gelukkig aan de kust maar een beperkte schade veroorzaakt aan de harde infrastructuur. Daarnaast moeten we met de stranderosie blijven rekening houden en daar wordt ook ten volle op ingezet, om te voorkomen dat de ernst daarvan in de toekomst toeneemt.

We hebben nu eenmaal die zandige kust en we zullen regelmatig zandsuppleties moeten aanbrengen.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneckhout (Groen): Bedankt voor uw antwoord.

Het is inderdaad een grote uitdaging, omdat het niet evident is om een aantal zaken te combineren. Er is enerzijds de aantrekkelijkheid van onze kust en we moeten ervoor zorgen dat daar recreatief gebruik gemaakt van kan worden. Recreatie is echter meer dan alleen op het strand liggen, ook de natuurgebieden en duinen kunnen een troef zijn voor onze kust.

In 2017 hebben wij gelijkaardige vragen gesteld. Toen trok storm Dieter over ons land. De kostprijs voor het herstel van ons strand bleek, na een schriftelijke vraag aan uw voorganger, 20 miljoen euro te zijn. Die hebben we na een storm geïnvesteerd om het strand te herstellen op de manier waarop we dat vandaag opnieuw zullen doen. Ik denk dat we toch verplicht zijn aan onszelf, net als bij de vorige vraag, om toch eens na te denken over hoelang we dit zullen blijven doen. Hoelang blijven we dit doen met de uitdaging die komt? Dan wordt er vaak gezegd dat er geen alternatieven zijn, maar we hebben een land, waarover we in het regeerakkoord hebben gezegd dat we daar regelmatig naar zullen kijken. Dat ligt meer ten noorden van ons. Onze noorderburen in Nederland zijn goed vertrouwd met de omgang van land en water. Zij gebruiken bijvoorbeeld het Zandmotor-systeem en ze hanteren het principe van duin-voor-dijk. Er zijn wel degelijk een aantal technische oplossingen die voor delen van onze kust ook interessant zouden zijn.

Ik ben geen grote expert ter zake, maar bent u bereid om in de komende maanden in contact te treden met uw Nederlandse collega om te kijken of er zaken zijn die we kunnen overplanten? De kust in ons land is nog relatief lang. Er zijn zeker plaatsen waar het misschien interessant kan zijn om een aantal zaken te doen.

Het gaat om 20 miljoen euro voor één storm en jaarlijks 2,5 miljoen euro voor het opruimen van stuifzand. Dat is zand dat wegwaait en op de dijk terechtkomt. We investeren jaarlijks 2,5 miljoen euro om ervoor te zorgen dat we dat zand weer op het strand vegen. Daar komt het kort gezegd op neer. We hebben hier moeite om middelen te vinden. Als we in de komende vijftig jaar 20, 30 of 40 miljoen euro per jaar moeten investeren in het terugspuiten van zand, dan kunnen we misschien voor de helft van die prijs een aantal ingrepen doen die ervoor zorgen dat we minder met de kraan open moeten dweilen. Bent u bereid om in overleg te gaan met uw Nederlandse collega's om te kijken hoe ze daar bepaalde problemen aanpakken?

Ik weet niet of u het nieuws op Focus-WTV volgt. Dat is een aanrader. U spreekt daarnet over de muren van onze havens, onder andere in Blankenberge, maar sinds enkele weken is de haven van Antwerpen onbereikbaar. De havengeul ligt vol en is bij laagwater onbereikbaar voor schepen omdat de zandophoging van het strand ernaast in die havengeul is terechtgekomen. Daardoor kunnen schepen bij laagwater niet meer binnen in de haven van Blankenberge. Ik denk toch dat we soms de absurditeit van een aantal dingen in vraag moeten durven stellen. Deze uitdaging zal niet kleiner worden in de toekomst. Bent u daarvan op de hoogte? Op welke manier kijkt u daarnaar voor de toekomst?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Het was bij momenten nogal technisch, namelijk hoe het zand terug op het strand moet geraken.

Jeremie Vaneckhout (Groen): Ik besef opeens dat ik fout was met Blankenberge en Antwerpen, maar in Blankenberge voelen we ons Antwerpen. *(Gelach)*

Martine Fournier (CD&V): Dit terzijde.

Het baart mij ook zorgen hoeveel budgetten daar elk jaar opnieuw naartoe gaan. Ik hoor dat voor storm Dieter al 20 miljoen is uitgetrokken. We hebben nu al drie stormen gehad: Ciara, Dennis en een storm zonder naam. Ik hoop dat dat bedrag niet verdrievoudigd moet worden om alles te herstellen. We mogen de meerwaarde van onze kust op economisch, ecologisch en toeristisch vlak niet onderschatten. De kust is een heel grote troef voor Vlaanderen. Het herstel van het strand na de stormen is dan ook noodzakelijk.

Er is hier gevraagd hoelang we dat moeten blijven doen. Volgens mij moeten we dat blijven doen voor het belang van de kust. Ik vind dat het een goed idee is om te kijken naar voorbeelden in andere landen, zoals de Zandmotor in Nederland, wat dat ook mag zijn. Het is wel zo dat ze in Noord-Frankrijk en Nederland een heel ander strand hebben. Wij hebben een redelijk bebouwde kust. De inrichting in Frankrijk en Nederland is helemaal anders, maar het kan zeker geen kwaad om te kijken hoe zij omgaan met dergelijke stormen en zandophopingen.

In het project Vlaamse Baaien – ondertussen veranderd in Kustvisie – zaten een tiental deelprojecten. Ik zal ze hier niet opnoemen, maar ik zal zeker een schriftelijke vraag indienen om te vragen naar de stand van zaken daaromtrent.

Minister, ik dank u om zoveel aandacht te besteden aan onze mooie kust. Hopelijk vinden we een manier die financieel haalbaar is. Ik vrees ook dat de stormen niet zullen verminderen, maar dat we er steeds meer zullen krijgen. De budgetten moeten onder controle blijven. Hebt u in extra budget voorzien om de stormen aan te pakken en de kust te herstellen? Ik hoop dat we een andere manier vinden om de kust zeer snel te herstellen en dat we niet telkens opnieuw die hele procedure moeten voeren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Vaneekhout, ik had begrepen dat u uit Anzegem komt, maar nu is het toch Blankenberge en u voelt zich Antwerpenaar. Het is soms een beetje moeilijk om te volgen. *(Gelach. Opmerkingen van Jeremie Vaneekhout)*

Wereldburger dan. U hebt misschien verhuisplannen, misschien wel naar Nederland.

Ik ben alleszins bereid om met mijn Nederlandse collega's in contact te gaan. Ik doe dat ook. Vorige week nog was ik in Nederland. U weet dat de Nederlandse situatie toch wel iets anders is dan de inrichting van onze kuststrook. Ik hoor verschillende mensen zeggen dat de kust heel belangrijk is, zeker het toeristische aspect ervan. We koesteren ze allemaal. Maar die stormen zijn er nu eenmaal en dan moeten er ook een aantal ingrepen gedaan worden om het herstel van onze kust mogelijk te maken. Dat kost geld. Hoeveel dat exact zal zijn, weten we op dit ogenblik nog niet. Een voorlopige algemene kostenraming zat op 5,5 miljoen euro, maar we zullen straks meer weten wanneer we de volledige resultaten hebben van de calamiteitsvlucht en wanneer straks gebleken is wat er aan natuurlijk herstel gecompenseerd kan worden.

