



Vlaams
Parlement

vergadering **C300**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 27 mei 2021

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de sterke stijging van het aantal fietsdoden en de stagnerende verkeersveiligheidscijfers – 3438 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toenemende verkeersonveiligheid en het stijgende aantal verkeersslachtoffers – 3471 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute met betrekking tot het eerste trimester 2021 – 3489 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de door de Vlaamse Regering goedgekeurde ontwerpvisie 'Clean Power for Transport' – 3237 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over laadinfrastructuur op privaat domein in het kader van de visienota 'Clean Power for Transport' – 3340 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het kader voor het uitbouwen van een laadinfrastructuur voor elektrische wagens – 3388 (2020-2021)	12
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de publieke participatiemomenten over de werkzaamheden aan de ring rond Brussel – 3499 (2020-2021)	21
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het besluit van het Overlegcomité over SmartMove – 3508 (2020-2021)	27
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de inzet van watertaxi's in Vlaanderen – 3531 (2020-2021)	33
VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteit ten noorden van Brugge – 3541 (2020-2021)	35
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het rapport Fietsstraten en Fietszones – 3549 (2020-2021)	40

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de sterke stijging van het aantal fietsdoden en de stagnerende verkeersveiligheidscijfers – 3438 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toenemende verkeersonveiligheid en het stijgende aantal verkeersslachtoffers – 3471 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute met betrekking tot het eerste trimester 2021 – 3489 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute vielen er in de eerste 3 maanden van 2021 maar liefst 9 fietsdoden te betreuren in Vlaanderen. Hoewel het aantal doden ter plaatse op Belgische wegen met 22 procent gedaald is ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar en ook het aantal letselongevallen stevig daalde, met 12 procent, steeg het aantal verkeersdoden in Vlaanderen. De resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van het eerste trimester moeten uiteraard bekeken worden binnen de context van de covidmaatregelen die op dat moment van kracht waren, zoals het verplichte telewerk, de avondklok enzovoort. Op nationaal vlak is de balans daardoor positief te noemen, met 900 ongevallen en 22 doden minder dan een jaar eerder.

Voor Vlaanderen zijn de cijfers veel minder gunstig. Het aantal verkeersdoden steeg van 44 naar 50. Het aantal letselongevallen daalde wel van 4541 naar 3980. Er is een stijging van het aantal letselongevallen met motorrijders met 12 procent. Voor al de andere types weggebruikers stellen we een daling vast. Bij de fietsers is er wel een algemene daling van 6 procent van het aantal letselongevallen. Maar als we meer in detail kijken, zien we een daling van 11 procent van het aantal ongevallen met een klassieke fiets en een stijging van 14 procent van het aantal ongevallen met een elektrische fiets. Van de 9 Vlaamse fietsdoden waren 5 personen met een elektrische fiets onderweg.

Vias concludeert dat er de laatste vier jaar geen sprake meer is van een structurele daling van het aantal Vlaamse verkeersslachtoffers. Het aantal letselongevallen daalt wel, maar het aantal doden niet. Dat wijst erop dat de ongevallen veel ernstiger zijn geworden. Voor mij zijn er twee tendensen die mij ernstig zorgen baren. Dat is vooreerst het aantal doden dat er bij fietsers te betreuren valt. Voorst stel ik vast dat wij al vier jaar geen vooruitgang meer maken; al vier jaar is er geen structurele daling meer van het aantal verkeersslachtoffers.

Hoe interpreteert u de cijfers van Vias? Kunt u meer toelichting geven over de oorzaak van de negen dodelijke fietsongevallen? Hoe kijkt u naar de stijging van het aantal letselongevallen met motorrijders? Welke beleidsmaatregelen zult u nemen om alsnog stappen vooruit te zetten naar minder verkeersslachtoffers? Overweegt u de invoering van de zone 30 in woonkernen, nu blijkt dat dit ook in Brussel een gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid? Nu meer en meer gemeenten die kant opgaan: is het dan niet beter die regel te veralgemenen?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): De verkeersveiligheidsbarometer van Vias over de eerste 3 maanden van dit jaar scheidt een dubbel beeld van de verkeersveiligheid in België. In vergelijking met dezelfde periode vorig jaar zijn er 22 procent minder doden gevallen in het verkeer. Ook het aantal letselongevallen daalde met 12 procent. De grote daling kan verklaard worden doordat we begin vorig jaar nog niet te maken hadden met corona. Zoals eerdere cijfers aantonen zorgt corona voor een daling van het aantal verkeersongevallen, omdat er gewoon minder verkeer is. Verontrustend is echter dat we in Vlaanderen het omgekeerde zien. De afname van de verkeersdrukke heeft bij ons in de voorbije maanden geen vermindering van het aantal verkeersslachtoffers meegebracht. Zoals collega Bex het al zei, steeg het aantal verkeersdoden van 44 naar 50. Ook het aantal fietsdoden ligt weer hoger. Verontrustend is dat 9 van de 10 dodelijke fietsongevallen in Vlaanderen plaatsvonden. Wel zien we in Vlaanderen een daling van het aantal letselongevallen.

Vias concludeert dat het aantal verkeersdoden licht stijgt en dat er de voorbije vier jaar geen sprake meer is van een structurele daling van het aantal verkeersdoden. Ook zijn er steeds minder letselongevallen maar blijft het aantal verkeersdoden constant. Dat wijst erop dat verkeersongevallen steeds ernstiger worden. In West-Vlaanderen is er voor de provincie al een analyse voor 2020. Vorig jaar waren er 23 fietsongevallen met een dodelijke afloop. Dat is een verdubbeling tegenover 2019. Die cijfers maken duidelijk dat wij in Vlaanderen weinig vooruitgang maken met het veilig maken van het verkeer. Het doel blijft om uiteindelijk geen slachtoffers in het verkeer te hebben. Maar we zien, zoals Vias, dat het aantal verkeersslachtoffers toeneemt en dat de ongevallen ook nog zwaarder worden.

Hoe evalueert u zelf die cijfers?

Zult u uw beleid rond verkeersveiligheid bijsturen door deze vastgestelde stijging van het aantal verkeersdoden?

Neemt u extra maatregelen om verkeerslichten conflictvrij te maken, om minder ongevallen te hebben?

Kunt u de verdubbeling van het aantal fietsongevallen met een dodelijke afloop in West-Vlaanderen verklaren?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Ik heb een gelijkaardige vraag, minister.

Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute is er voor het eerste trimester van 2021 op nationaal vlak een daling van alle indicatoren, zijnde een daling van 22 procent van het aantal doden, een daling van 15 procent van het aantal gewonden en een daling van 12 procent van het aantal letselongevallen. Corona is zeker een belangrijke factor geweest in de dalende cijfers, met de avondklok enzovoort. Dat heeft ervoor gezorgd dat de balans positief is, met 900 ongevallen minder en 22 doden minder dan een jaar eerder.

Maar een grondigere analyse wijst uit dat vooral Brussel en Wallonië het in het eerste trimester van 2021 beter deden. Voor Vlaanderen zijn de cijfers veel minder gunstig. Hier hadden we zelfs een lichte stijging van het aantal verkeersdoden. Ook is er de laatste vier jaar geen sprake meer van een structurele daling van het aantal verkeersdoden. Voorts kunnen er in Vlaanderen nog twee opmerkelijke zaken geconstateerd worden. Op nationaal niveau is er een daling van het aantal doden voor alle types weggebruikers, behalve voor de fietsers, van vier naar tien doden. Van de tien fietsdoden, gebeurden er negen in Vlaanderen, waarvan vijf personen met een elektrische fiets onderweg waren. Een tweede belangrijke vaststelling is dat er op nationaal vlak een daling is van het aantal letselongevallen voor alle types

weggebruikers, behalve voor de motorrijders. Daar zien we een stijging met 11 procent. In Vlaanderen is dat zelfs een stijging met 12 procent.

Hoe reageert u op de vaststellingen en welke initiatieven koppelt u daaraan? Bent u van mening dat er extra aandacht nodig is voor gebruikers van een elektrische fiets en voor motorrijders? In zijn reactie stelde federaal minister Gilkinet: "Toch zijn er extra specifieke maatregelen nodig en moeten we de weg beter delen zodat iedereen zich veilig kan verplaatsen en zich veilig kan voelen. Dat is één van mijn prioriteiten bij de actualisering van de wegcode. Dit moet bijdragen aan de doelstelling van het regeerakkoord om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te laten dalen." Welke zijn de prioriteiten die vanuit de Vlaamse Regering worden aangebracht bij de actualisering van de wegcode?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Uw vragen gaan over de verkeersbarometer van Vias die gaat over het eerste trimester van 2021. Dat zijn voorlopige cijfers van een beperkte periode in het jaar. Om daar heel veel conclusies uit te trekken, is het nog wat voorbarig.

De daling van het aantal ongevallen is op het eerste gezicht goed nieuws. Maar zoals de vraagstellers het aangeven, is de verzwarende ernst van een heel aantal ongevallen en de toename van het aantal dodelijke slachtoffers verontrustend.

Ook bij de fietsers daalt het aantal ongevallen, maar tegelijkertijd hebben wij meer fietsdoden in vergelijking met vorig jaar. Het zijn er nu negen voor de eerste drie maanden van 2021 ten opzichte van vijf in de eerste drie maanden van 2020. Daarbij wordt vastgesteld dat het vooral gaat om vijftigplussers en mensen op een elektrische fiets. Dat wijst erop dat in het verkeersveiligheidsbeleid zeker rekening moet worden gehouden met de hogere snelheden die gehaald worden met de elektrische fiets en de kwetsbaarheid van ouderen die zich met die snellere fietsen verplaatsen.

Vandaag bestaan er al verschillende workshops en fietsopleidingen voor volwassenen, zoals deze die door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) zijn georganiseerd. Ik noem onder meer op: 'Slim op de speedpedelec', 'Slim op de e-bike', 'Safe2bike'. Daarnaast bestaat ook de opleiding 'Slim en veilig op weg' voor maatwerkbedrijven, dienstenchequebedrijven en dergelijke meer. Momenteel is er ook een onderzoeksbestek voor de oorzaken van fietsongevallen in de maak. Wij hopen de studie te kunnen beginnen na de zomer. Afhankelijk van de resultaten hiervan zal bekeken worden in welke mate nog extra opleidingsmodules noodzakelijk zijn.

Daarnaast stellen we ook vast dat het aandeel dodelijke ongevallen vooral ter hoogte van kruispunten hoog is – zeven van de negen dodelijke fietsongevallen. Hiermee wordt de hogere kwetsbaarheid van fietsers op kruispunten in vergelijking met de andere vervoerswijzen nog eens bevestigd.

Mevrouw Lambrecht wijst op het aantal fietsdoden in West-Vlaanderen. Dat kent in 2020 inderdaad een verdubbeling ten opzichte van 2019. Als we dit op iets langere termijn analyseren, merken we dat het jaar 2019 op zijn beurt dan weer een halvering kende van het aantal fietsdoden in West-Vlaanderen ten opzichte van 2018. Als we doorheen de jaarlijkse schommelingen van de cijfers kijken, merken we op de iets langere termijn dus veeleer een status quo en moeten we vaststellen dat de halvering in 2019 helaas niet bevestigd kon worden in 2020. Bekijken we de meest recente cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer, dan bevindt het aantal doden ter plaatse in West-Vlaanderen zich in het eerste trimester van 2021 op hetzelfde niveau als 2020, met één fietsdode.

Mijnheer Bex en mevrouw Moors stellen vragen over de ongevallen met motorrijders. We zien inderdaad een stijgend aantal motorfietsongevallen in de eerste drie

maanden van 2021 ten opzichte van 2020. De stijging deed zich voornamelijk voor in de maand maart. Het warme en droge einde van maart kan er mogelijk mee te maken hebben dat de motor iets vroeger dan in 2020 'van stal' gehaald is. Vergelijken we echter met 2019, dan zien we een afname van 20 procent. Opnieuw moet ik de nuance maken dat dit voorlopige cijfers zijn, en bovendien zijn de maanden januari, februari en maart niet de maanden waarin de motorfiets het meest gebruikt wordt.

Bijkomend moeten we ook nog zeggen dat de Belgische motoverkoop in 2020 het hoogste punt kende sinds 2011. In tegenstelling tot de autoverkoop ging de motoverkoop in het coronajaar 2020 er dus op vooruit.

Er was een vraag naar bijkomende beleidsmaatregelen. We zijn momenteel volop bezig met het finaliseren van ons verkeersveiligheidsplan en het op punt stellen van een actieplan met maatregelen. Ik kan u nu al meegeven dat de aandacht meer dan ooit naar de actieve weggebruiker zal gaan, de stappers en trappers dus. Beide eerder aangehaalde doelgroepen, fietsers en motorrijders, vormen een aandachtspunt.

Centraal staat het MIA-programma (Mobiliteit Innovatief Aanpakken), met als krachtlijnen 'sneller, samen en alert'. Ik heb het al meermaals gezegd, we willen kortere doorlooptijden van de procedures en werkwijzen, een versterking van de samenwerking met lokale besturen, meer verbinding met de burgers en we willen systematisch monitoren en continu bijsturen om veerkrachtig te blijven bij plots wijzigende omstandigheden. Via een regelluw kader en ondersteuning van wetenschappelijke instellingen moeten op korte termijn concrete ingrepen doorgevoerd worden om een antwoord te bieden op tal van facetten inzake de verkeersveiligheid.

Over de algemene invoering van zone 30 binnen de bebouwde kom blijf ik pleiten voor lokaal maatwerk. Het onderscheid tussen de perifere gebieden versus de centrumsteden spreekt voor zich. Maar waar fietsers zich nog steeds in onveilige omstandigheden moeten verplaatsen, is het wel degelijk wenselijk dat lokale besturen maatregelen nemen, zoals de invoering van een zone 30, de fietsstraat en/of de schoolstraat.

Mevrouw Lambrecht, wat betreft conflictvrije verkeerslichten, heb ik in het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht een extra budget van 20 miljoen euro uitgetrokken om verkeerslichtengeregelde kruispunten conflictvrij te maken. Ik wil daar dus zeker verder alle aandacht aan besteden, en onze diensten werken daar al ten volle aan.

Mevrouw Moors, vanuit de Vlaamse Regering stellen we volgende prioriteiten bij de actualisering van de wegcode: eenvoud, het algemeen en bijzonder voorzichtigheidsprincipe, de duidelijk rol en regels voor elke weggebruiker en de rechtszekerheid. Ik verklaar me nader. Ten eerste, eenvoud: als we willen dat mensen de wegcode naleven, moeten we ervoor zorgen dat de regels makkelijk te begrijpen zijn. Een makkelijk leesbaar reglement met eenvoudige formuleringen in meer hedendaags taalgebruik zal ervoor zorgen dat meer mensen het respecteren. We hebben daarom gevraagd naar een duidelijke structuur in de Wegcode, door de hergroepering van bepalingen die bij elkaar horen en het schrappen van overbodige bepalingen en herhalingen.