Maar het is heel belangrijk. In de toekomst zullen we nog meer dergelijke stormen meemaken. Ik ben geen weerdeskundige maar het staat als het ware in de sterren geschreven: als we alle klimaatspecialisten en zeespiegelstijgingsspecialisten – inderdaad een lang woord – horen, weten we dat we ons wat dat betreft nog aan een en ander kunnen verwachten. Daarom ook het belang van dat complex project Kustvisie, waarbij we moeten onderzoeken – de mensen die daar al bij betrokken zijn geweest, weten dat – hoe die kustlijn er straks moet uitzien. Moet die meer naar voren of meer naar achteren? Wat moet er specifiek komen? U weet dat dat complex project een tijdje geleden even onder de radar is geraakt en stilgevallen

is, maar we hebben recent een vergadering gehad met de kustburgemeesters waarbij op tafel kwam dat het ons aangewezen lijkt om verder te werken in het kader van dat complex project Kustvisie om te kijken welke ingrepen er moeten gebeuren en welke alternatieven we hebben om te zorgen voor een betere beveiliging van onze kust tegen de zeespiegelstijging en de stormen die op ons af zullen komen.

Vandaag ken ik dus niet het exacte bedrag. Het gaat telkens over hoge bedragen. Maar ze niet investeren en onze kust laten omvormen tot kliffen en dergelijke, die niet veilig zijn voor onze bezoekers en die de toeristische ontwikkeling hypothekeren, is ook geen optie. Bij die zandverplaatsing komt er inderdaad zand in onze havengeulen. Ook die moeten regelmatig gebaggerd worden. Ook dat kost geld.

We blijven ermee bezig. Ik wil zeker de suggestie van de Zandmotor in overweging nemen. We zitten binnenkort samen met de Nederlandse collega's en we zullen kijken of dat eventueel een meerwaarde kan zijn. Wijzelf en onze administratie zitten regelmatig samen met onze Nederlandse collega's, zoals in het verhaal van Gent-Terneuzen. Er wordt dus wel zeker nauw samengewerkt.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Ik heb inderdaad een kleine lapsus gemaakt. Het spijt mij, minister, ik ga niemand het plezier doen dat ik naar Nederland zou verhuizen. Ik heb ook niet de ambitie om te spreken voor Antwerpen, maar ik vind het wel belangrijk dat ook de haven van Blankenberge hier af en toe aan bod komt omdat die belangrijk genoeg is om hier over te spreken.

Het is echt mijn overtuiging dat de uitdaging om de bescherming van onze kust op een verantwoorde manier te doen, een van de grote problemen is die op ons afkomen en enorm onderschat wordt. Dat is geen persoonlijk verwijt naar u toe. Ik voel dat u wel de uitdaging begrijpt, maar ik denk dat op politiek niveau in de breedte er nog te weinig gevoeligheid is voor wat de impact van de evoluties rond het klimaat en dergelijke meer zijn. Ik kijk ook niet naar de collega's uit de provincie waar we iedere dag aanvoelen wat er leeft. Het is qua impact maar ook budgettair een gigantische uitdaging.

Ik denk echt dat we verplicht zijn om niet alleen jaar per jaar te bekijken wat we moeten doen, maar ook wat het zal kosten. We blijven bezig met baggeren en zand opspuiten. Ik roep echt op om met partners te bekijken hoe we daar een echt structurele aanpak voor kunnen opmaken die ervoor zorgt dat we niet alleen het komende jaar of de komende twee jaar een antwoord hebben, maar dat we ook over dertig jaar nog een kust die naam waardig hebben, maar dan op een goede manier, niet op een onbetaalbare manier. Ik heb echter begrepen dat u op dat aanbod ingaat.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, aansluitend op wat de collega juist zei, stel ik voor dat we een zeespiegelstijgingsspecialistenseminarie kunnen organiseren. *(Gelach)*

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stephanie D'Hose aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van elektrische bussen
– 1433 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw D'Hose heeft het woord.

Stephanie D'Hose (Open Vld): Minister, ik vroeg me af wat de stand van zaken is met betrekking tot de uitrol van de elektrische bussen, in Gent, natuurlijk. Op 20 november 2019 hadden we in de plenaire vergadering een actualiteitsdebat over de uitrol van die elektrische bussen. De directe aanleiding was een kranten-artikel dat wat ophef had veroorzaakt. De Lijn had namelijk aangekondigd dat het project zou worden geschrapt in Gent, omdat men daar geen plaats vond voor de laadinfrastructuur die nodig was om zes elektrische bussen te laten rijden.

De proefprojecten kennen al een lange voorgeschiedenis; ze werden reeds in 2008 opgestart. U hebt de heisa in het actualiteitsdebat omschreven als een miscommunicatie tussen het Gentse stadsbestuur en De Lijn. U hebt goed gehandeld en meteen contact opgenomen met beide actoren om na te gaan wat er specifiek gaande was. U gaf ook aan dat beide partijen bereid waren de hand te reiken om zo snel mogelijk uit de impasse te raken, zodat ook in Gent snel groene bussen zouden kunnen rondrijden.

Het is nu al een tijdje later, dus ik wou met betrekking tot dit incident toch nog eventjes de temperatuur opmeten. Is er nog verder overleg geweest over het project tussen het Gentse stadsbestuur, uzelf en De Lijn? Hoe is dat overleg verlopen?

Hebt u ondertussen ook een zicht op de timing? Wanneer zou het proefproject verder worden uitgerold?

Speciaal voor mijn collega's van Antwerpen en Leuven vroeg ik me ook af wat de stand van zaken is met betrekking tot de andere proefprojecten rond elektrische bussen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor deze vraag. In navolging van wat ik u heb verteld in de plenaire vergadering, hebben we inderdaad onmiddellijk een overleg ingepland tussen De Lijn, de stad Gent en het kabinet. Die vergadering vond plaats op 25 november 2019. Dat was een heel constructieve vergadering. We hebben overlegd hoe we dat verder zouden aanpakken en welk project wel kans van slagen kan hebben in Gent, zodat ook Gent wel degelijk zijn elektrische bussen in het kader van die proefprojecten kan krijgen.

De stad Gent heeft ons dan verscheidene locaties aangereikt. De Lijn zou die dan vervolgens onderzoeken om te bekijken waar laadinfrastructuur kan worden geplaatst. De stad Gent ging ook mee faciliteren en mee uitkijken naar eventuele andere locaties. Ook zou worden samengezeten met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om te bekijken hoe de toegankelijkheid en de afmetingen qua laadpalen en dergelijke allemaal in detail zouden moeten worden uitgewerkt.

Na ons overleg van 25 november is er op 29 november nog een overleg geweest tussen AWV, Gent en De Lijn om alle locaties nog eens duidelijk opnieuw te screenen. Men heeft dan vervolgens voor Gent vijf locaties overgehouden om er een en ander te onderzoeken. Daarbij is vooral in kaart gebracht of de elektriciteitsleiding ter plaatse voldoende zwaar is dan wel of er eventueel een bijkomende middenspanningscabine moet komen of dergelijke meer.

Men heeft dat allemaal onderzocht en men kwam uiteindelijk tot vijf locaties die in aanmerking komen: de parking van WEBA, ter hoogte van de Vliegtuiglaan; het kruispunt van de Salamanderstraat met de De Pintelaan; Universiteit Gent Campus Sterre, aan de kant van de De Pintelaan; Blaarmeersen, waarvoor men wel nog de keuze moet maken welke aansluiting er effectief kan gebeuren; en tot slot station Wondelgem, aan de overweg van de Kapiteinstraat.

Op woensdag 26 februari vond een overleg plaats met de stad Gent, waarop werd meegedeeld dat de Salamanderstraat, Nieuw Gent en Blaarmeersen werden geselecteerd, maar dat de finale keuze zou vallen voor Blaarmeersen, om verschillende redenen, waaronder de aansluiting op het elektriciteitsnet, de afstand van het traject, de gevoeligheid voor evenementen en doorstroming, de hinderbeperking voor omwonenden en de bediening met reguliere bussen.

Na de definitieve keuze voor Blaarmeersen volgen nog enkele stappen, namelijk het opmaken van de plannen en de samenstelling van de laadconfiguratie. Op basis daarvan volgt dan de aanvraag voor de aansluiting op het elektriciteitsnet. Parallel met deze aanvraag wordt de omgevingsvergunning aangevraagd. Zodra die er is, kunnen de nodige testen worden uitgevoerd, waarop de installatiewerken kunnen worden uitgevoerd. Als alles vlot verloopt, zouden er tegen eind 2021 100 procent elektrische bussen moeten kunnen rondrijden in Gent.

Wat het project in Antwerpen betreft, is de laadinfrastructuur op de stelplaats intussen geïnstalleerd. Die op de eindhalte aan het Universitair Ziekenhuis Antwerpen (UZA) bevindt zich in de afwerkingsfase. Een opstart van de exploitatie met reizigers is voorzien voor de zomer, weliswaar afhankelijk van het verloop van de technische testen en de testritten.

In Leuven staat men het verst. Daar is de laadinfrastructuur volledig geïnstalleerd. De nodige technische testen en testritten worden de komende weken uitgevoerd. Zowel de leverancier als De Lijn willen de werking uitvoerig testen, voordat de bussen in exploitatie gaan. De opstart in exploitatie met reizigers is voorzien voor de zomer.

Voor het hele project zijn er in totaal dertien elektrische bussen besteld die oorspronkelijk als volgt verdeeld waren binnen dit opstartproject: vier voor Leuven, drie voor Gent en zes voor Antwerpen. In de huidige verdeling en rekening houdend met de vertraging in Gent, is er het voorstel om in eerste instantie zes elektrische bussen in Leuven en zeven elektrische bussen in Antwerpen te laten rijden. Zodra in Gent alles in orde is, kunnen er drie bussen naar Gent worden overgebracht.

Ik zie al aan de lach en de lichaamstaal van mevrouw D'Hose dat ze daar misschien niet zo gelukkig mee is. Het is inderdaad spijtig dat we die vertraging hebben in Gent, maar we moeten daar tot een gedragen en haalbare oplossing komen. We wachten nog op de omgevingsvergunning en we moeten de laadinfrastructuur heren en der kunnen laten uitrollen, uiteraard in overleg met de elektriciteitsleveranciers en de eigenaars van de gronden. Het is jammer dat er vertraging is opgelopen, maar we hopen dat alle neuzen nu in dezelfde richting staan voor deze site en dat dit proefproject zo snel mogelijk van start kan gaan.

De voorzitter: Mevrouw D'Hose heeft het woord.

Stephanie D'Hose (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord en voor uw adequaat optreden. Ik merk dat er heel wat overleg is geweest, waardoor er nu eindelijk een definitieve locatie is gekozen. Het komt er nu vooral op aan snel te blijven gaan. Het wordt eind 2021 en die vertragingen zijn spijtig, maar ik hoop dat we de stad Leuven niet zullen moeten bestormen om de drie bussen die nu voorlopig naar Leuven gaan, opnieuw in de richting van Gent te krijgen. Ik hoop dat die bussen snel kunnen komen, want de invoering en de eventuele

uitbreiding van de lage-emissiezone (LEZ) in Gent heeft de situatie nog scherper gesteld. Als we over een uitbreiding van de LEZ spreken, moeten we de timing ten aanzien van 2021 absoluut in ogenschouw nemen. Het is dan ook goed dat we een definitieve datum hebben. Ik hoop dat die timing kan worden gevolgd.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Mevrouw D'Hose, u hoeft niet bang te zijn. We zijn zeer vredelievende mensen in Leuven. We zijn al tevreden dat we een tijdje meer bussen zullen krijgen dan oorspronkelijk was beloofd. Ik hoop wel dat die bussen er zullen raken, want ik vraag me af hoe ze die bussen met hun beperkte capaciteit zullen opladen. Dat zijn zorgen voor de operationele verantwoordelijken.

Minister, ik had gehoopt dat die bussen nu al in Leuven zouden rijden, want tijdens het debat hebt u verklaard dat dit voor het begin van het jaar zou zijn. We leven op hoop en u hebt net gezegd dat het voor de zomer zal gebeuren. Ik verwacht dat we die zes bussen tussen Pasen en de zomervakantie in Leuven kunnen laten rijden.

Ik wil de vraag wat opentrekken. In het Vlaams regeerakkoord is afgesproken om tegen 2025 in alle stadskernen en tegen 2035 overal in Vlaanderen met emissievrije bussen te rijden. Gezien de afschrijvingstijd van de bussen moeten we nu volop op de verdere aankopen inzetten. Dit zijn nog maar proefprojecten, maar de eerstvolgende aankopen moeten praktisch volledig uit elektrische bussen bestaan. Die bussen kosten nog steeds meer. We kunnen maar hopen dat de prijs zal zakken, omdat er meer kunnen worden geproduceerd, maar ik heb hier een aantal cijfers voor me. Als we naar de hele vergroeningsoperatie kijken, zouden we in de periode tot 2025 een budget van ongeveer 600 miljoen euro nodig hebben. Dat geld hebben we niet. Er zijn wat middelen uit het Klimaatfonds en er is al heel wat, maar aan 600 miljoen euro zitten we nog niet.

U hebt verklaard dat u een oplossing ziet in een deconsolidatie van De Lijn, zodat op langere termijnen kan worden afgeschreven. Dat is mijn bijkomende vraag. Wat is de stand van zaken met betrekking tot die deconsolidatie? In welke mate wordt dit verder voorbereid?

We moeten natuurlijk al verder denken dan de proefprojecten. Is, met het oog op een verruiming naar andere gebieden, aan de vervoerregio's gevraagd om in de mobiliteitsplannen die ze nu opstellen, rekening te houden met het feit dat er op termijn overal elektrisch zal worden gereden en aan te duiden welke lijnen die nu worden vastgelegd, geschikte locaties voor laadpalen hebben? Als we zien hoe moeilijk dat voor die proefprojecten is geweest, kunnen we er niet snel genoeg bij zijn. Ik vraag me af in welke mate de vervoerregio's mee zijn met de toekomstige planning.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Brouwers, u hebt gevraagd in welke mate de vervoerregio's uittekenen waar eventueel laadinstallaties en dergelijke kunnen worden geplaatst, maar daar kan ik vandaag geen antwoord op geven.

Het is de bedoeling dat de stedelijke kernen tegen 2025 emissievrij zijn. We hebben op dit ogenblik een aantal hybridebussen die we hiervoor kunnen inzetten. Er is een selectieleidraad lopende met betrekking tot de negenhonderd bussen die zouden worden besteld om vanaf 2023 te worden geleverd.

Het is de bedoeling dat we zoveel mogelijk kiezen voor die elektrische bussen, waaromtrent die proefprojecten nu moeten worden uitgerold. Het verhaal van de deconsolidatie, belangrijk voor de financiering, is lopende. Zowel binnen de

administratie als binnen De Lijn zelf is men bezig met dat verder te onderzoeken en te uit te rollen. Ik heb daar vandaag nog niet meer details over. We blijven dat natuurlijk opvolgen, want het is een belangrijke en grote investering om al die zero-emissiebussen aan te kopen. U begrijpt dat dit over enorm bedrag gaat. We werken voort aan die deconsolidatie, in de hoop dat we daar zo snel mogelijk groen licht voor krijgen.

In verband met de testritten in Leuven kan De Lijn het zich niet permitteren om die elektrische bussen al te snel in te zetten, want als ze stilvallen omdat ze niet voldoende opgeladen zijn, krijgen we weer een hoop kritiek. Er is al genoeg negativiteit geweest over De Lijn de laatste maanden. Het is goed dat ze de testritten zo goed mogelijk uitvoeren, voor ze overgaan tot het vervoeren van reizigers. Dat betekent dat u de komende weken lege elektrische bussen zult zien rijden in Leuven. Verwacht wordt dat er pas tegen de zomer mensen meegenomen kunnen worden. We hopen dat er zo snel mogelijk tot exploitatie kan worden overgegaan.