Het tweede, een algemeen en bijzonder voorzichtigheidsprincipe, willen we laten primeren. Het is zaak dat alle weggebruikers rekening houden met elkaar, voetgangers en bestuurders ten opzichte van elkaar. We zijn op elkaar aangewezen om de weginfrastructuur te delen. Weggebruikers moeten oplettend zijn voor de gevaren die er bestaan voor zichzelf en de mogelijke risico's die anderen lopen. Geen gevaar of hinder veroorzaken voor andere weggebruikers en rekening houden met de aanwezigheid van de ander en de plaatselijke omstandigheden, is de belangrijkste algemene gedragsregel om de veiligheid op de openbare weg te garanderen.

Een derde prioriteit betreft een duidelijke rol en regels voor iedere weggebruiker. Iedere weggebruiker moet weten welke rol hij of zij op de openbare weg inneemt: voetganger of gelijkgesteld met voetganger, bestuurder, een fietser of iemand die wel of niet gelijkgesteld is met fietser, bestuurder van een rijwiel, bestuurder van een speedpedelec, bestuurder van een tweewielige bromfiets klasse A of B. Vervolgens moet voor elkeen duidelijk zijn welke regels aan die rol verbonden zijn, bijvoorbeeld wat betreft de plaats op de openbare weg. Weggebruikers moeten op een eenvoudige manier kunnen begrijpen welk gedrag verwacht wordt. Hetzelfde geldt voor politie en justitie, die de regelgeving moeten kunnen handhaven. Van primordiaal belang bij de actualisering is het principe van verkeersveiligheid. We schenken daarbij bijzondere aandacht aan de actieve weggebruikers, de stappers en trappers.

Een vierde prioriteit is de rechtszekerheid. Het is van groot belang dat er geen grijze zones bestaan op het vlak van de bevoegdheidsverdeling in deze procesgevoelige materie. Er wordt verondersteld dat de gewesten een eigen regionale wegcode tot stand brengen, maar dit kan enkel wanneer de bevoegdheidsdiscussies voor eens en altijd worden uitgeklaard. We moeten het nodige pragmatisme aan de dag leggen om die rechtszekerheid ten volle te laten gelden. Niemand is er immers bij gebaat wanneer er voortdurend wordt gediscussieerd over wie waarvoor bevoegd is. Iedereen is gebaat bij rechtszekerheid en duidelijke regelgeving.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, iedereen in deze commissie, u inclusief, wil zo weinig mogelijk verkeersongevallen en zo weinig mogelijk leed door het verkeer. Er zijn toch elementen in uw antwoord waarvan mijn tenen gaan krullen.

Ten eerste zegt u dat we nog niet te veel conclusies mogen trekken uit de cijfers, want het zijn slechts voorlopige cijfers. Het klopt natuurlijk dat er bijzondere omstandigheden waren in die eerste drie maanden, maar de cijfers spreken toch voor zich? Bovendien zegt Vias heel duidelijk dat Vlaanderen de cijfers kan ombuigen binnen een aantal jaren richting minder verkeersslachtoffers. Maar de laatste vier jaar stagneert dat.

Een tweede element waar ik niet zo tevreden mee ben, is dat u verwijst naar workshops voor volwassenen, naar oproepen om de weg te delen enzovoort. Dat zal wel allemaal kloppen, ik ga er volledig mee akkoord dat die initiatieven nut kunnen hebben, maar zeven op de negen ongevallen waarbij een fietser het leven laat, vinden plaats op kruispunten. Dat toont toch aan dat infrastructuraanpassingen superbelangrijk zijn en dat we ons verkeer zo moeten organiseren, zeker in de woonkernen, dat voetgangers en fietsers voorrang hebben, dat de auto's zich aanpassen aan de voetgangers en fietsers, en niet omgekeerd. Op die twee punten, vind ik, voelt u te weinig de sense of urgency.

Ik ben wel tevreden met het onderzoeksbestek naar fietsongevallen. Het is absoluut nodig en nuttig om te weten hoe die fietsongevallen precies gebeuren. Wat gaat u precies laten onderzoeken? Wanneer gaan we de resultaten kennen, zodat we daar zo snel mogelijk met het beleid een antwoord op kunnen bieden?

Dat zijn momenteel mijn voornaamste vragen.

We zullen van mening blijven verschillen over de zone 30. We zijn allebei van mening dat de lokale besturen moeten kunnen kiezen waar er 30 en waar er eventueel sneller kan worden gereden. Het enige wat ik vraag is, wat Groen voorstelt, dat u zegt: 'In principe is het 30 en de lokale besturen kunnen zelf beslissen waar het veilig is om 50 te rijden.' De logica op zich is dezelfde.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, het zal u niet verbazen dat ik bij collega Bex aansluit. U zegt dat het voorlopige cijfers zijn over een beperkte periode. Het is toch erg om dat te durven zeggen. Iedereen zegt hier dat het al vier jaar slechter gaat. Er vallen meer doden, er zijn zwaardere ongevallen. We hebben nu cijfers van drie maanden; voor ons is dat een aanleiding om de sense of urgency nog eens aan u mee te delen.

In West-Vlaanderen vielen in 2020 twintig fietsdoden. Daar is toch heel wat aan te doen? U kijkt naar 2018 en 2019, en zegt dan dat 2020 gewoon een slecht jaar was. Neen, het gaat slechter met de verkeersveiligheid. Het discours is altijd heel lang, er zitten mooie punten in, zoals de lessen om te leren rijden. Ik ga daar allemaal mee akkoord, maar als we verder doen zoals nu, helpt het niet. We gaan niet vooruit, we gaan achteruit qua aantal slachtoffers.

Er vallen veel doden met elektrische fietsen, vijf op de negen, hoorden we. Bent u voor de verplichting van een helm? Hebt u plannen voor grote campagnes voor het dragen van een helm? Dat zou misschien toch iets kunnen helpen? We moeten de doden serieus nemen.

Het onderzoek naar de oorzaken is prachtig. Meten is weten. Overal brede veilige fietspaden aanleggen en trager verkeer zou al minder ongevallen geven.

De doden op de kruispunten zijn er zeven op de negen. Een aantal jaren geleden was de Vlaamse overheid zeer mooi bezig, zoals in Kopenhagen, met een gekleurde slemlaag op de kruispunten voor fietsers. Zo moesten de auto's automatisch trager rijden. Op een bepaalde dag heeft uw voorganger – niet u – beslist om de gekleurde slemlaag weg te nemen. Daardoor is het gevaar op kruispunten fel toegenomen. Het hoeft niet altijd veel geld te kosten. Kunt u dat herzien? Het gaat over een strook verf op de grond, maar vooral over duidelijkheid voor de zwakke weggebruiker en het afremmen van het verkeer.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Een aantal zaken zijn inderdaad duidelijk naar voren gebracht. Om de Vlaamse ambitie van nul verkeersdoden tegen 2050 te bekomen, hebben we nog heel wat werk voor de boeg. Enkele tendensen moeten inderdaad nauwkeurig in de gaten worden gehouden en misschien nog wat extra aandacht krijgen.

U hebt al verwezen naar de workshops over veilig fietsen, met zeker ook aandacht voor de iets minder jonge fietsers. Ik heb begrepen dat u daarover na de zomer cijfers zou kunnen geven. Ik verwijs naar de projecten 'Slim op de speedpedelec', 'Slim op de e-bike' en 'Safe2bike'.

Minister, is er een evaluatie beschikbaar van de resultaten van die initiatieven? Zijn het de twee soorten workshops over de verkeersveiligheid onder de fietsers? Ik ben ook geïnteresseerd in het verkeersveiligheidsplan dat u aankondigt voor deze zomer. Hebt u daar al cijfers over? Weet u of de voorgestelde timing behaald kan worden?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik heb hierover in het verleden reeds mijn bezorgdheid geuit. We kunnen inderdaad geen conclusies trekken op basis van de cijfers van een trimester. Ik heb al een paar keer gezegd dat we globaal een daling hebben van het aantal verkeersslachtoffers over de jaren heen. Maar ik zie die tendens te weinig bij de zwakke weggebruikers. In 2005 waren 19 procent van de dodelijke slachtoffers voetgangers en fietsers. In 2019 was dat – voor zover men

dat als een normaal jaar kan beschouwen – 38 procent. Dat aandeel van voetgangers en fietsers bij de dodelijke slachtoffers is dus duidelijk gestegen. Dat betekent dat de tendens van minder slachtoffers zich vooral bij personenauto's doorzet en veel minder bij fietsers en voetgangers.

We moeten ons daar zorgen over maken. We zetten daar deze legislatuur op in. Er worden middelen voorzien om een uitgebreid fietsplan op te zetten en om te investeren in vrijliggende fietspaden. Ik ben het eens met mijn collega: we moeten sensibiliseren, we moeten op heel veel zaken inzetten, maar de essentie van het veilig maken van de weg voor de zwakke weggebruiker is die zwakke weggebruiker een veilige plaats geven op de weg. Dat kan met een goed voetpad of, in het geval van de fiets, doordat we de mensen veilig kunnen laten fietsen. De fiets wordt toch steeds belangrijker in de modal shift en kan grotere afstanden overbruggen door de komst van de elektrische fietsen.

Laat ons dus allemaal die middelen die er deze legislatuur zijn maximaal gebruiken, zodat de fietser een veilige plek krijgt om zich te verplaatsen. Ik ben er nog altijd van overtuigd dat daar de grootste winst is te halen om ervoor te zorgen dat de cijfers dalen, wat wij allemaal willen. Minister, u hebt onze volledige steun.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, we zijn allemaal bezorgd om die trend. De cijfers van de afgelopen jaren zijn inderdaad niet zo goed. Minister, ik volg u wanneer u zegt dat het een en-en-verhaal is. Het is inderdaad een verhaal van infrastructuur en van het feit dat alle weggebruikers rekening moeten houden met elkaar. Dat zit er voor een stuk bij.

Een andere trend is natuurlijk dat steeds meer mensen de elektrische fiets gebruiken. Vandaar het stijgende aantal ongevallen met elektrische fietsen. Ook het aantal dodelijke slachtoffers met die fietsen is jammer genoeg gestegen. Dat moet een aandachtspunt zijn. Dat gaat niet alleen over infrastructuur. Men kan infrastructuur niet op een-twee-drie veranderen of aanleggen.

Minister, u hebt aangekondigd dat u de budgetten hebt en dat u er versneld op zult inzetten. We zijn daar allemaal vragende partij voor en we wachten af welk resultaat dat zal opleveren.

Met betrekking tot de elektrische fiets hebben wij vanuit onze fractie al vaak een bezorgdheid geuit. Vaak zijn het oudere mensen die dergelijke fietsen kopen. Ze zijn vaak verrast door de snelheid die men haalt met die fietsen. Minister, wij hebben er al een aantal keren bij u op aangedrongen om bij de aankoop van een elektrische fiets een brochure te voorzien waarin wordt gewezen op de gevaren, de snelheid, het gebruik van de elektrische fietsen. We dringen er nog eens op aan om bij de gemeenten meer promotie te maken voor het aanbieden van cursussen voor mensen die een snelle fiets kopen. Vooral ouderen zijn daarbij gebaat. Dan denk ik dat we op dat vlak toch een aantal cijfers naar beneden krijgen.

Minister, u hebt enkele maanden geleden gezegd dat u daarvoor openstond. We hebben daar nog geen resultaat van gezien. Zet u alsnog in op de sensibilisering bij de aankoop van een fiets en eventueel ook op de scholing die gemeenten kunnen aanbieden bij de aankoop van elektrische fietsen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Bex en mevrouw Lambrecht, ik wil nog geen conclusies koppelen aan deze cijfers. Het gaat om voorlopige cijfers voor de eerste drie maanden van 2021.

Ik zou kunnen vaststellen dat het aantal letselongevallen met 12,4 procent is gedaald, het totaal aantal slachtoffers met 16,5 procent, het totaal aantal gewonden met 16,8 procent. Moet ik dan blij en euforisch zijn? Maar het aantal dodelijke slachtoffers stijgt. En dat gaat enkel over doden ter plaatse. Daarom zeg ik dat het voorlopige cijfers zijn; ze worden helaas nog aangevuld met de overlijdens in het ziekenhuis. Het aantal dodelijke slachtoffers stijgt van 44 naar 50, dat is een stijging met 13 procent. Ik heb gezegd dat het totale aantal ongevallen is gedaald, maar er zijn in 2021 6 dodelijke slachtoffers meer dan in 2020. Dat is een stijging. Het is vandaag veel te vroeg om te stellen dat in de netto balans de cijfers beter zijn. Het is een te korte periode en het zijn voorlopige cijfers. Ik ga er dus geen conclusies aan koppelen. Dat is wat ik heel duidelijk gezegd heb.

Er zijn nog een aantal vragen over het onderzoek. Er is daarvoor een bestek in opmaak. Ik kan nog niet concreet in detail zeggen wat men allemaal specifiek gaat onderzoeken. De administratie is bezig met dat bestek. Het zal in de markt worden geplaatst en daarna zal de opstart van de studie voorzien zijn voor na de zomer. Ik weet niet juist wat er in het bestek staat. Ik neem aan dat de administratie daar alle nuttige en nodige elementen in opneemt vooraleer over te gaan tot de publicatie.

Met betrekking tot de 30 kilometer per uur wil ik nogmaals benadrukken dat ik absoluut geen probleem heb met zones 30, absoluut niet! Maar ik blijf erbij dat de lokale besturen het best geplaatst zijn om te bepalen waar men zo'n zone invoert, waar men een fietszone invoert, waar men een schoolstraat invoert, waar men een fietsstraat invoert. Zij kennen hun grondgebied het best en zij zijn het best geplaatst om te bekijken waar de leesbaarheid voor de 30 kilometer per uur aanvaardbaar is en hoe men dat kan koppelen aan de handhaving. We zullen daarover waarschijnlijk van mening blijven verschillen, mijnheer Bex. Ik denk dat ik die boodschap al meermaals heb verkondigd.

Mevrouw Lambrecht, u vraagt waarom we de helmdracht niet verplichten. Ook dat is in deze commissie al meermaals aan bod gekomen: het verplichten van een helm voor fietsers. We willen zoveel mogelijk mensen op de fiets krijgen. Heel wat fietsorganisaties raden af om een helm te verplichten, gelet op het feit dat het wel eens een omgekeerd effect zou kunnen hebben op de modal shift. We moeten wel sensibiliseren. Dat doen we ook. Zowel inzake het dragen van fluorescerende kleding als inzake het dragen van een helm. Maar we gaan dat niet verplichten.

Dan is er het sensibiliseren om meer workshops en cursussen te volgen, om aan lokale besturen flyers ter beschikking te stellen om mensen die een e-bike kopen bewust te maken van de gevaren ervan. Dat nemen we zeker mee. Ik heb daarnet al gezegd dat we in het kader van het verkeersveiligheidsplan volop inzetten op de stappers en de trappers. We doen al het mogelijke om tal van maatregelen te nemen om hun te wijzen op de gevaren, om hun erop te wijzen dat ze voorzichtig moeten zijn met een e-bike, en dat ze daar het liefst zoveel mogelijk cursussen over volgen. Vandaar dat we al een heel aanbod hebben van workshops en fietsopleidingen. Ook in het kader van levenslang leren worden door de VSV en een aantal verenigingen workshops en dergelijke aangeboden. Maar het is niet slecht om desgevallend via lokale besturen nog flyers ter beschikking te stellen. Dat geven wij zeker mee aan de diverse instanties die bezig zijn met het verhaal rond fietsen. Ik denk aan Fietsberaad Vlaanderen, de VSV en nog andere instanties, en natuurlijk ook aan onze eigen administratie.

Mijnheer Ceysens, een veilige plaats geven aan de fietser als dusdanig: wij hebben met het Vlaamse Gewest ruim 4100 kilometer fietspaden langs gewestwegen. U weet dat het Vlaamse grondgebied daarnaast heel wat meer kilometers fietspaden telt, en gelukkig maar. Waarom zeg ik dat? Omdat ook hier de samenwerking met alle partners van groot belang is. We hebben met onder andere onze fietsveilige infrastructuur in samenspraak met lokale besturen al volop ingezet op de schoolomgevingen. We

zijn nu volop bezig met de schoolroutes, zowel op gewestwegen als op gemeentewegen. We faciliteren wat dat betreft ten volle de lokale besturen, om te zorgen voor zoveel mogelijk veilige fietsinfrastructuur. Dat doen we met deze maatregelen maar ook met het Kopenhagenplan, waarbij we 30 procent van de fietsinfrastructuur van lokale besturen mee subsidiëren, om ook daar te zorgen voor extra veiligere en comfortabelere fietspaden. Ook hier is het een en-en-enverhaal: zorgen voor veilige infrastructuur maar ook zorgen voor veilig gebruik van die infrastructuur. Zorgen dat men rekening houdt met elkaar. Onze laatste campagne heeft daar heel sterk op ingezet. Heel wat lokale besturen hebben daarop ingetekend. Dat kunnen we alleen maar toejuichen. We vragen aandacht voor hoffelijkheid in het verkeer en om met elkaar in het verkeer rekening te houden.

Kortom, de cijfers van Vias institute voor het eerste trimester zijn voorlopig. Ik verwacht dat we binnen een paar maanden het halfjaarlijkse overzicht krijgen. Opnieuw: ik vind het iets te vroeg om hier conclusies aan te koppelen. Elk slachtoffer is er een te veel. We moeten blijven inzetten op een drastische daling van het aantal slachtoffers in het verkeer. Ik houd wat dat betreft zeker vast aan de doelstelling Vision Zero tegen 2050. Maar ik zou haar het liefst van al veel eerder gerealiseerd willen zien.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik zal niet vervallen in een welles-nietesspelletje over een aantal zaken waarover we wellicht van mening zullen blijven verschillen. Ik wil vooral ook kijken naar uw wens om het aantal verkeersdoden sterk te doen dalen. Collega's, het zou nuttig zijn indien we ook in deze commissie al die ideeën rond verkeersveiligheid samen zouden brengen in een tekst die we misschien allemaal samen kunnen delen. We moeten vanuit het parlement voorstellen blijven doen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, we zeggen zeker niet dat u niets doet. U somt dat altijd heel goed op en dat is heel goed. Maar het is een en-en-enverhaal. Alles begint met een verkeersveilige infrastructuur en met het aanpakken van overdreven snelheid. U mag doen wat u wilt, als dat niet in orde is en als de infrastructuur niet verkeersveilig is, dan gaat er niets veranderen en gaat het aantal doden in het verkeer blijven stijgen. Ik wil toch oproepen om niet vast te raken in studies van studies en onderzoeken van onderzoeken. We verliezen daar soms toch wel veel tijd mee. Het is tijd voor actie.

Wat de 30 kilometer per uur betreft, wil ik enkel nog zeggen dat u enkel moet kijken naar alle experts, die unaniem zeiden dat dat tot minder ongevallen zal leiden. Ik hoor zeer graag de naam 'Kopenhagenplan', maar ik hoor nog liever dat het hier echt Kopenhagen in Vlaanderen zou worden. Ik ben er een paar keer geweest. Ik nodig iedereen uit. Nog beter zou zijn dat we een Osloplan krijgen, want daar hebben ze nul verkeersdoden per jaar. Daar kunnen we heel wat van leren.

En inderdaad, over een half jaar gaan we hier met dezelfde vraagstellers opnieuw dezelfde vraag stellen. En ik kan u nu al op een blaadje geven, minister, dat het aantal verkeersdoden opnieuw niet gedaald zal zijn.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik wil nog even terugkomen op de vier principes die u aangaf bij de actualisering van de wegcode. Het is inderdaad van groot belang dat elke weggebruiker zeer goed weet wat er in de wegcode staat en dat er duidelijkheid is. Het is zeer belangrijk dat elke weggebruiker zich zeer goed bewust is van zijn eigen aanwezigheid in het verkeer. Men moet er zich zeer goed van bewust

zijn dat men nooit alleen is in het verkeer en dat men slechts een deelnemer is. Men moet niet alleen aandacht hebben voor zijn eigen gedrag, maar ook voor het gedrag van de andere weggebruikers.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de door de Vlaamse Regering goedgekeurde ontwerpvisie 'Clean Power for Transport' – 3237 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over laadinfrastructuur op privaat domein in het kader van de visienota 'Clean Power for Transport' – 3340 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het kader voor het uitbouwen van een laadinfrastructuur voor elektrische wagens – 3388 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Lode Ceysens

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Minister, op vrijdag 30 april keurde de Vlaamse Regering de ontwerpvisie 'Clean Power for Transport' (CPT) 2021-2030 goed. Met die visie schrijft Vlaanderen zich in de Europese CPT-richtlijn en legt het de nadruk op de doorbraak van milieuvriendelijke aandrijftechnologieën en de daarvoor noodzakelijke infrastructuur, voor de omschakeling naar Clean Power for Transport en uiteindelijk zero-emissievoertuigen.

Dat de Vlaamse Regering daarop inzet, is op zich een goede zaak, want transport blijft een belangrijk aandachtspunt om de CO₂-uitstoot te verlagen. Duurzame mobiliteit en milieuvriendelijke voertuigen kunnen bijdragen tot het behalen van de klimaat- en energiedoelstellingen.

Toch had ik nog drie vragen bij de goedgekeurde ontwerpvisie, minister. Kunt u aangeven wat voor u de kritische succesfactoren bij deze ontwerpvisie zijn? Welke concrete acties zitten vervat in het CPT? Hoe ziet u de financiering van deze visie?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, er is de laatste tijd veel te doen omtrent de laadpalen, maar volgens Test Aankoop zal het vanaf 2022 voordeliger zijn om bij de aankoop van een middenklassenwagen te opteren voor een elektrisch model dan voor een model met een klassieke verbrandingsmotor. Vanaf 2025 zou dat voor alle types personenwagens het geval zijn. Elektrische wagens blijven de eerstkomende jaren nog duurder in aankoop, maar vooral de kosten van verbruik en onderhoud zijn beduidend lager. Over de gehele levenscyclus zal een elektrische wagen dus een voordeligere investering zijn.

In de visienota Clean Power for Transport, die op de ministerraad van de Vlaamse Regering van 30 april principieel werd goedgekeurd, wordt een duidelijke ambitie naar voren geschoven om in 2025 over 35.000 publiek toegankelijke laadpunten te beschikken. Die bijkomende laadinfrastructuur zal een absolute noodzaak zijn, gezien de evolutie in de kostprijs en de federale maatregelen inzake de vergroening van het bedrijfswagenpark.

Een belangrijk aandachtspunt is natuurlijk ook correcte informatie over de beschikbare laadpalen. U kondigde reeds aan dat er langs snelwegen en gewestwegen verkeersborden zullen worden geplaatst over de beschikbare laadpunten. Via potentieelkaarten en een eerste projectoproep zullen private actoren ondersteund worden om semipublieke laadinfrastructuur te voorzien op privaat domein, zoals bijvoorbeeld op de parking van een supermarkt, tankstation, carwash en zo meer. Tegen 2025 zouden er sowieso op alle snelwegparkings snelle laadpunten beschikbaar moeten zijn.

De verwachte snelle toename van het aantal elektrische voertuigen zal een aanzienlijke impact hebben op het gebruik van de bestaande en toekomstige laadinfrastructuur. Het zal voor bestuurders van een elektrische wagen niet altijd evident zijn, bijvoorbeeld als je een elektrische wagen krijgt van je werkgever, om een vrije parkeerplaats aan een laadpaal te vinden. De mensen zullen ook nog op het werk moeten raken. Terugkeren van het werk zal wel eenvoudiger gaan, omdat men aan het werk natuurlijk meestal wel meer opties heeft.

Volgens de wegcode kunnen parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen aan laadpalen worden aangegeven door een verkeersbord E9 met een onderbord. De parkeertijd is evenwel niet beperkt tot de tijd van het opladen. Parkeerplaatsen aan laadpalen kunnen met andere woorden worden ingenomen door elektrische voertuigen die geparkeerd staan zonder gebruik te maken van de laadpaal. Dat staat een efficiënt gebruik van de laadinfrastructuur vandaag in de weg.

Het Nederlandse bedrijf WeGo heeft een app ontwikkeld om die problematiek te verhelpen. Gebruikers kunnen via de app een plaats aan de laadpaal reserveren. De kostprijs is afhankelijk van de tijd dat de parkeerplaats aan de laadpaal wordt ingenomen, niet van de verbruikte elektriciteit. Gebruikers worden dus gestimuleerd om de parkeerplaats aan de laadpaal zo kort mogelijk bezet te houden. Daardoor wordt het dus veel interessanter om laadinfrastructuur te exploiteren en dus ook om private partners te vinden.

De app biedt ook een ander voordeel, namelijk duidelijkheid. De Europese Rekenkamer stelde recent nog dat het laden van een elektrische auto voor gebruikers lang niet altijd even gemakkelijk is, vooral voor automobilisten die over landsgrenzen reizen. Zo is er nauwelijks sprake van een coördinatie van informatie over de realtime beschikbaarheid en oplaad- en facturatiegegevens van de verschillende netwerken.

Ook op het lokale niveau, minister, is het zo dat Fluvius geen coördinerende rol heeft. Het is ook de private partner – in Brugge is dat Allego – die dan 66 laadpalen installeert. Maar als tal van private partners initiatieven gaan nemen, wat we hopen en wat een goede zaak is, zal er toch ook enige coördinatie moeten zijn, om te zien of er voldoende laadpalen zijn voor het aantal werkenden in de stad of mensen die komen werken in de stad, en waar men dan eigenlijk staat in dat stappenplan.

Minister, kunt u toelichting geven bij de eerste projectoproep die wordt gelanceerd voor de realisatie van semipublieke laadinfrastructuur op privaat domein? Op welke wijze zal er een correcte spreiding van die infrastructuur worden gegarandeerd, die toegankelijk is voor alle gebruikers?

Hoe staat u ten opzichte van het systeem dat door WeGo werd gelanceerd om de kostprijs van een laadbeurt afhankelijk te maken van de tijdsduur dat een parkeerplaats wordt ingenomen, in plaats van het daadwerkelijke verbruik? Biedt een dergelijk systeem volgens u incentives om het beheer van de laadinfrastructuur efficiënter te laten verlopen?

Welke initiatieven worden er genomen om de aanwezigheid van beschikbare laadinfrastructuur kenbaar te maken aan de gebruikers, via kaart, op een digitale manier? Acht u reserveringssystemen voor publieke laadinfrastructuur wenselijk?

Wordt er specifiek ingezet op informatieverstrekking naar buitenlandse gebruikers van de aanwezigheid van beschikbare laadinfrastructuur en de wijze waarop die gebruikt kan worden?

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik hoef geen inleiding meer te geven. De collega's hebben dat al gedaan. We hebben het over delen van dit plan ook al gehad in de plenaire vergadering van vorige week, en gisteren zelfs deels met uw collega Somers.

Ik heb toch nog een paar bijkomende vragen bij die projectoproep. Zult u zich in eerste instantie proberen te richten op specifieke actoren? Zo ja, welke? Ik denk in eerste instantie aan tankstations. Dat lijkt me logisch. Maar zijn er ook nog andere actoren waar u zo meteen aan denkt?

Hoeveel laadpaalequivalenten verwacht u bij te creëren met die eerste projectoproep? Ik denk dat u toch wel een plan zult hebben en een getal in gedachten zult hebben.

U kondigde eerder al aan dat de procedure om een publieke laadpaal te plaatsen, momenteel veel te veel tijd in beslag neemt. Daarom hebt u ook de opmaak van potentieelkaarten afgekondigd. Hoe staat het met de opmaak van die potentieelkaarten? In welke mate zullen die een invloed hebben op de projectoproep in mei?

Wanneer verwacht u dat langs de snel- en gewestwegen de eerste verkeersborden met informatie over laadpunten geplaatst zullen zijn? En hoeveel budget werd er precies vrijgemaakt voor het plaatsen van die informatieborden die u hebt aangekondigd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vragen, collega's. Ik denk dat we niet voldoende aandacht kunnen geven aan heel het verhaal van onze Clean Power for Transport.

Ik wil eerst nog even aangeven vanwaar we komen. Eigenlijk is alles begonnen met de goedkeuring van ons Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan eind 2019. Op dat moment is beslist dat een aantal verschillende administraties en verschillende ministers binnen de Vlaamse Regering trekkersrollen toebedeeld kregen om welbepaalde items uit te rollen. Specifiek wat betreft Clean Power for Transport werd alles wat qua doelstellingen werd opgenomen in ons Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan, toegewezen aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Bij besluit van 3 april 2020 is die overdracht dan ook gebeurd van het Departement Omgeving naar het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en ben ik ook onmiddellijk aan de slag gegaan om een en ander door te voeren.

U weet dat we in heel Vlaanderen vierduizend laadpalen tellen. En dat is zeker te weinig, willen we de gebruiker van de elektrische wagen vertrouwen kunnen geven in de elektrische wagen en hem alleszins met veel gemoedsrust de weg op kunnen sturen, zodat hij weet dat hij te allen tijde, mocht hij niet meer voldoende energie hebben, zijn wagen kan opladen.