Mevrouw D'Hose, we zullen er zeker over waken dat er geen oorlog komt tussen Leuven enerzijds en Gent anderzijds voor de inzet van die elektrische bussen. Het is belangrijk dat we daar de vlucht vooruit nemen en effectief werk maken van die zero-emissievoertuigen. U verwees zelf naar de lage-emissiezones. Op dit moment is het niet zo evident om de huidige vloot van bussen van vandaag op morgen in te ruilen voor zero-emissievoertuigen. We moeten een tandje bijsteken en ik hoop dat we, zoals in het verleden onder andere met de klimaatmiddelen, ook extra middelen kunnen aanwenden voor de vergroening van onze busvloot.

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 het niet-naleven van de voorrangsregel in het verkeer – 1438 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Verkeersinstituut Vias maakte onlangs cijfers bekend waaruit blijkt dat er in 2018 4661 ongevallen gebeurden waarbij onder meer het niet-naleven van voorrangsregels een rol speelde. Dat komt neer op zo'n 13 ongevallen per dag met als oorzaak een bestuurder die de voorrangsregels negeert.

Bij het niet-naleven van voorrangsregels denken we vooral aan het niet-verlenen van voorrang aan wie van rechts komt, maar ook niet stoppen om voetgangers te laten oversteken op een zebapad of het negeren van voorrang aan trein, tram en bus, geldt als een niet-naleving van de voorrangsregels.

Sinds 2007 is de voorrangsregel veranderd. Wie voorheen van rechts kwam en stopte, verloor ook zijn voorrang. Wie vandaag van rechtskomt, heeft voorrang en behoudt die, ook als de bestuurder stopt. Toch blijft voorrang van rechts voor heel wat verwarring zorgen in ons verkeer.

Zo is het wegbeeld niet altijd even duidelijk wanneer kleinere wegen met grote wegen kruisen. Daarnaast zijn bestuurders meer en meer afgeleid in de wagen en concentreren ze zich niet 100 procent op het verkeer, terwijl dat natuurlijk wel zou moeten.

Er gaan geluiden op over het afschaffen van de voorrangsregel van rechts. De vraag is of dit het aantal ongevallen waarbij iemand voorrang moet verlenen, dan zou dalen. Daarnaast is het belangrijk dat er geïnvesteerd wordt in veilige wegen

en kruispunten. In veel gemeenten zien we dat er voorrangswegen komen, maar dan moet ook het wegbeeld duidelijk zijn. Een bestuurder moet kunnen zien of hij zich al dan niet op een voorrangsweg bevindt.

Minister, wat is uw standpunt over de voorrang van rechts? Waarom?

Welke maatregelen kunt u vanuit Vlaanderen nemen om de kennis van de voorrangsregel bij de bestuurders op te frissen? Dat lijkt ons geen overbodige inspanning, als we kijken naar het aantal ongevallen.

Hoe kan Vlaanderen de lokale besturen ondersteunen, als zij het wegbeeld van voorrangswegen in hun gemeente willen vereenvoudigen?

Is nog een bijkomend diepteonderzoek gepland, zodat volgens de aanbevelingen daarvan eventuele infrastructurele aanpassingen op het terrein kunnen gebeuren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik ben geen voorstander voor het afschaffen van de voorrangsregel. Ik zal u 'seffens' ook zeggen waarom.

Op sommige plaatsen is de algemene voorrangsregel zoals we die op dit ogenblik kennen, misschien niet helemaal aangewezen en dan kan men ook een andere regeling uitwerken. Men kan er bijvoorbeeld een voorrangsweg van maken, waarop dus geen voorrang van rechts geldt, maar het algemene principe blijft wel voorrang van rechts. Deze moet ook niet extra worden aangeduid. Sommige gemeenten doen dat wel via een andrieskruis op de weg of via een verkeersbord. Het hoeft niet, maar het kan. Als men er toch van wil afwijken, kan men dat doen via andere verkeersregelingen.

Waarom wil ik die algemene voorrangsregeling nu eerder behouden? Omdat de algemene voorrangsregeling in overeenstemming is met de internationale afspraken. In het kader van het Verdrag van Wenen werd afgesproken dat er overal waar men rechts rijdt, voorrang moet worden verleend aan bestuurders die van rechts komen. Het is dus een internationale regel en het lijkt me goed dat we die dan aanhouden.

Het schrappen van de voorrangsregel zou in de praktijk betekenen dat de wegbeheerders heel wat borden zouden moeten plaatsen. Velen zien dan door het bos de bomen niet meer en een wildgroei aan verkeersborden draagt niet echt bij tot de verkeersveiligheid.

De regeling is nog altijd een basisprincipe waarop men kan terugvallen. Als er geen verkeersborden of iets anders staan, dan geldt het principe van de voorrang van rechts. Ook als borden zijn gevandaliseerd of weggenomen, geldt dat principe nog altijd. Vandaar mijn voorstel om het principe toch te behouden. In het ontwerp van de nieuwe Wegcode blijft de regel van voorrang van rechts behouden.

Welke maatregelen kan Vlaanderen nemen om de kennis van de voorrangsregel bij de bestuurders op te frissen? In eerste instantie moeten we focussen op wat in de rijopleiding is voorzien. Er is zeer veel aandacht voor de voorrang-van-rechts-regeling. Het kan natuurlijk nooit kwaad om bijkomende sensibiliserende maatregelen of initiatieven te nemen of om in het kader van levenslang leren, toch maar meer mensen aan te zetten om aandacht te hebben voor de verkeersregels.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) doet al heel veel. Ze neemt heel veel initiatieven voor het onderwijs. Ik ga ze niet allemaal opsommen, maar u kunt op de website alle mogelijke initiatieven zien. Ik denk aan de uitgewerkte leerlijn voor het basisonderwijs, de lesfiches voor leerkrachten of 'De Grote Verkeerstoets',

waarbij specifiek wordt gefocust op de voorrangsregels. Er is ook de leerlijn fietstraining waarbij ook de voorrang van rechts aan bod komt. Er is het project van de verkeerswegen en van 'Rijbewijzer in de Klas'.

Ook buiten het onderwijs zijn er een aantal initiatieven, zoals het online-oefenplatform mijnrijbewijsB.be, de Rijbewijzer-app en de workshops 'Veilig Verkeer' en 'Safe2work'. De VSV doet dus heel wat, zowel binnen als buiten het onderwijs.

Er zijn ook nog andere sensibiliserende initiatieven, zoals 'De Grote Verkeersquiz'. Ik weet niet of u die al hebt gedaan. Er is ook 'De Kleinste Verkeersquiz', die misschien iets sneller ingevuld is. Er zijn de wekelijkse tv-uitzendingen van Kijk Uit. Er is ook de portaalwebsite www.veiligverkeer.be. Er zijn dus heel wat initiatieven waarbij men zoveel mogelijk mensen wil aansporen om levenslang te leren, om de kennis van de wegcode op peil te houden en de voorrangsregels te respecteren.

U vraagt hoe we lokale besturen kunnen ondersteunen, als zij het wegbeeld van voorrangswegen in hun gemeenten willen vereenvoudigen. Ik kan daarvoor opnieuw verwijzen naar de vademecums, die een bron van inspiratie zijn voor de lokale besturen. Daarin wordt onder meer aangegeven hoe bepaalde kruisingen beter aangelegd kunnen worden. Daar zijn ontwerprichtlijnen voor opgenomen. U vindt die allemaal op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). We geven de lokale besturen dus zeker al ondersteuning, maar mochten er vragen zijn, dan kunnen die altijd rechtstreeks gericht worden aan de administratie of het kabinet. Misschien moet ik ook nog verwijzen naar de periodieke mobiliteitsbrieven, waarin regelmatig de nodige aandacht wordt gegeven aan hoe de weginfrastructuur op de meest veilige manier heringericht kan worden.

Momenteel is geen specifiek diepteonderzoek gepland over het niet-respecteren van de voorrangsregel. Het kan natuurlijk wel aan bod komen in de andere diepteonderzoeken die in de onderzoeksagenda zijn opgenomen en waarbij het specifiek gaat over de oorzaken van verkeersongevallen. Veel verkeersongevallen gebeuren natuurlijk aan kruisingen. Daar kan dan mee de nodige aandacht aan worden gegeven.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw zeer volledige antwoord.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Minister, ik wil even terugkomen op het standpunt van uw voorganger in maart vorig jaar. Aangezien u dat standpunt volledig hebt overgenomen, kan ik mij volledig aansluiten bij uw antwoord.