In november 2020 zijn we naar de Vlaamse Regering gestapt met een conceptnota, als voorafname op de CPT-visie 2030, en dat specifiek voor de aanpak van de uitrol van de laadinfrastructuur 2021-2025. Op 30 april hebben we ons totale visieplan Clean Power for Transport 2030, op weg naar emissievrije wagens, goedgekeurd.

Een aantal collega's vragen naar de concrete acties in ons CPT-plan. Het plan is niet zo superlijvig, dus ik denk dat jullie dat allemaal al perfect hebben kunnen

lezen. Daar zijn al die acties heel specifiek in opgesomd. Ik wil ze u toch graag nog even meegeven. De acties hebben vooral betrekking op het ondersteunen van de markt van de zero-emissievoertuigen, het uitrollen van de laadinfrastructuur, de integratie in het energiesysteem, de elektrificatie van niche- en bedrijfsvloten, het gebruik van lichte elektrische voertuigen, de vergroening van het vrachtvervoer en de uitwerking van een governance voor het geheel.

De eerste projectcall voor CPT-projecten is vorige week gelanceerd en staat online. Iedereen kan de details lezen op de website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be. Het is de bedoeling dat iemand een subsidie kan krijgen voor investeringsprojecten op privaat domein indien de geïnstalleerde laadpunten gedurende minstens tien uur per dag voor derden toegankelijk zijn. We denken hierbij in hoofdorde aan bedrijfsparkings, tankstations, winkelcentra en andere publiek toegankelijke parkings op privéterrein waar we dan volop laadinfrastructuur zullen zien oprijzen. De specifieke voorwaarden die aan die laadinfrastructuur worden gekoppeld, zijn op de website terug te vinden. Enkele voorbeelden zijn dat iedereen er moet kunnen laden, dat het om groene stroom moet gaan en dat de statische en dynamische informatie over de oplaadpunten moet worden gedeeld. Het is de bedoeling kwaliteitsvolle projecten te selecteren die het best bijdragen tot de beleidsdoelstellingen die in de CPT-visie zijn opgenomen. De ligging van de laadpunten zal zeker een factor zijn. Het is mogelijk voor deze laadinfrastructuur een subsidie tot ruim 20 procent van de investeringskosten te krijgen.

De belangrijkste kritische succesfactor is, zoals in de ontwerpvisie expliciet staat verwoord, de markt van de voertuigen met elektrische batterijen. De aankooprijks, het aanbod en de actieradius van die voertuigen moeten verder gunstig evolueren, zodat het zo snel mogelijk en zeker in 2025 een gelijkwaardig aanbod aan zero-emissievoertuigen is voor personenwagens, bestelwagens, stadsbussen, bromfietsen en motorfietsen. Op die manier willen we een gunstig businessmodel voor de laadinfrastructuur zien ontstaan. Het aantal zal dan vanzelf toenemen. Het komt er nu louter op aan de komende periode te overbruggen. Om ervoor te zorgen dat er voldoende laadinfrastructuur komt, hebben we nu al een tijdelijke call gedaan.

Mijnheer Gryffroy, wat de financiering betreft, hebben we voor de eerste call een bedrag van 3 miljoen euro uitgetrokken. Het is mogelijk een subsidie tot 20 procent of 1000 euro per charge point equivalent (CPE) te krijgen. We zullen zien hoe het loopt en hoe groot de interesse is. Gezien de contracten en de vragen die we na de lancering van de visienota hebben gekregen, heb ik de indruk dat er heel wat interesse is. Ik hoop dat dit wordt bewaarheid en dat we straks veel kandidaten hebben.

Mijnheer Claes, de opdracht voor het opstellen van de potentieelkaarten is lopende. We hopen nog voor de zomer van dit jaar een voorlopige versie te hebben. De finale kaarten zullen in het najaar worden opgeleverd. Het is vooral de bedoeling dat de potentieelkaarten een handige en ondersteunende tool zijn om de laadinfrastructuur op het openbaar domein uit te bouwen. De lokale besturen moeten die kaarten kunnen gebruiken om na te gaan waar het interessant is, waar er voldoende energiec capaciteit is en waar er vraag is. Die duidelijke en gemakkelijke tool moet de uitrol en de plaatsing van de laadinfrastructuur op het openbaar domein door lokale besturen faciliteren. Er komt, net zoals dit al bestaat voor het privaat domein, nog een projectoproep voor de laadinfrastructuur op het openbaar domein.

Vervolgens zijn me een aantal vragen over informatie en communicatie gesteld. Er bestaan al diverse apps van laadpaalexploitanten en andere firma's waarop heel wat informatie staat over waar een wagen kan worden opgeladen. De Vlaamse overheid wil al deze informatie bij elkaar brengen. We hebben al de website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be en we zullen daar nog een interactieve kaart met informatie over de laadpunten aan koppelen. Zoals ik tijdens de plenaire vergadering heb verklaard, hebben we nu ruim 5000 laadpunten, maar het is ons plan tegen 2025

naar 35.000 laadpunten te gaan. We moeten dit continu monitoren en bijsturen indien de markt daarom vraagt. We zullen ervoor zorgen dat de actuele beschikbaarheid van laadpunten te allen tijde kan worden geraadpleegd. Er is voorlopig nog geen prioritair reserveringssysteem. Als op termijn blijkt dat de nood groot is, zullen we samen met de sector nagaan hoe we dit kunnen uitrollen. Wat de verkeersborden met informatie over de laadpunten betreft, onderzoekt mijn administratie de juiste timing en het ideale moment om daarmee naar buiten te komen.

In juni of juli 2021 zullen we waarschijnlijk met een grootschalige projectoproep voor de ultrasnelle laadinfrastructuur op onze gewestwegen naar buiten komen. Daar komt een call voor. Op de drukke gewestelijke verkeersassen hebben we om de 25 kilometer snellaadinfrastructuur. Zo verhogen we het vertrouwen van de e-weggebruiker. Aan de hand van de beschikbare budgetten zullen we nog meerdere projectoproepen realiseren. De eerste zal eind juni of begin juli 2021 volgen.

Mevrouw Van Volcem, u hebt me een vraag gesteld over het systeem WeGo en over de prijsvorming aan de laadpunten. De markt zorgt zelf voor die prijsvorming, die meestal op het verbruik is gebaseerd. Dit is de belangrijkste kostenfactor voor de laadpaalexploitant, en het geladen vermogen is niet voor alle laadpunten gelijk. We weten dat er in België op dit ogenblik een aantal systemen bestaan die de laadduur ook in rekening brengen. Dat is, bijvoorbeeld, het geval indien wordt gewerkt met een rotatietarief of een apart tarief voor aangesloten voertuigen die niet meer opladen. Zo worden mensen aangemoedigd om een opgeladen wagen te verplaatsen. Dergelijke systemen kunnen werken, maar we moeten rekening houden met het comfort van de e-wagengebruiker. Mensen zijn niet altijd in de mogelijkheid hun wagen onmiddellijk te verplaatsen. We zullen dat toekomstgericht bekijken.

Ik ben zeer blij met de grote interesse voor ons CPT-plan en specifiek voor de uitrol van ons laadpalenplan. Ik hoop dat op de call van vorige week, waarover we recent vragen hebben gekregen, veel interesse zal volgen.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord, maar ik heb nog een bijkomende vraag. Ik heb die vraag al tijdens een plenaire vergadering gesteld, maar ik heb toen geen antwoord gekregen.

U hebt het in uw call duidelijk over een ondersteuning van de capital expenditures (CAPEX), maar toen Fluvius in oktober 2016 de opdracht heeft gekregen de laadpalen uit te rollen, is een duidelijke afspraak gemaakt. De kostprijs van de aansluiting van de laadpaal valt uiteraard ten laste van de exploitant, die daarvoor de gereguleerde aansluitingsvergoeding moet betalen. We zijn echter niet zeker dat de gereguleerde aansluitingsvergoeding voldoende zal zijn om de effectieve kosten te betalen. In het consultatiedossier van de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) staat de afspraak om na tien jaar te evalueren of de effectieve kosten eventueel hoger liggen dan de doorgerekende gereguleerde kosten. Van dat verschil zou 50 procent dan nog in de elektriciteitsfactuur worden doorgerekend. In 2026 wordt de berekening gemaakt, en ik stel dus opnieuw de vraag die ik tijdens een plenaire vergadering heb gesteld. Hebben we al enig zicht op de stand van zaken in verband met die kosten? We zien heel duidelijk dat er momenteel een onderbenutting van de laadpunten is. In Nederland zitten ze achtmaal hoger dan wij. Ik kan me voorstellen dat de doorrekening van die kosten voor de exploitanten een probleem kan zijn.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord, maar ik heb een bijkomende vraag. Het succes van de laadpalen staat of valt met de alternatieve bereikbaarheid. Mensen laten daar hun wagen achter om op te

laden. Dat duurt minstens twee uur en soms langer. We kunnen niet van die mensen verwachten dat ze daar in hun wagen blijven wachten. Het zal belangrijk zijn dat die terreinen bereikbaar zijn met alternatieve modi, zoals het openbaar vervoer of deelfietsen. We kunnen immers niet verwachten dat ze met de fiets in de koffer naar een laadpunt rijden. Zijn daar al plannen voor gemaakt? Zijn er vereisten voor de exploitanten? Ik ben benieuwd of daarmee rekening wordt gehouden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, dit zijn hoogst interessante vragen en bedenkingen, want dit is zeer actueel. We staan aan het begin van iets waarmee we binnen een paar jaren sterk vertrouwd zullen zijn. We zitten nog in de experimentele fase. Ik wil de twee punten herhalen die ik gisteren ook tijdens de plenaire vergadering heb gemaakt.

Minister, als u regelingen treft, moet u er vooral voor zorgen dat u zo weinig mogelijk juridische obstakels creëert voor de nieuwe ontwikkelingen en de investeringen in de verdere uitrol en popularisering van deze emissievrije laadpunten.

U moet ook de good practices delen. Er zijn mensen met geld die investeringsmogelijkheden zoeken. Dit is het verhaal van de duurzaamheid, van de economie van de toekomst en van de toekomst van onze aarde in algemene termen. U moet daarmee uitpakken. Op die manier kunt u mensen stimuleren die er nu misschien nog geen idee van hebben dat dit ook voor hen een economische sector kan zijn waarin ze kunnen investeren. Zo kunnen we aan die broodnodige laadpunten geraken waar binnen een paar jaar veel vraag naar zal zijn.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, ik heb een vraag om uitleg ingediend die onontvankelijk is verklaard, maar ik mag me bij deze vragen om uitleg aansluiten om mijn punt te maken.

Het is goed dat er een duidelijk plan is om de elektrificatie aan te pakken en in voldoende laadpunten te voorzien. Ik heb gisteren, tijdens de plenaire vergadering, verklaard dat we ambitieus moeten zijn en dat we die ambitie, indien nodig, moeten aanscherpen.

Ik heb begrepen van de minister dat er ook nog een projectoproep voor laadpalen op publiek domein volgt. Ik dacht ook gehoord te hebben dat u nog initiatieven plant van deelmobiliteit. Ik vraag u hoe u dat zult aanpakken. Het is belangrijk dat het goed gecoördineerd gebeurt. Mijnheer Keulen heeft gelijk dat we zoveel mogelijk juridische obstakels moeten vermijden. Vooruit met de geit, enzovoort. Maar wij moeten vermijden dat de auto, die vandaag al een zeer groot deel van het publiek domein inneemt, zeker in steden, nog meer plaats in dat domein zou opnemen. In dat opzicht acht ik een goede coördinatie belangrijk.

Dan ben ik toch wat bezorgd als ik de ene minister vorige week hoor zeggen dat er advies zal worden gevraagd aan de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) over thuisladen voor mensen die geen oprit hebben en dus kabels over stoepen en fietspaden nodig hebben. In dezelfde week kondigt een andere minister aan dat hij de gemeenten gaat aansporen om dat alvast te doen. Soms vraag ik mij af, minister, of er goede afspraken worden gemaakt in de Vlaamse Regering. Ik dacht dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) bevoegd is voor alles wat daarmee te maken heeft. Ik vraag u dat nog eens uitdrukkelijk te bevestigen en indien nodig dat ook aan uw collega's te laten weten.

Ik heb nog twee puntjes over de plannen die minister Somers gelanceerd heeft. Vooreerst vind ik kabels op de stoep niet zo evident voor mensen die misschien

wat minder goed ter been zijn. Als bejaarden zo lang mogelijk thuis moeten kunnen wonen, mag er geen drempel zijn voor de douches maar zal wel worden toegelaten worden dat de stoepen vol worden gelegd met die kabels. Het risico is dat mensen toch minder buiten zullen durven te komen. Ik wil geen doemdenker zijn, maar dat is toch een reëel risico. Mijn tweede opmerking betreft de oprotpremie: mensen geld geven als zij hun wagen na het opladen verplaatsen. Ik vind dat een beetje een omgekeerde redenering. Wij moeten veeleer zoeken naar systemen waarbij mensen minder betalen wanneer zij tijdig hun auto verplaatsen.

Mijn hoofdvraag is: hoe wordt in de Vlaamse Regering dit beleid gecoördineerd? Bent u daarvoor 'in charge'?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik had een internetstoring, maar nu ben ik weer verbonden. Minister, u wilt zeker grote stappen vooruit zetten. Dat u daarbij een private partner betreft, is een mooie zaak. Dat de andere minister van onze partij altijd enthousiast is om de zaken te veranderen en vooruit te helpen, weet iedereen. Het belangrijkste is dat wij vandaag veel te weinig laadpalen hebben. Zoals mijnheer Bex het zei, heb je in steden niet altijd de plaats, bijvoorbeeld in een historische omgeving waar je niet zomaar garages en laadpalen bij kunt bouwen. Misschien moet er ook gesproken worden met de grote partners en ontwikkelaars die ondergrondse parkeergarages realiseren en met grote retailzaken met grote parkings aan de rand van de stad. Er zijn wel mogelijkheden om tot een winwinsituatie te komen.

Als schepen van Openbare Werken, wat ik ook ben, wil ik wijzen op het voorbeeld van Brugge en Roeselare. In Brugge is het de burgemeester, bevoegd voor mobiliteit en dus ook voor de installatie van laadpalen op het openbaar domein, die er voorstander van is om ook in de binnenstad laadpalen toe te laten.

Ik wil dat toch wel een beetje duiden. Uiteraard moeten de minder mobiele mensen op de stoep ontzien worden. Daartoe wil de burgemeester matten aanbrengen om mogelijke hinder van kabels te vermijden. Of dat esthetisch kan, is een andere vraag. Maar als je mensen met een bedrijfswagen in de stad wilt houden en je stadsvlucht wilt voorkomen, moet je het mogelijk maken dat mensen die buiten de stad werken, thuis in de binnenstad hun wagen kunnen opladen. Dat vergt creatieve oplossingen. Als je, ook om mobiliteitsredenen, wilt dat er meer mensen in de stad komen wonen, dan moet je daarop voorzien zijn en moeten er voldoende laadpalen zijn.

Een bijkomend probleem waarop ik bots op het terrein, minister, en waarop ik u wil wijzen, is dat je die stroom niet zomaar kunt doorverkopen. Dat moet volgens bepaalde systemen gebeuren. Soms is er verzwaring van de elektriciteit nodig en kan dat maar gerealiseerd worden als er een cabine bij wordt geplaatst, en daarvoor heb je een bouwvergunning nodig. Enige administratieve vereenvoudiging zou hier heel welkom zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan een soort witte zones voor semi-publieke investeringen in laadpalen. Kunnen wij dat niet beschouwen als kleine werken waarvoor een melding volstaat? Dan moet men niet heel dat traject doorlopen. Tegen dat je een bouwvergunning hebt, ben je een jaartje kwijt. Daarom ben ik groot voorstander van digitalisering van kaarten om te zien waar er voldoende verzwaring is, waar het al goed is, waar er al cabines staan, waar de cabines van bijvoorbeeld de supermarkten kunnen worden ingeschakeld. Zo zouden wij meer quick wins kunnen realiseren.

Lode Ceysens (CD&V): Ik wil het rijtje afsluiten.

Minister, wat ik enigszins bevreemdend vind, is dat als ik een actuele vraag stelde over het aantal laadpalen dat wij nodig hebben voor de uitrol van het ambitieus

plan om ons bedrijfswagenpark te vergroenen, u daarin meeding. Maar nauwelijks een week later maakte uw collega-minister daar ineens 66.000 laadpalen van. En toen ik u vorige week ondervroeg over het initiatief dat in Brugge genomen werd, en hoe daarmee om te gaan in de andere steden, deed diezelfde minister, nauwelijks een dag later weer een uitspraak. Misschien kan ik een beetje verbindingsofficier tussen u beiden gaan spelen.

Maar alle gekheid op een stokje, ik denk dat het een goede zaak is dat een plan als dit wordt uitgerold. Ik denk dat alle elementen aanwezig zijn vandaag om dit plan uit te rollen. In de plenaire vergadering heb ik al enkele keren gezegd dat het plan voor de vergroening van de bedrijfswagens een gigantische stap vooruit kan zijn voor de vergroening van ons totale wagenpark. Maar dan moeten wij er wel voor zorgen dat wij de nodige laadpalen daarvoor hebben. Ik heb het genoeg gehad u op bezoek te hebben in de mooiste gemeente van Vlaanderen, maar ook in een van de duurzaamste bedrijven van Vlaanderen, bij Scania Parts Logistics, waar de plannen op dat vlak enorm vooruitstrevend zijn, namelijk dat tegen 2030 de helft van de vrachtwagens die men verkoopt, elektrisch aangedreven zouden zijn.

Van personenwagens vinden wij dat vrij aannemelijk. Voor vrachtwagens was er lange tijd twijfel of dat wel zou kunnen. 50 procent van de vrachtwagens op elektriciteit tegen 2030 is een gigantische stap vooruit. Ook daarvoor zullen wij uiteraard klaar moeten zijn. Dat komt aan bod in het plan, maar nog maar als een verwijzing. Daarop gaan wij toch ook uitgebreid moeten inzetten. Dit is een warme oproep tot u, minister, om het vrachtverkeer niet uit het oog te verliezen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik begin met de bijkomende vraag van de heer Gryffroy over de CAPEX-ondersteuning en het plan dat in oktober 2016 is opgesteld. Destijds was het Fluvius dat ervoor zorgde dat er her en der laadpalen kwamen in Vlaanderen. Dat zijn de vierduizend die wij op dit ogenblik ongeveer hebben. Het klopt als u zegt dat elke exploitant de aansluitingskosten zal moeten betalen met een gereguleerde aansluitingsvergoeding. Maar of die vergoeding voldoende zal zijn om de effectieve kosten te betalen, moet onderzocht worden. U verwijst zelf naar een studie die in 2026 de berekening zal maken. Wat wij willen doen met die potentieelkaarten, is kijken waar er ruim voldoende aan netvoorzieningen voorhanden is, om daar ten volle in te zetten op onze laadpaalinfrastructuur. Zo gaan wij weten waar het net al voldoende stroom kan bieden om laadpaalinfrastructuur te plaatsen. Zo kunnen wij voorkomen dat wij onmiddellijk al overal nieuwe leidingen zouden moeten trekken. Voorts kan ik meedelen dat ik binnenkort nog samenzit met Fluvius om onder andere ook met hen beter te kunnen afstemmen over de kwestie van de laadpalen. In elk geval is het juist dat de aansluitingskosten door de exploitanten betaald moeten worden. Het is zeker niet de bedoeling om de energiefactuur ermee te belasten.

Mijnheer Claes, u stelde een vraag over de duurtijd van het opladen. Dat is inderdaad één tot twee uur bij de gewone laadpalen. Recentelijk was ik aanwezig op een takstation met snellaadinfrastuctuur. Dat is ook de toekomst. Daar heeft men mij aangetoond dat men in zowat tien minuten al de actieradius kan uitbreiden met 100 kilometer. Het is onze bedoeling dat er snellaadinfrastuctuur komt om de 25 kilometer. Zo kan iedereen op elk moment de batterij bijladen. U vraagt ook om dat plan te koppelen aan de alternatieve modi. Wij willen zeker ook onze mobipunten uitrusten met laadpalen. Zowel voor dit jaar als voor volgend jaar hebben wij 30 miljoen euro voor de verschillende calls voor laadinfrastuctuur gereserveerd.

Mijnheer Keulen, u hebt gelijk. Wij moeten streven naar zo weinig mogelijk juridische obstakels. Mevrouw Van Volcem heeft daar ook op gehamerd. Kijken of een melding niet in de plaats kan komen van een bouwvergunningsaanvraag, is een

goede suggestie, die ik zal voorstellen aan minister Demir. Ik wil in elk geval zo weinig mogelijk obstakels hebben om zo snel mogelijk zoveel mogelijk laadpalen te hebben. Zo kan de vergroening van het wagenpark volop worden gefaciliteerd.

Wat dat betreft, is onze potentieelkaart een antwoord dat ervoor zorgt dat het allemaal eenvoudig en zonder juridische obstakels kan. Tegelijk wil ik er ook op wijzen dat de call – wie hem al heeft bekeken, zal het met me eens zijn – die we hebben gelanceerd, zeer eenvoudig is. Iedereen weet onmiddellijk waar hij of zij aan toe is. Zoals ik daarnet al zei, zijn daar een aantal elementen aan gekoppeld zoals de groene energie. Kortom, de call is heel duidelijk om de markt volop te faciliteren.

Mijnheer Bex, ons doel is zeker niet om meer auto's in het straatbeeld te krijgen, absoluut niet, maar wel vooral om de auto's die er zijn, maximaal te vergroenen en dus om te schakelen naar emissievrije wagens.

Ik heb de indruk dat het verhaal van die kabels op de stoep een eigen leven is beginnen te leiden. Ik heb vorige week tijdens de plenaire vergadering inderdaad gezegd dat wie thuis wil opladen, rekening moet houden met een aantal facetten, zeker wanneer men daarvoor het openbaar domein wil innemen. Zo mag het niet gevaarlijk zijn voor andere weggebruikers en mag de toegankelijkheid nooit in het gedrang komen. Tegelijk moet er ook een gebruikscomfort zijn voor de e-rider. Die elementen zijn essentieel.

We hebben het voorbeeld van de stad Brugge gehoord. Zij heeft daar een eigen reglement voor uitgevaardigd. Dat is ook wat ik eerder al heb gezegd. Ik wil daar geen verplichtend kader voor opmaken, maar misschien kan de VVSG naar het voorbeeld van Brugge een aantal richtlijnen opstellen.

Het gaat vooral over mensen die geen eigen parkeerplaats of -garage hebben en dus niet zelf aan huis kunnen opladen. Het antwoord op dat moment zijn onze laadpaal-eilanden die we aan de hand van die potentieelkaarten willen ontwikkelen. Dat kan op pleintjes, in de nabijheid van appartementsgebouwen, zodat ook bewoners van lintbebouwing, van appartementen, van groepswoningbouw de kans krijgen om hun wagen op een veilige, toegankelijke en gebruikscomfortabele manier op te laden.

Sommige sprekers alludeerden op het gecoördineerd beleid en wie waarvoor bevoegd is. Ik heb daarnet bij de inleiding al heel duidelijk gezegd dat de Vlaamse Regering, in navolging van het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan, duidelijk heeft bepaald wie waarvoor bevoegd is en wie de trekkersrol toebedeeld krijgt. Ik kan u verzekeren dat die rol mij werd toebedeeld. Ik ben natuurlijk niet de bevoegde minister voor de VVSG en kan haar dus niet opdragen wat zij al dan niet moet doen. Dat laat ik over aan anderen. Wanneer het echter specifiek gaat over laadpaalinfrastructuur, dan is de trekkersrol aan mij toebedeeld. Ik heb er vertrouwen in dat dit allemaal goed komt.

Naar aanleiding van de berichtgeving van kabels over de stoep en gevaarlijke situaties hebben verschillende ondernemers ons intussen gecontacteerd met creatieve oplossingen zodat ook daarop een antwoord wordt geboden. Kortom, de markt is in volle evolutie. Daar zal nog heel veel over worden gezegd, maar ik ben alleszins blij dat ik heel veel enthousiaste reacties krijg om te investeren in die laadpaalinfrastructuur en om ervoor te zorgen dat dit voor iedereen interessant en gemakkelijk wordt.

Mijnheer Ceysens, de doelstelling die wij in ons plan hebben opgenomen, was inderdaad te voorzien in 30.000 extra laadpalen tegen 2025. Ik weet ook dat collega Somers bezig is met lokale klimaatplannen en dat hij daar voor 2030 een hogere ambitie heeft vooropgesteld. We zijn dan natuurlijk vijf jaar verder. Ik formuleer deze ambitie van 30.000 laadpalen tegen 2025, maar wanneer door een vlotte uitrol van de salariswagen blijkt dat er moet worden bijgestuurd, dan wil ik dat zeker doen.

Wat tot slot de vrachtwagens betreft – en daar moet ik straks misschien wel bijsturen – ben ik naar het bedrijf Scania geweest. Zij hebben zeer ambitieuze doelstellingen inzake de vergroening van de vrachtwagensector. Ik ben onlangs ook bij DAF langs geweest, en ook zij hebben soortgelijke doelstellingen. We weten alleszins dat die vrachtwagenmarkt inzake vergroening heel fel evolueert. En misschien zijn de doelstellingen die wij hebben vooropgesteld in ons plan van november 2020 over de aanpak van de uitrol van de laadinfrastructuur, iets te bescheiden, maar als die moeten worden aangepast, ben ik niet te beroerd om dat te doen, zeker na de bedrijfsbezoeken die ik heb gebracht. Het is in elk geval een heel mooi voorbeeld van bedrijven die inzetten op de vergroening en die zelfs de ambitie durven lanceren voor de elektrificatie van 50 procent van hun vloot. Daardoor kunnen leveringen in steden en stedelijke kernen volledig emissievrij verlopen. Dat kunnen we alleen toejuichen.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Minister, ik dank u voor uw zeer omstandig antwoord. Voor de toekomst zal ik altijd blijven waken over drie elementen. Het eerste element, en dat is ook de bezorgdheid die leeft in deze commissie, is de bereikbaarheid maar ook de intercompatibiliteit. Het kan niet zijn dat we straks met zeven verschillende merken zitten en met zeven verschillende pasjes moeten werken. Dat moet aan elkaar gelinkt zijn.

Mijn tweede bezorgdheid betreft de betaalbaarheid. Daarmee bedoel ik dat er niet plots verborgen kosten opduiken die dan toch op een of andere manier op onze elektriciteitsfactuur terechtkomen.

Het derde element, dat hier ook minder ter sprake is gekomen, maar waarbij u hebt opgemerkt dat u binnenkort een afspraak hebt met het net, is de betrouwbaarheid van het net in de toekomst. Met andere woorden, zit er voldoende capaciteit op het net? Want als het net op bepaalde plaatsen onvoldoende betrouwbaar blijkt waardoor men vertraagd moet laden, dan ondergraven we het systeem van de laadpalen en de elektrische wagens.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Ik heb eigenlijk geen bijkomende vragen, maar ik kijk wel uit naar de resultaten van de opmaak van de potentieelkaarten en naar de oproep voor de ultrasnelle laadpunten die mogelijk al in juni zou worden gelanceerd. We zullen het daar dan ongetwijfeld in het najaar, na het zomerreces, nog over hebben.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de publieke participatiemomenten over de werkzaamheden aan de ring rond Brussel – 3499 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter ik zie dat de tijd snel vordert en ik probeer snel door mijn vraag te fietsen.

De Vlaamse Regering heeft beslist dat er nog drie mogelijke trajecten voor de R0-Noord zijn. In elk van die scenario's wordt de R0 verbreed, soms bijna verdubbeld. Wij hebben nogal wat kanttekeningen bij de geschatte kosten-batenanalyse waarop

de regering zich gebaseerd heeft. In verband met die extra rijstroken zeggen mobiliteitsexperten dat die extra capaciteit tijdelijk voor een verbeterde doorstroming gaat zorgen, maar de congestie keert na een tijdje terug. Je zou dat kunnen oplossen met een slimme kilometerheffing. Maar in geen enkel scenario van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is zo'n slimme kilometerheffing meegenomen. Het staat nochtans in het Brussels regeerakkoord en de minister heeft zelf ook al aangegeven dat 2025 een realistische horizon is om zo iets in Vlaanderen in te voeren.

Wij zien dus niet hoe die extra capaciteit op de R0 verenigbaar is met de ambitie van de Vlaamse regering om een modal shift van 50 procent te verwezenlijken in de vervoersregio Vlaamse Rand. We vinden het absurd dat er geen scenario onderzocht is waarin die ambitie ook effectief gerealiseerd zou worden. We vinden dat de kosten-batenanalyse onvoldoende aangeeft wat de effecten van de scenario's op natuur en milieu zijn. Mobiliteitsexperten geven trouwens ook aan dat de individuele reistijdwinsten – bijvoorbeeld een minuut op een traject van een aantal kilometer – te lineair worden verrekend in een totale economische winst, waardoor de baten van de verschillende scenario's sterk overschat worden.