De voorrang-van-rechtsregel moet gerespecteerd worden in alle landen die het Verdrag van Wenen hebben goedgekeurd. We kunnen dat dus moeilijk alleen in ons land wijzigen. Dat is gekkenwerk. Als we daar afstand van nemen, moeten we heel veel verkeersborden bij plaatsen. Minister, ik ga dus volledig akkoord met uw antwoord. Ook hier is aangewezen om de lokale besturen te laten beslissen waar het anders kan.

Er heerst ook een bepaalde mentaliteit bij ons en we moeten bestuurders daar extra attent op maken. Het is niet zo dat men in ons land voorrang heeft, als men van rechts komt, maar wel dat men voorrang moet geven aan diegene die van rechts komt. Het verschil zit in de mentaliteit. Er gebeuren veel ongevallen, omdat er toch mensen zijn die de weg op rijden. Bij een eventuele procedure zullen ze ook altijd in hun recht verklaard worden. Ze rijden de weg op en vinden dat iedereen die van links komt aangereden, maar moet stoppen. Op de rechtbank zullen ze in hun recht worden verklaard, omdat ze in hun recht zijn.

Eigenlijk moeten we de mensen diets maken dat je niet altijd zomaar je voorrang van rechts moet nemen, maar dat je wel voorrang moet geven aan degene die van rechts komt. Dan kunnen heel wat ongevallen worden voorkomen.

Minister, nogmaals, wij zijn er zeker geen voorstander van om die voorrang-van-rechtsregel af te schaffen of te wijzigen, helemaal niet. Laat het maar over aan de lokale besturen om te beslissen waar het eventueel anders kan en/of moet.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Lantmeeters, er is inderdaad een groot onderscheid tussen hebben en geven. U hebt dat heel duidelijk gezegd. Het is heel sympathiek dat u verwijst naar de Europese context en dat u vasthoudt aan het Verdrag van Wenen, waarin de regeling van de voorrang van rechts is opgenomen. Het is heel duidelijk dat wij willen vasthouden aan het principe. Dat is voor iedereen het meest duidelijke en het voorkomt dat er een overaanbod aan verkeersborden komt.

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 het hoge aantal slachtoffers met de bromfiets in het schoolverkeer – 1495 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, 8121 verkeersslachtoffers bij Vlaamse jongeren onderweg naar en van school, dat zijn de cijfers van 2014 tot 2018. Gelukkig is de meerderheid, 7704, daarvan lichtgewond. Maar het gaat ook over 398 zwaar-gewonden. In die periode vielen er bovendien 19 doden tussen 6 en 18 jaar. Van die 19 zaten 10 jongeren in de leeftijdscategorie 16 tot 18 jaar. Dat blijkt uit een analyse van het verkeersinstituut Vias.

Een ongeval kom nooit alleen, maar een van de mogelijke oorzaken is waarschijnlijk het feit dat die leeftijdsgroep meer risico's neemt in het verkeer dan de andere. Puberteit en veel testosteron, we kunnen wel enkele redenen bedenken waarom die leeftijdscategorie meer risico's neemt. Dit toont natuurlijk aan dat we die jongeren de juiste verkeerseducatie moeten aanbieden.

Een bijkomend gegeven is dat men vanaf 16 jaar met een bromfiets mag rijden. Die bromfiets neemt 43 procent van de verkeersslachtoffers in het schoolverkeer voor zich tegenover 38 procent voor de fiets. Als je dan kijkt hoeveel fietsers er naar school rijden en hoeveel bromfietzers, dan is het aandeel van de bromfiets bij de ongevallen buitensporig groot tegenover de fiets.

Jongeren weten de risico's niet altijd juist in te schatten. De bromfiets gaat sneller, heeft meer tijd nodig om tot stilstand te komen en jongeren nemen op een andere manier deel aan het verkeer. Dat zien we vandaag ook bij onze jonge autobestuurders, die we vaak moeten beschermen tegen de risico's die op hen afkomen. We hebben dat in de rijopleiding bijvoorbeeld gedaan met het terugkommoment.

Minister, hoe kunnen we de groep van 16- tot 18-jarigen beter sensibiliseren in verband met het gebruik van de bromfiets? Hoe kunnen we de ouders en de scholen daarbij betrekken?

Is er op het digitaal leerplatform aandacht voor de risico's in het verkeer per doelgroep, bijvoorbeeld over de overschakeling van fiets naar bromfiets? Indien ja, wat

mogen we daar concreet van verwachten? Wanneer zal dat digitaal leerplatform gebruiksklaar zijn?

Hoe zorgen we ervoor dat een jongere, ongeacht op welke school hij zit, de juiste verkeerseducatie krijgt, ook en vooral in de tweede en derde graad van het middelbaar onderwijs?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyssens, dank u wel, ook voor deze vragen. Het is hier al een paar keer gezegd: informeren, sensibiliseren en opleidingen blijven natuurlijk essentieel voor iedereen die deelneemt aan het verkeer.

Hoe kunnen we die groep van zestien- tot achttienjarigen die de bromfiets gebruiken, goed informeren vooraleer ze zich in het verkeer begeven? Vanuit de Vlaamse overheid reiken we lessen aan over het veilig gebruik van de bromfiets. Momenteel gebeurt dat op twee manieren. Alle secundaire scholen in Vlaanderen kunnen bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) terecht voor de workshops 'Verkeersweken'. De lessen voor de leerlingen van de tweede graad omvatten onder andere een workshop over het gebruik van de bromfiets. In die workshop bekijken en vergelijken de leerlingen dan de diverse vervoermiddelen op twee wielen, waarbij er ook bijzondere aandacht is voor de wegcode en de voor- en nadelen van de diverse vervoermiddelen.

Daarnaast hebben de leerkrachten ook nog de mogelijkheid om via een online lesfiche, die terug te vinden is op www.verkeeropschool.be, zelf aan de slag te gaan om specifiek lessen te geven over veilig bromfietzen. In die lesfiche vinden de leerkrachten informatie over de risico's van het gebruik van een bromfiets, tips om veiliger te rijden en de verschillen tussen bromfietzen en gewone fietsen. U zult zich misschien afvragen waarom ik dit zeg, want dat gaat niet rechtstreeks over zestien- tot achttienjarigen, maar ik denk dat het ook wel een taak is van de onderwijsinstellingen om, wanneer ze zien dat er veel bromfietzen richting school komen, het engagement op zich te nemen om in te tekenen op wat de VSV aanbiedt en dus ofwel van die workshops ofwel van die lesfiche gebruik te maken.

Hoe betrekken we de ouders en de scholen daarbij? De VSV communiceert naar scholen en ouders via het online platform 'Verkeer op school', alsook via de gelijknamige nieuwsbrief. Scholen kunnen die informatie overnemen en via Smartschool verspreiden onder de ouders om die communicatie zo dus met ouders te delen.

Wat de aandacht voor verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs betreft, zijn ook de nieuwe bindende eindtermen voor de tweede en derde graad van het secundair onderwijs belangrijk. Ik weet wel dat dat niet mijn bevoegdheid is. De valideringscommissie met experts buigt zich momenteel over die ontwerp-teksten van de ontwikkelingscommissie, waarna het dossier van de eindtermen naar de ministerraad zal komen en later dan ook nog zal worden besproken in het Vlaams Parlement. Het is echter toch belangrijk om mee te geven dat er dus nieuwe eindtermen komen inzake verkeers- en mobiliteitseducatie.