Minister, u wilt voor het einde van dit jaar met de regering een definitief ontwerp kiezen. Er is een publieke inspraakronde. Tijdens de voortgangsrapportage die op 29 april 2021 in dit parlement plaatsvond werd er gezegd dat dit zou zijn tussen 17 mei en 16 juli. Dat stond ook in het persbericht op uw website. Ik vond die informatie moeilijk terug, toch toen ik de vraag indiende op 19 mei. Intussen is de website ook aangepast. De raadpleging zou plaatsvinden van 25 mei tot en met 23 juni 2021, met een aantal digitale publieke participatiemomenten., met de mogelijkheid om de plannen in te kijken bij een aantal betrokken gemeenten in het Vlaamse Gewest. Dat geeft dan de mogelijkheid om vragen te stellen. Op het moment dat ik de vraag indiende, op 19 mei, waren er nog geen verwijzingen naar inschrijfmogelijkheden voor participatiemomenten. Ik heb gezien dat dit nu toch gebeurd is, veel te laat, want die eerste inspraakmomenten vinden amper 12 dagen later plaats. De bezorgdheid die ik dan toch heb is: als je een inspraakmoment organiseert, zorg dan ook dat de mensen op de hoogte zijn dat het plaatsvindt, en zorg ervoor dat mensen de tijd hebben om zich te organiseren, en om dat voor te bereiden.

Zult u alsnog een scenario met behoud van capaciteit, met een 50/50 modal split én met een slimme kilometerheffing aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse onderwerpen? Waarom wel, of waarom niet?

Hoe verklaart u de rommelige communicatie – mogen we toch wel zeggen – rond de inspraakprocedure?

Ik vroeg ook wanneer de oproep naar de bevolking zou gebeuren. Die vraag is wat gedateerd, maar misschien kunt u toch wel wat toelichting geven? Hoe zal er voldoende en tijdig publiciteit gemaakt worden voor de bevraging, in welke publicaties zal dat gebeuren, en wordt er ook ingezet op de participatie van Brusselaars?

Wordt er advies gevraagd van de betrokken gemeenten?

Hoe gebeurt de bevraging in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?

Wanneer beschouwt u deze bevraging als een succes?

Hoe zullen de resultaten van deze bevraging verwerkt worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Bex, voor uw vragen over de werken aan de R0 en de participatie daaromtrent.

Uw eerste vraag gaat over de scenario's met behoud van de capaciteit en de modal shift van 50/50, en de slimme kilometerheffing: met al deze elementen is wel degelijk rekening gehouden in het kader van het onderzoek, en in het kader van het geïntegreerd planproces heeft men al die elementen mee opgenomen.

Zo werd onder meer in loop 1 een variant met een rijstrook minder onderzocht. Hieruit bleek evenwel dat hierdoor zwaardere knelpunten zouden ontstaan waardoor de plandoelstellingen niet gerealiseerd worden. Er zou, in het bijzonder, een sterke toename zijn van de reistijd op de R0-Noord, waardoor er opnieuw meer verkeer op de onderliggende wegen zal rijden, met alle negatieve gevolgen op vlak van leefbaarheid. Hierdoor zou ook de reistijd op de lokale verbindingen toenemen.

De modal split van 50/50, waarbij een slimme kilometerheffing een van de middelen is om die doelstelling te bereiken, wordt mee verder opgenomen in het doorrijscenario naar die ambitieuze modal split. Bovendien werd onderzocht of voor de variant met een rijstrook minder dezelfde conclusies konden worden getrokken in combinatie met de modal split van 50/50. De resultaten van deze oefening, onafhankelijk van de concrete inrichting ervan, tonen telkens aan dat de R0-Noord ook met een 50/50 modal split een belangrijke verbindende en verzamelende functie blijft vervullen met regionale verplaatsingen over grotere afstanden. Verkeer dat vandaag de dag op het onderliggend wegennet rijdt wegens de grote saturatie op de R0, begeeft zich in een 50/50 modal split-scenario terug naar de R0, waar het ook effectief thuishoort.

Bij varianten met een rijstrook minder valt dit positief effect weer grotendeels weg. Dat is juist wat we niét willen. Door de lagere capaciteit van de R0-Noord ten gevolge van de rijstrook minder, verschuift er minder verkeer van het onderliggende net naar de R0. De druk op het onderliggende wegennet is daardoor terug hoger dan in de het overeenkomstig hoofdalternatief met een 50/50 modal split.

Het is dus wel degelijk allemaal mee onderzocht.

Dan spreekt u van rommelige communicatie, en zegt u dat de derde vraag een beetje achterhaald is. Ik wil toch heel duidelijk meegeven dat De Werkvennootschap heel erg inzet op communicatie en participatie en op een heel erg doorgedreven stakeholdersmanagement, niet alleen bij de werken aan de Ring, maar ook bij alle andere grote infrastructuur- en mobiliteitsprojecten. Ik denk dat De Werkvennootschap echt wel bekend staat voor haar communicatieve maar ook haar participatieve aanpak naar de buitenwereld toe. Ze sparen daar alleszins kosten noch moeite voor om daar volop op in te zetten.

Ik zal misschien toch even kort meegeven welke communicatielijnen ze allemaal gebruiken. In 2018 en 2019 werden naast alle digitale en analoge communicatiemiddelen ook heel veel informatie- en participatiemomenten georganiseerd. Een voorbeeld daarvan zijn de gespreksavonden. Er waren 28 gespreksavonden per jaar, in quasi elke gemeente rond de Ring, in Vlaanderen en Brussel, waar iedereen welkom was en zijn of haar mening kon geven over het programma. Daarnaast waren er nog eens 25 andere contactmomenten, gaande van huiskamergesprekken, bedrijvensessies tot Mobifests en dergelijke. Kortom, heel veel fysieke bijeenkomsten.

Dat was voor 2018 en 2019. Voor 2020 weet u dat dat om de bekende redenen niet meer mogelijk was. Dan heeft men volop ingezet op digitale informatiemomenten, op webinars en digitale gesprekstafels.

Daarnaast is er een doorgedreven communicatiematrix. Men gebruikt tal van digitale mediavormen. Ik denk aan Facebook, Instagram, een eigen website, digitale nieuwsbrieven, online advertenties, gemeentemagazines, maar ook gemeentelijke infoborden, en een reizende infokiosk die op publieke plekken staat. Daarnaast worden de analoge media gebruikt. Zo is er een specifieke krant, de 'Werken aan

de Ring'-krant, die ongeveer elke 9 maanden verschijnt met een oplage van 350.000 exemplaren. Zo goed als de helft daarvan wordt bedeed in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Kortom, er is heel veel informatie.

Specifiek rond de scopingnota 2 werd heel veel ingezet op communicatie en publieke raadpleging. Vanaf dinsdag 25 mei vallen zo'n 250.000 brochures in de bussen. De brochure is terug te vinden op het digitale platform. De website www.werkenaandering.be is iedereen wel bekend.

Naast die 250.000 brochures zijn er tal van andere kanalen, zoals de gemeentelijke infobladen en websites, een reizende infokiosk, sociale media, advertenties in BRUZZ en in De Zondag. U zult het wel allemaal gezien hebben. Er is heel veel informatie over. Op de website staat sinds 17 mei ook een duidelijk overzicht met alle infomomenten waarop mensen zich kunnen inschrijven om te participeren aan dit verhaal. Dat ze op 19 mei niet online zouden staan, klopt dan ook niet. Er zijn ook al heel wat inschrijvingen binnengelopen, zo meldt men mij.

Aangezien de publieke raadpleging begint op 25 mei en loopt tot 23 juli, wordt alle communicatie geconcentreerd in de week voor en de eerste weken van de publieke raadpleging. Zo is iedereen voldoende geïnformeerd.

Aan alle gemeenten wordt parallel met de publieke raadpleging advies gevraagd. Ook aan andere instanties van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wordt advies gevraagd. Gisteren heeft De Werkvennootschap in de commissie van het Brusselse Hoofdstedelijke Parlement ook een toelichting gegeven. Misschien hoort niet iedereen in deze commissie dat heel graag, maar om zoveel mogelijk mensen te bereiken is er op maandag 7 juni ook nog een Franstalige infosessie om ervoor te zorgen dat iedereen goed geïnformeerd is en kan participeren.

Het doel van de publieke raadpleging is om de kwaliteit van het uiteindelijke gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) te vergroten. Mensen die in het gebied wonen hebben alleszins een zeer waardevolle inbreng te leveren. Wat dat betreft willen we volop inzetten op die participatie en cocreatie en zorgen dat zij ten volle betrokken worden vooraleer men tot een gedragen voorkeursalternatief kan komen voor de herinrichting van de R0 Noord.

Alle adviezen en opmerkingen vanuit de publieke raadpleging zullen behandeld en verwerkt worden in een scopingnota 3, die gepubliceerd zal worden op de website van het departement en die van De Werkvennootschap. Daar kunt u straks alles terugvinden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, hartelijk dank voor uw antwoord.

Mijn bezorgdheid was tweërlei. Dat er duidelijk gecommuniceerd zou worden over de inspraakmomenten, heeft de minister toegelicht, waarvoor mijn dank. Mijn tweede bezorgdheid blijft, namelijk de overdimensionering van de R0 met vijf rijstroken in beide richtingen, waarbij te weinig is gekeken naar wat de alternatieven zijn voor dat extra beton.

Minister, u zegt dat het alternatief met de slimme kilometerheffing wel degelijk onderzocht is. Dat is het eerste dat ik daarvan hoor. Kunt u verwijzen naar de specifieke studie, waar ik die kan terugvinden en wat daar de resultaten van waren? Dat is echt nieuw voor mij.

U zegt dat het alternatief met één rijstrook minder onderzocht is. Dat klopt deels. Dat is onderzocht voor het scenario waarbij het doorgaand en het plaatselijk verkeer van elkaar gescheiden zouden worden. Als men daar een rijstrook minder heeft, dan komt men in een scenario waarbij ik me het inderdaad kan inbeelden

dat het minder efficiënt is, omdat men ofwel voor het doorgaand verkeer maar twee rijstroken heeft, ofwel voor het plaatselijk verkeer maar één rijstrook. Wat ons bevreemdt, is dat in het lightscenario, waarin de vijf rijstroken gewoon een grote snelweg vormen om het zo te zeggen, het scenario met één rijstrook minder niet onderzocht wordt. Dat is volgens ons het scenario waar wel voldoende efficiëntiewinsten zouden zijn, zonder naar vijf rijstroken te gaan.

Wij zullen dat blijven aankaarten. Ik neem aan dat dat ook in de inspraakmomenten naar voren zal komen. Ik hoop ook dat er in de toekomst alsnog naar zal worden gekeken als alternatief voor de toch wel enorme uitbreiding van de ring, namelijk van zes naar tien rijstroken, die volgens ons totaal ongewenst is en ook niet de oplossingen zal brengen die u ervan verwacht.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, ik kom graag tussen in deze commissie, ook al ben ik geen effectief lid ervan, als het gaat over zaken van de Vlaamse Rand en de ring rond Brussel.

Mijnheer Bex, u hebt het over de verbreding en u linkt die aan de modal shift. Ik ben blij met het antwoord van de minister. Ik denk dat, om die modal shift te verkrijgen in de Vlaamse Rand, de oplossing er niet in bestaat om weinig infrastructuur te gaan voorzien op een van de belangrijkste verkeersaders van heel het land. De minister heeft het ook geduid: het verkeer verschuift naar de secundaire wegen. Ik denk dat we dat zeker kunnen missen.

U begint ook weer over de kilometerheffing die in het Brusselse regeerakkoord staat. Maar mijnheer Bex, we hebben het er al verschillende keren over gehad, die kilometerheffing staat niet in het Vlaamse regeerakkoord. Wij zitten hier in het Vlaams Parlement. Ook de ring bevindt zich grotendeels op Vlaams grondgebied.

Wat de digitale infosessies betreft, hekelt u een beetje de rommelige communicatie. Ik ben het nagegaan. Men kan zich inschrijven op verschillende digitale infosessies en er is ook heel veel promotie op sociale media geweest. Ik zou echt niet weten wat men nog meer gedaan zou kunnen hebben.

Alleszins is het goed dat er opnieuw wordt ingezet op het raadplegen van de bevolking. Minister, op welke manier worden de resultaten van deze nieuwe raadpleging in de beslissing meegenomen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, u weet dat de CD&V-fractie dit project bijzonder belangrijk vindt en tevreden is dat er eindelijk schot in de zaak komt. Waarom is dat belangrijk? U hebt het zelf al gezegd: het gaat over de belangrijke verbinding tussen het oosten en het westen van het land. Ik woon zelf in Leuven, maar als ik naar Antwerpen wil, richting Gent, de kust, of zelfs de andere kant van mijn eigen provincie wil bereiken, moet ik wel over die ring. Dat wil men dan ook zo veilig mogelijk en met zo weinig mogelijk files kunnen doen. Daar zal nu aan worden gewerkt en er zijn ook al lang voorbereidende werken voor bezig.

We komen op een cruciaal punt. We hopen dat er een goede samenwerking met Brussel kan zijn en dat er geen stokken in de wielen worden gestoken. Want wat Vlaanderen nu doet met de alternatieven, met het extra openbaar vervoer dat wordt ingezet naar de hoofdstad, en ook omgekeerd, is ook in het voordeel van Brussel. Er zijn ook de fietssnelwegen. Ik herinner mij het fiets-GEN (Gewestelijk Expresnet) waarvan toenmalig minister Crevits het plan heeft voorgesteld. Dat wordt nu eindelijk versneld uitgevoerd door de Vlaamse Regering, de bevoegde minister en haar diensten, samen met de provincies. Daar wordt heel hard aan gewerkt. Dat is ook

allemaal in het voordeel van de Brusselaars. Zij kunnen zich daar ook op verplaatsen richting de Rand. Laten we dat dus alstublieft als een positief project zien. Het is een en-enverhaal. Ik doe mijn sociale media open en ik zie de laatste dagen filmpjes over die werken aan de ring, zeer goed gemaakt. Ik vind dat daarover wel een goede communicatie loopt. Ik kan daar dus niets van zeggen.

Minister, welke rol is er weggelegd voor de gemeenten in de omgeving van de ring rond Brussel? Voor hen is het ook een voordeel dat er minder sluipverkeer op het onderliggend wegennet zal komen. Dat is immers ook een doelstelling van het project. Welke rol hebben zij om mee hun burgers te informeren over wat er allemaal aan de gang is? Hoe verloopt het contact met de gemeenten? Hebben ze daar ook een rol in te spelen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, u noemt het de overdimensionering van de ring en zegt dat er te weinig is gekeken naar alternatieven. In het kader van het geïntegreerd onderzoek is alles wel degelijk in kaart gebracht. Zoals ik daarstraks al zei – en dat is ook bevestigd door mevrouw De Coninck: als men het met een rijstrook minder zou moeten doen, dan zou dat een enorme impact hebben op het onderliggend net, op de secundaire wegen. Daar kiezen vandaag al velen voor als gevolg van de congestie op de R0. Dat onderliggend net willen we opnieuw meer vrijmaken. Als we een rijstrook zouden schrappen, dan zou dat net niet gebeuren. Dat is wat ik daarstraks al heb gezegd. Dat is aan bod gekomen in het kader van het geïntegreerd planningsproces.