Het digitale leerplatform 'Verkeer in de klas' wordt opgebouwd rond verschillende thema's. Het leerplatform wordt eind dit schooljaar uitgetest in een aantal scholen. In september 2020 zullen alle scholen zich kunnen inschrijven. Wie kandidaat is daarvoor, kan zich dus aanmelden. De leerkrachten zullen daar lesmateriaal kunnen vinden, alsook interactieve opdrachten waarmee de leerlingen zelf aan de slag kunnen gaan. Het zal in eerste instantie een antwoord bieden op de nieuwe eindtermen over verkeer voor de eerste graad van het secundair onderwijs. Daarnaast zal er ook een inhoud komen voor de hogere graden, waar zij dan mee kunnen werken. De VSV heeft een leerlijn opgesteld om op maat van de verschillende graden de juiste leerinhoud te kunnen aanbieden. Binnen de leerlijn voor

de tweede graad van het secundair onderwijs wordt ook specifiek aandacht gegeven aan bromfietsen.

Mijn administratie heeft me die leerlijn al bezorgd. Desgevallend kan ik die aan de commissiesecretaris geven. In die leerlijn staan een aantal thema's. Ik denk dat het weinig nut heeft dat ik die vandaag volledig ga voorlezen. De leerlijn vindt u nog niet terug op de website, omdat ze straks specifiek op het leerplatform voor de onderwijsinstellingen zal komen, maar we kunnen ze eventueel al meegeven. Dan kunt u al zien welke specifieke thema's in die leerlijn aan bod komen en welke doelstellingen daarmee worden beoogd. We zullen ze digitaal ter beschikking stellen.

Verkeerseducatie blijft belangrijk, ongeacht op welke school men zit. We blijven dan ook streven naar de realisatie van een verticale leerlijn verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs. Het leerplatform dat op dit moment volop in ontwikkeling is en dat in het najaar ter beschikking zal worden gesteld, is een heel belangrijke tool. Hiermee zal de VSV op een laagdrempelige manier gratis verkeerseducatie kunnen aanbieden. Daarnaast vormen ook de eindtermen een belangrijk accent waarmee opnieuw kan worden gefocust op verkeerseducatie, ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Wat de communicatie met jongeren betreft vanuit de verschillende mobiliteitsactoren van de Vlaamse overheid, is er het communicatieplatform 'WAT WAT'. Dit is een platform van momenteel meer dan zeventig organisaties die jongeren willen informeren en toeleiden naar advies of hulp. Door de krachten te bundelen onder één merknaam wordt de versnippering aan initiatieven, websites en campagnes tegengegaan. 'WAT WAT' is zeer toegankelijk voor jongeren; ze kunnen daar heel wat betrouwbare informatie vinden.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik ben blij van u te vernemen dat het leerplatform dit najaar beschikbaar zal zijn. In juni 2017 vernamen we van uw voorganger dat Rijbewijs op School (ROS) in september 2018 afgeschaft zou worden. We hebben daar toen vragen over gesteld en ik was het in dat opzicht met de minister eens dat ROS de leerlingen enkel naar de wagen leidde. Dat sneed wel hout, maar het was toch een sterk gegeven, in die zin dat het niet vrijblijvend was. Men legde immers een examen af. De minister verklaarde toen dat er in plaats van ROS een leerplatform zou komen. Voor het schooljaar 2020-2021 zal dat leerplatform er zijn, wat een goede zaak is.

Ik zie ook dat er een groot aanbod is, maar ik vraag me wel af hoe wij kunnen opvolgen of daar ook daadwerkelijk gebruik van wordt gemaakt. Zoals met veel vrijblijvende zaken het geval is, zouden het ook hier de meest voorbeeldige leerlingen in het verkeer kunnen zijn die het aanbod nuttig kunnen vinden om nog wat bij te sturen. Maar missen we dan niet een aantal doelgroepen die misschien minder vaardigheden ontwikkelen in het verkeer en dat aanbod links laten liggen? Het voordeel van Rijbewijs op School was net dat het niet vrijblijvend was en dat er een examen moest worden afgelegd. Van diegenen die geslaagd waren, kon verondersteld worden dat zij de Wegcode beheersten. Dat was toch een goed uitgangspunt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyssens, we kunnen de onderwijsinstellingen natuurlijk niet verplichten om dat onlineplatformverkeer op school te gebruiken, maar ik heb er wel alle vertrouwen in.

Men gaat nu de eindtermen voor verkeers- en mobiliteitseducatie schrijven voor de tweede en derde graad. Dat wordt dus effectief opgenomen in de eindtermen die de leerlingen moeten halen. Ik ga ervan uit dat de scholen en inspecties daar dan ook voldoende aandacht aan zullen besteden en ervoor zullen zorgen dat er

voldoende lessen worden gegeven inzake verkeer. Het is de bedoeling dat iedereen die zich in het verkeer begeeft, zich op de veiligste manier en met kennis van zaken kan verplaatsen. Als de leerlingen het niet spontaan doen, zal het toch minstens door de scholen moeten worden aangereikt, omdat het in die eindtermen vervat zit.

Ze hoeven het online platform niet te gebruiken. De testfases lopen in een aantal scholen tot het einde van dit schooljaar. Vanaf september 2020 kan elke school zich aanmelden om dat online platform te gebruiken. Als de scholen een dergelijke handige tool aangereikt krijgen, lijkt het me zeer verstandig daar gebruik van te maken.

Dit wordt dus in de onderwijssector geregeld. De onderwijssector moet dit opvolgen. Maar aangezien dit in de eindtermen is opgenomen, ben ik er vrij gerust in dat dit de nodige aandacht zal krijgen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, zoals ik daarnet heb gesteld, vind ik dat er een vrij ruim aanbod is. We kunnen erop vertrouwen dat de eindtermen vanuit het onderwijs worden opgevolgd. Dat is wel anders voor zaken die veeleer facultatief worden aangeboden, zoals de rijvaardigheids cursussen voor bromfietsen. Ik zal een schriftelijke vraag indienen om te achterhalen hoeveel die worden gebruikt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verlaging van de maximumsnelheid op de E17 ter hoogte van Kortrijk – 1498 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Voorzitter, sinds begin februari 2020 ligt de verlaging van de maximumsnelheid op een strook van de autosnelweg E17 tussen de op- en afritten van Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid weer op de onderhandelings-tafel. Het voorstel is 90 kilometer per uur voor wagens en 70 kilometer per uur voor vrachtwagens. Gewezen minister van Mobiliteit Ben Weyts heeft beslist de maximumsnelheid op de R8 rond Kortrijk van 120 kilometer per uur naar 90 kilometer per uur te verlagen, maar de vraag om diezelfde maximumsnelheid op de E17 op het grondgebied van Kortrijk op te leggen, is een op een 'njet' gestoten. De E17 is immers een onderdeel van het hoofdwegennet en er was op dat moment te weinig zicht op de effecten die de aanpassing zou teweegbrengen.

Minister, naar aanleiding van een gelijkaardige vraag om uitleg over de verlaging van de maximumsnelheid op de Brusselse ring hebt u recent laten weten dat in het licht van het goedgekeurde Vlaamse luchtbeleidsplan 2030 breder zal worden onderzocht of een lagere snelheidslimiet al dan niet mogelijk en wenselijk is op andere delen van het snelwegennet. Eerst werd uitgekeken naar een onderzoek in een ruimer kader, maar vervolgens luidde het dat dit onderzoek nog niet meteen op tafel ligt en nog moet worden bekeken.

Minister, hebt u ondertussen de nota van de stad Kortrijk mogen ontvangen? Zo ja, is er naar aanleiding van dat schrijven al overleg met het stadsbestuur van Kortrijk geweest om de verlaging van de maximumsnelheid ook op de E17 van kracht te maken? Indien u ze hebt, kunt u mij die nota dan ook bezorgen?

Deelt u het standpunt van uw voorganger, minister Weyts, dat er eenduidigheid moet zijn met betrekking tot de snelheidsregimes op onze snelwegen?

Zijn er ondertussen metingen op de E17 gedaan of zijn er nu metingen aan de gang om na te gaan of de normen voor fijn stof worden overschreden? Zo ja, wat zijn de resultaten? Zo neen, overweegt u gedurende een representatieve periode een meetstation te installeren om de concentraties fijn stof in kaart te brengen?

Heeft het Agentschap Wegen & Verkeer (AWV) op die afstand al metingen van de geluidsoverlast verricht? Zo ja, wat zijn de resultaten daarvan?

Het stadsbestuur wil die snelheidsverlaging op korte termijn doorvoeren. Blijft u er, naar het voorbeeld van de verlaging van de maximumsnelheid op de Brusselse ring, bij dat een gelijkaardige verlaging op de E17 pas na een grondig onderzoek kan worden doorgevoerd? Op welke termijn zou er meer duidelijk kunnen zijn over een mogelijk onderzoek over de vraag of een lagere snelheidslimiet aan de orde is op de snelwegen rond de Vlaamse steden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Ryheul, u vraagt me specifiek om een nota van de stad Kortrijk. U kunt in dit verband naar het bestuursakkoord van dat lokaal bestuur kijken. Ik denk dit akkoord online kan worden gelezen. Ik heb dat akkoord of een andere nota niet rechtstreeks ontvangen. Ik heb geen nota van het stadsbestuur ontvangen met daarin de specifieke vraag om de snelheid op de E17 te verlagen. Wat dat betreft, moet ik u dus een negatief antwoord geven.

Over uw tweede vraag deel ik het standpunt van mijn voorganger Weyts, namelijk dat de snelheidsregimes zo eenduidig en uniform mogelijk moeten zijn om de leesbaarheid van de wegsituatie te verzekeren. Deze leesbaarheid zorgt ervoor dat bestuurders automatisch weten hoe ze zich op een bepaalde weg moeten gedragen en welke snelheid ze kunnen verwachten.

U had ook een vraag over metingen van fijn stof. Het Agentschap Wegen en Verkeer voert geen metingen uit omtrent fijn stof; dat is eerder voor het Departement Omgeving. Dat houdt zich bezig met fijn stof en luchtkwaliteit.

Wij doen wel metingen rond geluidsoverlast. Er zijn in de omgeving geluidsmetingen uitgevoerd, specifiek met het oog op het al dan niet plaatsen van geluidsschermen. Uit de resultaten van dit onderzoek kon niet besloten worden dat het plaatsen van geluidsschermen aangewezen of prioritair was. Ik weet dat u doelde op geluidsmetingen met het oog op het reduceren van de snelheid. Na de metingen ben ik geneigd te concluderen dat de geluidsoverlast niet overdreven is.

U vroeg ook nog of we de verlaging van de maximumsnelheid pas willen doorvoeren na een grondig onderzoek. Dergelijke maatregelen, zeker op hoofdwegen, moeten gebaseerd zijn op objectieve beoordelingscriteria. Er dient hierover uiteraard overleg plaats te vinden met het lokaal bestuur, stad Kortrijk. Het al dan niet invoeren van een snelheidsverlaging moet daarenboven ook bekeken worden in het licht van de wegcategorisering.

U vraag tot slot op welke termijn er meer duidelijkheid zou zijn over een mogelijk onderzoek of de lagere snelheidslimiet aan de orde is op de snelwegen rond Vlaamse steden. Ik moet u het antwoord op die vraag schuldig blijven, want daar heb ik momenteel nog geen zicht op. De enige beslissing die we genomen hebben is die rond de R0. Dat is in deze commissie ook al aan bod gekomen. Voor de andere autosnelwegen is er op dit ogenblik geen voorstel om drastische snelheidsbeperkingen in te voeren.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Ik ben heel gelukkig met uw antwoord, minister, en ik heb geen bijkomende vragen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, uw antwoord stemt mij ook gelukkig. Ik weet dat we hier soms streven naar maximale lokale autonomie, maar ik denk niet dat het aan een stad of gemeente is om de snelheid te bepalen op autosnelwegen. Als iedere stad of gemeente dat zou doen, dan zou dat geen goede zaak zijn, zeker als ze bovendien nog zouden willen beslissen over het grondgebied van anderen – want in Kortrijk spreekt men van het stuk van de Franse grens tot Deerlijk, waar ook onze mooie stad Menen ligt. Ik hoop dat Kortrijk niet de intentie heeft om te beslissen over ons grondgebied.

Ik ben dus heel tevreden met uw antwoord. Het zijn niet de gemeenten die beslissen, maar er moet duidelijkheid zijn. Ook dat bevordert de veiligheid.

We zijn wel voorstander van digitale en dynamische snelheidsborden. Het zou goed zijn om daar meer in te kunnen investeren, bijvoorbeeld om in te zetten bij slechte weersomstandigheden of files. Dat is iets om in het achterhoofd te houden.

Minister, ik denk ook dat er andere maatregelen mogelijk zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren, ook binnen uw bevoegdheid. Ik denk daarbij aan hoogstaand openbaar vervoer, een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur – ook belangrijk –, vergroening van het wagenpark enzovoort. Al die zaken liggen binnen uw bevoegdheid en zijn goed voor het klimaat.

Nogmaals, ik ben blij met uw antwoord. Het is niet de taak van gemeenten om zich hiermee bezig te houden. Laat ons toch kiezen voor duidelijkheid op de autosnelwegen.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Ik heb toch een andere insteek. Ik vind het opmerkelijk dat we pleiten voor autonomie en de kracht van lokale besturen, tot ze vragen beginnen te stellen waar we ietwat ongemakkelijk van worden. We zijn er uiteraard geen voorstander van om daar blind in mee te gaan. We moeten geïntegreerd werken, maar we zijn er al jaren voorstander van, ook bij Groen Kortrijk, om hier echt actief mee aan de slag te gaan en daar werk van te maken.

We kunnen tegen lage-emissiezones zijn, omdat ze een sociale impact hebben, maar dit hier is een heel eerlijke maatregel die voor iedereen geldt. Voor ons zijn verkeersveiligheid en gezonde lucht in een directe woonomgeving echt een prioriteit. Daar gaat het wel over, want de E17 loop niet door 'the middle of nowhere', maar door verstedelijkt gebied. In de directe omgeving wonen mensen, dus wij denken dat de stad Kortrijk absoluut redenen heeft zich om die vraag te stellen. Het lijkt mij heel logisch en belangrijk dat u, als minister, het gesprek aangaat met uw partijgenoot, de burgemeester, en ook met vele andere actoren in Kortrijk en dat u deze vraag niet zomaar wegzet met het argument dat men daar op lokaal niveau niets over te zeggen heeft of dat zoiets waanzin zou zijn. Laat ons gewoon ernstig het gesprek aangaan, want gezondheid staat voor ons centraal.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Vaneeckhout, ik heb hier niemand horen zeggen dat het waanzin zou zijn en dat we dat gesprek niet zullen aangaan. Veiligheid en luchtkwaliteit belangen ons allemaal heel erg aan. In deze commissie valt het begrip 'lokale autonomie' heel vaak. Ik blijf daar ook achterstaan.

In dezen gaat het echter over een autosnelweg en het hoofdwegennet. Als het over gemeente- of gewestwegen gaat of als het over aanpassingen aan de Wegcode of de Wegverkeerswet gaat, dan zeg ik inderdaad dat dat tot de lokale autonomie behoort, maar hier gaat het over autosnelwegen en het hoofdwegennetwerk. Ik

denk dat het nog altijd aangewezen is dat we daarin zoveel mogelijk streven naar uniformiteit. Zeg ik daarmee dat er totaal niets kan of dat er geen inspraak mogelijk is van lokale besturen? Neen, dat zeg ik niet, maar voor ik drastische maatregelen voor dat hoofdwegennet neem, moeten we daarvoor een aantal objectieve criteria hebben. Dan kan het enige objectieve criterium niet de vraag van een stadsbestuur of een gemeentebestuur zijn. Dan gaan we iets te ver. Er moeten objectieve criteria zijn om te zeggen dat het om die en die reden echt aangewezen is om over te gaan tot drastisch andere snelheidsregimes dan de regimes die op de andere snelwegen gelden. Dat is heel duidelijk.