In dat geïntegreerd planningsproces is onderzocht hoe de modal split bewerkstelligd kan worden. Er is ook onderzoek gedaan naar de kilometerheffing. Dat zit dus allemaal in dat geïntegreerd planningsproces. Verwacht nu niet dat het een studie is zoals een studie over alleen maar de invoering van een kilometerheffing: alles is mee opgenomen, zowel een rijstrook minder, als de modal split van 50/50, als de slimme kilometerheffing.

Ik dank mevrouw Brouwers en mevrouw De Coninck voor hun tussenkomsten en om nog eens extra te benadrukken dat er qua communicatie geen enkele moeite wordt gespaard door De Werkvennootschap. Ik hoor dat mevrouw Brouwers bijna om de oren wordt geslagen met tal van filmpjes. Er wordt dus volop aandacht voor gevraagd om een zo ruim mogelijke participatie te krijgen van de hele bevolking.

Mevrouw De Coninck vroeg wat er specifiek gebeurt met alle adviezen van de betrokken gemeenten en instanties en met de meningen van de burgers. Al deze elementen worden verwerkt in de scopingnota 3, die na de publieke consultatie zal volgen. Afhankelijk van het aantal vragen, opmerkingen, bedenkingen en adviezen zal het de nodige tijd vragen om dit allemaal te verwerken. Er wordt aan de gemeenten in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gevraagd om de nodige informatie te verstrekken. Ook hun adviezen en opmerkingen worden verwerkt in die scopingnota. Alle opmerkingen en adviezen worden dus wel degelijk ter harte genomen en verwerkt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb niet in extenso toegelicht wat er allemaal rommelig is aan de communicatie om wat tijd te winnen. Ik had het misschien beter wel gedaan. Ik ben blij dat het alleszins is opgehelderd.

Ik denk niet dat het hier gaat om een tegenstelling tussen Vlaanderen en Brussel, maar dat bijvoorbeeld problemen van luchtverontreiniging en sluipverkeer zich aan de twee kanten van de gewestgrens stellen. Aan twee kanten van de gewestgrens geldt ook dat sluipverkeer niet opgelost wordt door elders meer capaciteit te creëren, maar door slimme ingrepen in de verkeerssituatie waar het zich voordoet.

Minister, ik zal nog enkele punten in een schriftelijke vraag opnemen. In het light-scenario is geen scenario onderzocht met minder rijstroken. Ik weet nog altijd niet waar de slimme kilometerheffing en de modal split zijn onderzocht, maar ik zal die vragen schriftelijk stellen, zodat u dat nog wat verder kunt verduidelijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het besluit van het Overlegcomité over SmartMove – 3508 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, we komen nog maar eens terug op de Brusselse stadstol, zoals dat gemeenzaam wordt genoemd. Eind 2020 werd beslist dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een overlegstructuur zou opzetten om met de andere gewesten de dialoog aan te gaan rond de plannen voor de stadstol SmartMove.

Sinds januari is er overleg gepleegd in verschillende werkgroepen, waarbij ook de administraties van de verschillende gewesten zijn betrokken. Dat was wel nodig, want we weten ondertussen allemaal dat er discriminatie zou kunnen ontstaan tussen de Vlaamse en Waalse pendelaars die naar Brussel pendelen en de inwoners van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Iedereen zou de SmartMovebelasting moeten betalen, terwijl er niets zou veranderen aan de verkeersbelasting in ons gewest maar die in het Brusselse Gewest wel naar beneden zou worden gehaald. Het is goed dat we van in het begin aan de alarmbel hebben getrokken.

Eind maart werd een geconsolideerd rapport voorgelegd aan de deelnemers van het overleg. Dat rapport vat alle vraagstukken samen, zoals de gelijklopende doelstellingen en de meningsverschillen. Op 19 april kwam de centrale werkgroep samen om de vergadering van het Overlegcomité voor te bereiden. Op 29 april heeft de Brusselse Regering de nota goedgekeurd met het verzoek aan het Overlegcomité om zich over de stand van zaken te buigen. Dit punt stond op de agenda van het Overlegcomité van 26 mei. In de pers van vandaag is te lezen dat er nog heel wat juridische, fiscale en technische bezwaren zijn opgedoken in de loop van de afgelopen maanden. Er zou toch al een advies aan de Raad van State worden gevraagd. De hamvraag is of Brussel eenzijdig een stadstol kan invoeren of dat daarvoor een akkoord met de andere deelstaten nodig is. We zijn zeer benieuwd naar wat de Raad van State daarover zal vertellen.

Ondertussen werd ook bekendgemaakt dat de SmartMove is opgenomen in de Europese Recovery and Resilience Facility door de Brusselse Regering, en dat voor een bedrag van 51 miljoen euro aan herstelsubsidies, oftewel een derde van de Brusselse mobiliteitsenveloppe aan relancemiddelen. Dit lijkt erop te duiden dat de Brusselse Regering overtuigd is de plannen door te zetten.

Is het mogelijk om het geconsolideerde rapport ter beschikking te stellen? Wat was het resultaat van de bespreking op het Overlegcomité van 26 mei? We kunnen het wel lezen in de krant, maar het is altijd interessant om het te horen van iemand die het op de eerste rij heeft meegemaakt.

Welke knelpunten of onduidelijkheden moeten nog verder worden uitgeklaard?

Wat zijn de volgende stappen in het overleg tussen de regio's? Wat is de timing en planning?

Welke initiatieven zult u nemen naar aanleiding van de besluiten van het Overlegcomité en het verdere overleg tussen de regio's?

Waarvoor zal dat bedrag van 51 miljoen euro dienen dat de Brusselse Regering heeft aangevraagd bij de Europese Unie in het kader van het Europese Recovery and Resilience Facility?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen.

Inderdaad, het komt vaak terug in deze commissie, maar het is zeker belangrijk als het kort na een Overlegcomité volgt. Gisteren is er inderdaad een Overlegcomité geweest, waar onder meer ook Smart Move werd behandeld. Ik ga niet alles herhalen wat ik vorige week gezegd heb; ik denk dat dat voldoende duidelijk was.

Wat specifiek het Overlegcomité betreft, kan ik u meegeven dat het Overlegcomité akte heeft genomen van de nota van 29 april. Het heeft ook akte genomen van de beslissing van de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om het advies van de Raad van State in te winnen, alsook een advies bij de Europese Commissie. Daarbij is heel expliciet de bepaling opgenomen dat deze adviesaanvraag geen impliciet akkoord betekent van de overige overheden met de invoering of de realisatie van het SmartMoveproject. Het advies van de Raad van State en van de Europese Commissie zal worden verdeeld onder de leden van de centrale werkgroep van het comité, en zal dan ook daar nadien verder bediscussieerd worden.

Er is verder ook duidelijk gestipuleerd dat het overleg nu niet is afgelopen, en dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zich van verdere stappen onthoudt tot wanneer dat overleg verder kan plaatsvinden, rond onder meer die adviezen. U weet dat de doorlooptijd van een advies van de Raad van State meestal zestig dagen is. Er wordt dus verwezen naar het verderzetten van het overlegmodel. Ik wil ook nog zeggen dat het advies van de Raad van State vooral betrekking heeft op de fiscale bepalingen en de bevoegdheid daaromtrent. Maar zeker rond mobiliteit als dusdanig blijven er uiteraard nog altijd heel wat vragen onbeantwoord of heel wat issues op tafel liggen.

Wat uw vraag rond het geconsolideerd rapport betreft, moet ik u meegeven dat het hele overleg rond Smart Move gestuurd wordt door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. En gelet op het feit dat het overleg nog altijd niet is afgerond, denk ik dat het aangewezen is dat u het rapport opvraagt via de Brusselse collega's.

Wat betreft de volgende stappen en de timing: ik zei al dat de Raad van State er om en bij de zestig dagen over doet. De timing waarbinnen de Europese Commissie een advies zal uitbrengen, is mij zelf niet helemaal duidelijk. Alleszins is er dat engagement, en werd er in het Overlegcomité opgenomen dat het overleg niet is afgerond. Nadat die adviezen binnenkomen, moet het overleg worden voortgezet. Het zal sowieso enige tijd vragen, maar alleszins zal het overleg zijn verdere beloop moeten kennen.

Uw laatste vraag ging over het bedrag van 51 miljoen euro dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft aangevraagd bij de EU in het kader van het Europees Recovery and Resilience Facility. Daarvan moet ik u meegeven dat men die middelen heeft gevraagd, en dat daarbij een onderscheid moet worden gemaakt tussen enerzijds de mobiele app die Brussel daarmee wil implementeren, en anderzijds de fiscale hervorming met de kilometerheffing die ze wil doorvoeren. Er is de implementatie van een gratis mobiele app die onder meer de invoering van een kilometerheffing zou moeten faciliteren, maar ook andere elementen zou moeten opnemen. Dus die mobiele app kan men gebruiken als hefboom om een aantal doelstellingen te realiseren. En in principe, als het specifiek en louter gaat over de technische applicatie,

zouden de middelen daarvoor gebruikt kunnen worden. Maar voor de kilometerheffing is het overleg niet afgerond, dus ik denk niet dat men daar op dit ogenblik al Europese middelen voor zal kunnen aanwenden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, bedankt voor het antwoord. Ik had inderdaad niet gevraagd of er nog advies werd gevraagd aan de Europese Commissie, want u had dat vorige week ook gezegd. Dat is dus wel degelijk gebeurd, en dat is goed. Al hebben we wat dat betreft misschien minder zicht op de timing.

Ik vind het eigenlijk heel belangrijk dat u hier een paar keer herhaald hebt dat het overleg niet is afgelopen. Want ik heb dat niet echt gelezen in de berichtgeving hierover, dacht ik. Ik denk dat dat heel belangrijk is dat, wat er ook aan adviezen is, jullie daar nog samen over kunnen discussiëren, dat jullie verder in discussie gaan. Het is dus geen advies dat alleen aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is gericht, waar zij dan bij wijze van spreken hun plan mee gaan trekken. Het zal in overleg verder bediscuteerd worden. Ik vind het positief dat het overleg nadien verder kan gaan. Zolang we daarover blijven praten en zorgen dat de mobiliteit in het gebied zowel rond als in Brussel kan verbeteren, op andere manieren, in fases, denk ik dat we goed bezig zijn. Als iets door de strot wordt geduwd, eenzijdig wordt opgelegd, dan vrees ik dat we niet goed bezig zijn. Ik denk dat het uiteindelijk een positieve zaak is dat het overleg verdergaat.

Verder vind ik dat ze die 51 miljoen euro daar natuurlijk voor mogen reserveren, maar dat is toch wel veel geld voor een mobiele app. Dat lijkt mij iets dat nog verder uitgeklaard moet worden. Laat ons hopen dat ze voorlopig de centen nog niet nodig hebben, en dat er nog verder overlegd wordt. In elk geval lijkt mij die datum die ze hadden vooropgesteld, 1 januari 2022 dacht ik, dus binnen een maand of acht, negen, onhaalbaar. In die zin kunnen we onze pendelaars toch al geruststellen dat ze daar niet te veel van moeten verwachten. Dit lijkt mij nu onhaalbaar na deze adviesaanvragen.

Maar goed, het is afwachten. En het zal hier inderdaad nog regelmatig terugkomen. Ik heb niet bepaald een bijkomende vraag.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Collega's, minister, ook op dit dossier kom ik graag tussen. Het is inderdaad een dossier dat al regelmatig aan bod is geweest, en het zal zeker niet de laatste keer zijn.

Nu, het is goed dat er eindelijk overleg is. Het is ook goed dat dat ernstig wordt genomen, en dat het niet voor de show is, dus dat dat ook verdergaat na het advies dat de Raad van State zal uitbrengen. Ik heb eigenlijk ook geen bijkomende vraag voor u, minister, want ik denk dat de vraag in dit dossier vooral is wat de Raad van State hierin zal adviseren op het vlak van die fiscale bepalingen en de bevoegdheden tussen de verschillende regio's.

Nu, los van deze vraagstelling en het overleg dat eindelijk gaande is, denk ik dat we mogen stellen dat dit niet mag betekenen dat de positie van Vlaanderen wijzigt. Ik denk dat die positie heel duidelijk is, en dat die ook bekrachtigd is in onze resolutie die we in het parlement hebben aangenomen. Het kan dus nooit de bedoeling zijn dat die SmartMove leidt tot een belastingverhoging voor de Vlaamse pendelaar. Dat is duidelijk. Dat kan geenszins het geval zijn. En de berichten die we deze week hebben gelezen over de financiën van Brussel doen eigenlijk een beetje het ergste vermoeden. Brussel heeft een tekort van 25 procent en blijkbaar een schuld van 180 procent van de ontvangsten. Dat zijn gigantische bedragen. We hebben

toen bij de besprekingen ook gehoord dat ze de inkomsten hadden gebudgetteerd vanaf volgend jaar.

Nogmaals, het kan niet de bedoeling zijn dat Brussel de pendelaar die niet in Brussel kan stemmen op iemand die hem of haar vertegenwoordigt, gebruikt wordt om de financiële problemen van Brussel op te lossen. Ik denk dat ze daar zelf verantwoordelijk voor zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb enkele algemene bedenkingen. Voor de Brusselse stadstol realiteit zal worden, minister en goede collega's, zal er nog heel veel water door de Zenne richting de zee vloeien. Ik denk dat we op ons qui-vive moeten blijven, en u doet dat ook, minister. Ik wil u daarvoor een compliment geven.

Ik denk inderdaad dat dat overleg alle kansen moet krijgen en dat we zelf ook over een duurzame mobiliteit moeten nadenken en over hoe we op dat vlak met de drie gewesten samen stappen voorwaarts kunnen zetten. We hebben daar nu veel tijd voor. Uiteraard zeggen we neen tegen het unilateraal opleggen van zo'n stadstol op de kap van de Vlaamse en de Waalse pendelaar. Ik denk dat die boodschap ondertussen in Brussel goed begrepen is.

We hebben nu dus tijd. Gebruik die inderdaad om na te denken over een duurzame mobiliteit en over het pendelverkeer richting onze hoofdstad, een van de topplaatsten op het vlak van filecongestie in heel Europa. We mogen mensen ook niet nodeloos in paniek brengen. Er zal nog heel veel water naar zee stromen, vooraleer die stadstol realiteit wordt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik was eerst niet van plan om tussen te komen, collega's, maar wil me toch aansluiten bij dit 'bijna-Kumbaya-moment'. Iedereen is blij met de manier waarop het Brusselse Gewest de dialoog op een volwassen manier aangegaan is met het Vlaamse Gewest en nu inderdaad ook het advies vraagt van de Raad van State en zich engageert om vervolgens het overleg opnieuw te voeren op basis van wat de Raad van State zal zeggen.