Als ik straks een heel aantal objectieve criteria heb – is dat omdat de luchtkwaliteit in het gedrang komt op de E17 of omdat er overdreven geluidsoverlast voor de omwonenden is – dan wil ik de snelheidslimiet zeker opnieuw evalueren, maar voor de stad Kortrijk of de E17 heb ik op dit ogenblik die objectieve criteria niet echt voorhanden. Daarom ben ik niet echt geneigd om nu zonder meer te zeggen dat ik dat zal doen. En daarmee trek ik de lokale autonomie zeker niet in twijfel.

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 bestuurders die niet komen opdagen op het verplichte terugkommoment in de rijopleiding – 1503 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): We hebben het al gehad over jonge bestuurders die we tegen gevaren in het verkeer moeten beschermen. Dan gaat het niet alleen over het kennen van de Wegcode, maar ook over rijvaardigheden en attitude in het verkeer. We zijn daar tijdens de vorige legislatuur veel mee bezig geweest. Ik herinner me nog de hoorzitting met een Oostenrijkse verkeerspsycholoog. In Oostenrijk had men op een jaar tijd spectaculaire vooruitgang geboekt dankzij een nieuwe rijopleiding. Dat zorgde voor 33 procent minder dodelijke verkeersslachtoffers bij de nieuwe autobestuurders, mensen die een jaar met de auto rijden. Dat is spectaculair. Ons terugkommoment gaat veel minder ver, maar het is toch een stap in de goede richting. Daarom ben ik ook blij dat er bij de regeling van de werkzaamheden is beslist om dat te gaan bekijken. Ik wil de collega's uitnodigen om dat bezoek aan te grijpen om daar kennis mee te maken. Ik vond het zelf erg interessant.

Van de 17.444 bestuurders die het terugkommoment vorig jaar moesten volgen – dus binnen zes tot negen maanden na het behalen van het rijbewijs B – meldde zich hiervoor 96 procent aan. 1500 bestuurders reageerden niet op de eerste herinneringsbrief en 619 onder hen reageerden niet op de tweede herinneringsbrief. Dat is ongeveer 2 procent. Zij zullen een proces-verbaal krijgen. Iemand die niet komt opdagen, riskeert een boete tot maximaal 4000 euro. Die boetes zijn een stok achter de deur en moeten niet het doel zijn, net als bij elke handhaving. Het doel moet zijn om in het terugkommoment bepaalde attitudes aan te leren die jonge bestuurders van pas komen.

Minister, hoe wilt u er in de toekomst voor zorgen dat iedereen die het terugkommoment dient te volgen, zich hiervoor effectief komt aanmelden? Zal er gepeild worden naar de redenen waarom iemand zich niet komt aanmelden voor het terugkommoment?

Heeft er al een evaluatie over het terugkommoment plaatsgevonden? Indien ja, welke partners waren hierbij betrokken? Wat zijn de voornaamste conclusies daaruit en waaraan dient er nog gesleuteld te worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik kan inderdaad aanbevelen om een bezoek te brengen aan dergelijk terugkommoment. Zelf had ik de eer om dat vorige zaterdag te doen. Eerst is er de praktische test en daarna is er het groepsgesprek. Ik heb daar aan een aantal jongeren gevraagd of ze het interessant vonden om te komen. Er waren er die dik tegen hun goesting gekomen waren, maar die het achteraf wel heel waardevol vonden. Dat is een goed signaal. Hopelijk vertellen de jongeren dat aan elkaar door. Iedereen ziet het terugkommoment als een extra verplichting, maar wie er geweest is, vond het een lovenswaardig initiatief.

We weten ook dat er bij ruim 20 procent van de verkeersongevallen jonge bestuurders betrokken zijn of bestuurders die recent hun rijbewijs hebben behaald. De meerwaarde van het terugkommoment mogen we dus zeker benadrukken.

De jongeren die zich moeten aanbieden, worden goed geïnformeerd. Op het moment dat ze slagen voor het rijexamen krijgen ze al een folder over het terugkommoment. Daarna krijgen ze een herinneringsbrief om hen eraan te herinneren dat ze zich tussen de zesde en negende maand na het behalen van het rijbewijs moeten aanmelden voor zo'n terugkommoment. Indien ze hier geen gevolg aan geven, krijgen ze een aanmaningsbrief. Dan hebben ze nog drie maanden de tijd om zich aan te melden.

Er zijn ook mensen die uitstel vragen wegens ziekte of studies in het buitenland en dergelijke. Iemand kan gegronde redenen hebben om niet te kunnen komen. Daar wordt dan duidelijk over gecommuniceerd.

Ook via andere kanalen wordt er heel duidelijk gecommuniceerd. De administratie focust hierop via sociale media. Ook via vlaanderen.be en rijbewijzer.be kan men alle mogelijke informatie vinden. Ook de gemeenten beschikken over een folder over de rijopleiding waarin het terugkommoment aan bod komt. Het komt daarnaast vrij veel aan bod in de pers. En toch voldoet 3,5 procent nog niet aan die verplichting.

Zal er gepeild worden naar de redenen? Hoe zit het met de evaluatie? Dat ligt wat moeilijk, want bij iemand die zich helemaal niet aanmeldt of niet komt opdagen, kun je moeilijk peilen waarom hij niet deelneemt aan het terugkommoment.

Zoals u zelf zegt, komt er na de eerste aanmaning een meerprijs van 51 euro. Als men dan nog niet voldoet, kan de administratie overgaan tot de invordering van een boete. Die kan tot maximaal 4000 euro oplopen. Ik denk dat men dan toch tweemaal zal nadenken.

Afgelopen zaterdag ben ik bij de rijsschool langsgegaan. Daar hoorde ik toch dat mensen heel tevreden zijn over het terugkommoment. De rijsschool vraagt zelf duidelijk om de evaluatieformulieren in te vullen. Uit die formulieren blijkt dat veel mensen initieel twijfelen over de meerwaarde, maar dat ze, als ze ter plaatse zijn geweest, wel degelijk vinden dat het een meerwaarde heeft.

De evaluatie als dusdanig heeft nog niet plaatsgevonden. Ik denk dat we daar iets meer tijd voor nodig hebben. Het is alleszins de bedoeling dat we dat terugkommoment grondig zullen evalueren. Omdat we toch een groot aandeel aan jonge bestuurders hebben die betrokken zijn bij verkeersongevallen, denk ik dat het belangrijk is dat we blijven focussen op levenslang leren en bijkomende educatie. Het terugkommoment kan een belangrijke factor zijn om voor meer verkeersveiligheid bij onze jonge bestuurders te zorgen. Men merkt heel vaak dat bestuurders de eigen rijvaardigheden overschatten en de risico's in het verkeer onderschatten. In die groepssessie wordt daarover heel veel gepraat en ook het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer komen ter sprake. Hopelijk zal erover

praten een globale bewustmaking teweegbrengen, zodat men alerter is in het verkeer en zeker geen alcohol en drugs zal gebruiken in het verkeer.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Toen we hier destijds over de hervormde rijopleiding naar Oostenrijks model spraken, bleken de overschatting van de eigen capaciteiten en de attitude in het verkeer prioritair te zijn. Met dat terugkommoment komt men daar toch een stuk aan tegemoet.

Ik had mijn rijbewijs al 29 jaar toen ik diezelfde rijnschool heb bezocht. Na afloop reed ik met mijn twee handen netjes op het stuur naar buiten. Ik weet niet of u dat ook hebt gedaan? Ah, neen, u zat achteraan in de auto, maar ik denk dat we alleszins maximaal moeten blijven investeren in het volgen van dat terugkommoment. Uit wat u aangeeft, blijkt inderdaad dat zelfs mensen die het met tegenzin volgen, er achteraf toch iets bijgeleerd hebben. Dat is niet alleen goed voor hun eigen veiligheid, maar ook heel belangrijk voor de andere weggebruikers.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.