Ik denk – en collega De Coninck zal eens volledig op mijn lijn staan – dat we allemaal hopen dat de Raad van State zoveel mogelijk bevestigt dat de gewesten een zekere autonomie hebben, maar dat ze ook moeten samenwerken.

Ik denk, minister, dat het belangrijk is om te beklemtonen wat collega Keulen heeft gezegd: de congestieproblematiek en de luchtvervuiling in Brussel zijn enorme problemen, die aangepakt moeten worden. Als Brusselaars denken wij dat je daarvoor ingrijpende maatregelen moet nemen, dat je het autoverkeer moet proberen te ontmoedigen om mensen richting die alternatieven – waar Vlaanderen mee voor zorgt – te krijgen.

Door de lopende procedure weten we nu dat die slimme kilometerheffing nog niet voor morgen zal zijn. De horizon schuift een beetje op. U hebt zelf ook een horizon aangegeven waarin voor Vlaanderen een slimme kilometerheffing denkbaar wordt. U hebt namelijk 2025 als mogelijke datum naar voren geschoven. Dus ik denk dat er inderdaad nog veel overleg nodig is, maar dat dan misschien ook wel mooie gemeenschappelijke oplossingen mogelijk worden.

Bart Claes (Vlaams Belang): Ik wil ook nog enkele bijkomende vragen stellen.

Er wordt een advies gevraagd aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State. Maar welke vragen worden er door het Overlegcomité, of door de Brusselse Regering,

precies gesteld? Welke concrete plannen liggen er dan precies voor? Is dat eigenlijk een voorontwerp van ordonnantie, of hoe moet ik dat juist zien?

U zegt dat de Raad van State meestal een advies geeft binnen de zestig dagen, maar ik denk dat men specifiek moet vragen naar de gewenste termijn. Hebt u weet van een termijn? Is dat vijf dagen, dertig dagen, zestig dagen? Of is er geen termijn gevraagd? Dan heeft de Raad van State carte blanche.

Ik heb u ook horen zeggen dat, zodra dat advies er is, dit zal worden meegedeeld aan alle deelnemers van het Overlegcomité. Is er een mogelijkheid om dat advies ook te zien te krijgen via u?

Eenzijds is er natuurlijk het wettelijkheidstoezicht, maar een andere zaak is de wenselijkheid van die maatregel voor onze eigen pendelaars. Zal de regering tegenmaatregelen treffen, mocht Brussel de SmartMove alsnog eenzijdig durven in te voeren, ondanks het verzet van de andere gewesten? Zal de Vlaamse Regering er in dat geval bijvoorbeeld voor pleiten om bepaalde subsidiestromen die nu naar Brussel vloeien, evenredig te verminderen om dat geld te gebruiken om onze eigen getroffen pendelaars te compenseren? Welke andere initiatieven zult u nog nemen, minister, om te vermijden dat onze pendelaars het slachtoffer worden van deze Brusselse plannen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik heb er ondertussen de notificatie van het Overlegcomité bijgenomen, waarin duidelijk staat dat het overleg zeker niet afgelopen is. Ik denk dat dat een eerste heel belangrijk element is. Er staat ook in dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zich ertoe verbonden heeft om geen nieuwe beslissing te nemen inzake wagen- of wegefiscaliteit zolang het overleg lopende is, en ten minste tot de datum waarop het project van SmartMove behandeld zal worden op een volgende bijeenkomst van het comité, dat maar kan volgen na de ontvangst van de adviezen van de Raad van State en van de Europese Commissie, en tot alle overheden – dus het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, beslist hebben dat het overleg afgelopen is. Bijkomend is ook expliciet opgenomen dat er een impactstudie moet komen, onder andere op het socio-economische en technisch-juridische vlak. Dat wordt gevraagd bij de daarvoor bevoegde instellingen.

Mijnheer Claes, u vroeg wat er specifiek gevraagd wordt aan de Raad van State. Het Overlegcomité heeft akte genomen van de beslissing van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om advies in te winnen bij de Raad van State. Ze vragen een advies over hun ontwerpordonnantie met betrekking tot SmartMove alsook hun ontwerpordonnantie inzake de opheffing van hun eigen verkeersbelasting en de wijziging van de belasting op de inverkeerstelling. Bij de adviesaanvraag aan de Raad van State zal ook een brief volgen met een toelichting van het SmartMoveproject en met de juridische vragen van de gewesten en van de federale overheid over dat project. Die worden daar dus specifiek aan toegevoegd. Een ander zeer belangrijk bijkomend element dat we hebben laten opnemen, is dat deze adviesaanvragen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest geen impliciet akkoord betekenen van de andere regeringen met het invoeren van SmartMove als dusdanig. Ook dat is er dus expliciet in opgenomen.

Ik herhaal: het overleg is nog lopende. Het advies over een ontwerpordonnantie vergt doorgaans zestig dagen – dezelfde termijn als voor een ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering, tenzij er hoogdringendheid aangedragen wordt. Wij verwachten dus dat de Raad van State binnen een zestigtal dagen een advies zal geven. De termijn voor het advies van de Europese Commissie is me niet geheel duidelijk. Alleszins zal het nog wel de nodige tijd vragen. Ik ben het ook eens met

wat mevrouw Brouwers zegt: ook ik denk dat de timing die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest initieel voor ogen had, zeker niet haalbaar is.

Alleszins – en ik denk dat we op dat vlak allemaal op ongeveer dezelfde lijn zitten – kunnen en zullen wij ons niet akkoord verklaren met een eenzijdige belastingverhoging door één gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ten nadele van de Vlaamse pendelaar. Dat heb ik meermaals gezegd.

Mijnheer Bex, ik heb nooit gezegd: 'In 2025 is dat allemaal in orde en komt dat er wel.' Zoals mevrouw De Coninck zegt, werd er in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering niets opgenomen rond de invoering van een kilometerheffing.

Zelf heb ik wel ook al meermaals gezegd dat er zeker iets te zeggen valt voor een belasting op gebruik in plaats van een belasting op bezit, maar dat dan ook telkens alle randvoorwaarden moeten worden vervuld. Wij investeren met de werken aan de R0 onder andere meer dan 1 miljard euro in heel wat randvoorwaarden. We verwachten dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ook nog volop gaat investeren in tal van randvoorwaarden, maar die zijn absoluut noodzakelijk. Ik blijf ook herhalen dat het in mijn ogen veel beter is om een dergelijke belasting te hebben voor heel het grondgebied van België, zoals we die ook hebben wat de kilometerheffing voor de vrachtwagens betreft. Wat dat betreft, geef ik u nog heel graag even het tijdsbestek mee. Men is in 2007 over een kilometerheffing voor vrachtwagens beginnen te praten. In 2011 is er een samenwerkingsovereenkomst gesloten, en in 2016 is dat ingevoerd. Nu wordt zonder meer gesteld dat in 2025 alles is orde is, maar dat heb ik niet gezegd. Ik heb wel altijd 'ja' gezegd tegen een belasting op gebruik in plaats van een belasting op bezit, maar onder voorwaarden, en die voorwaarden lijken me zeker duidelijk. Kortom, zover zijn we niet. Vandaag gaat het over de invoering van SmartMove en het interfederaal overleg dat daaromtrent heeft plaatsgevonden. Dat overleg is nog altijd bezig, en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft zich ertoe geëngageerd om geen maatregelen te nemen, geen nieuwe ordonnanties zolang het overleg loopt, en alle overheden moeten concluderen wanneer het overleg wél afgelopen is.

Dat komt waarschijnlijk in het najaar nog eens terug.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, dank u wel voor het nog eens heel duidelijk voorlezen van de tekst. Ik versta dat dus eigenlijk als volgt. Zelfs met een positief advies van de Raad van State of van de Europese Commissie betekent dat niet dat dat een vrijgeleide zal zijn voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de kilometerheffing ten nadele van de Vlaamse en Waalse pendelaars in te voeren. We blijven bij dat standpunt, dat ook duidelijk is verwoord in onze resolutie. U hebt er ook al naar verwezen: ik denk dat er inderdaad wel een link is met de vorige vraag, van collega Bex. Als we willen inzetten op een kilometerheffing, die uiteraard budgetneutraal en zo moet zijn, die geen extra dure belasting mag zijn, dan moet ook bij ons die belasting op de inverkeerstelling worden herbekeken. Dat is een heel verhaal op zich. Stel dat men dat ooit wil doen, dan moeten de alternatieven er wel eerst zijn. Die alternatieven, dat zijn nu net onder meer het aanpakken van de ring rond Brussel. Als we minder in Brussel mogen rijden, dan moet men er wel voor zorgen dat we er op een vlotte en verkeersveilige manier rond kunnen rijden. Het is dus een beetje terug naar de vorige vraag. Er zijn ook de andere alternatieven: de fietssnelwegen, de trams, het openbaar vervoer. Dat Vlaanderen daar nu extra op inzet, is ook heel belangrijk, los van de discussie over de stadstol en de kilometerheffing.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de inzet van watertaxi's in Vlaanderen
– 3531 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, sedert kort bestaat er naast de veerboot en de Waterbus over de Schelde ook de watertaxi: blijkbaar ideaal voor wie de files wil vermijden en bovendien op een snelle manier zijn bestemming wil bereiken. Het betreft een initiatief van een nieuwe Rupelmonds bedrijf, XO Boating, dat het idee oppikte in het buitenland. De watertaxi is dus een ideaal alternatief voor wie files wil vermijden, maar tegelijk is het ook puur plezier. In Nederland zijn watertaxi's ondertussen al goed ingeburgerd en vaart men ondertussen ook met grotere boten.

Het principe is eigenlijk hetzelfde als bij een taxi op het land. De Waterbus is een fantastisch initiatief, maar is niet erg flexibel en de laatste halte vanuit Antwerpen is reeds in Hemiksem. De vaste route van de watertaxi, Temse-Antwerpen werd recent ingevaren, met een reistijd van amper een half uur.

De enige beperking zijn de mogelijkheden om aan- en af te meren. Men kan momenteel enkel de publieke steigers gebruiken. In het buitenland erkennen ondertussen heel wat steden en gemeenten dat die watertaxi de ontbrekende schakel is in hun vervoerssysteem. Minister, uw beleid houdt in dat men in het kader van de modal shift zo veel mogelijk personen naar andere vervoersmodi wil leiden. Erkent u dat de watertaxi daadwerkelijk een rol kan spelen in de realisatie van de modal shift? Bent u van plan om de watertaxi ook te integreren in uw beleid omtrent die modal shift? Bekijkt u de mogelijkheid om het principe van de watertaxi uit te rollen over de rest van Vlaanderen en in die zin de samenwerking aan te gaan met bedrijven die watertaxi's aanbieden? Zoals ik al zei, in het buitenland worden dergelijke initiatieven enthousiast onthaald in waterrijke steden en gemeenten. Hoe wilt u onze steden en gemeenten warm maken om de watertaxi mee te integreren in hun lokale mobiliteitsplannen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, dank u wel voor uw vraag over de watertaxi's. "Puur plezier", heb ik hier gehoord en genotuleerd. Alleszins ben ik inderdaad van oordeel dat de watertaxi een rol kan spelen in de realisatie van onze modal shift, net als andere vervoersvormen. U weet dat we daar het collectief vervoer en de fiets, maar sowieso ook de taxi's en dergelijke mee in opnemen. Men moet natuurlijk wel bekijken wat het best geplaatst is op welke locaties, uiteraard ook rekening houdend met de kosten daarvan.

U vroeg of ik van plan ben om de watertaxi te integreren in het beleid rond de modal shift. Een watertaxi is hetzelfde als een gewone taxi. Het kan een mobiliteitsoplossing zijn, die dan specifiek valt onder de noemer of categorie vervoer op maat. Het is aan de vervoerregio's om dat vervoer op maat verder uit te tekenen en watertaxi's daar al dan niet mee in op te nemen. Alleszins laten we op dat vlak alle vrijheid aan de vervoerregio's. Een watertaxibedrijf is, net als andere taxibedrijven, geen overheidsbedrijf, maar een privaat initiatief. Het is aan de vervoerregio's om te bekijken in welke mate zij daar invulling aan willen geven.

U vroeg of we de watertaxi willen uitrollen in de rest van Vlaanderen. Omdat dat deel uitmaakt van het vervoer op maat, is het aan de vervoerregioraad om te beslissen om daar al dan niet op in te gaan.

U vroeg hoe we dit willen laten integreren in de lokale mobiliteitsplannen? Hierbij geldt enigszins de wetmatigheid van vraag en aanbod. Indien er veel vraag naar is, indien er veel nood aan is, dan zullen een aantal private spelers daar sowieso wel op willen inzetten. Opnieuw, het is aan de lokale besturen in de vervoerregio's om te bekijken of daar specifiek nood aan is en of men daar verder gevolg aan wil geven.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik stel vast dat u inderdaad niet tegen de uitrol van die watertaxi's bent, maar ik vind uw antwoord toch vrij algemeen. U schuift de verantwoordelijkheid toch weer door naar de vervoerregio's. Ik ben altijd een believer geweest in de troeven van de Waterbus. Ik ben er dus van overtuigd dat dit in bepaalde regio's in Vlaanderen een mooi alternatief kan zijn, ook voor fietsende pendelaars, mensen die de combinatie willen maken van fiets met Waterbus en fiets met watertaxi. We weten dat u reeds herhaaldelijk hebt aangehaald dat de financiering van bijvoorbeeld de Waterbus ten laste van de vervoerregio's valt, maar als het over de kosten van die Waterbus zelf gaat, van de infrastructuur en het personeel, dan is dat voor een vervoerregio natuurlijk zo goed als onbetaalbaar. Ik blijf het nog altijd jammer vinden dat we die Waterbus niet in meer waterrijke gebieden hier in Vlaanderen kunnen uitrollen. Ik denk dus dat die watertaxi inderdaad een alternatief kan zijn voor de Waterbus.

Als men dan ook nog eens kan voorzien, zoals in Nederland, in iets grotere watertaxi's waarop men ook een aantal fietsen kan meenemen, dan kunnen ze perfect bijdragen aan de modal shift. Een watertaxi kan voor de vervoerregio's een betaalbaar alternatief zijn. Er moet natuurlijk een kader voor gecreëerd worden. Bent u bereid, minister, om dat kader te creëren? We weten dat de financiële mogelijkheden van de vervoerregio's niet onbeperkt zijn. Bent u desnoods bereid om financieel bij te springen om de watertaxi's te faciliteren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, u bent niet helemaal tevreden met mijn antwoord. Ik heb duidelijk gezegd dat de watertaxi kan bijdragen aan de modal shift. Elke vorm van collectief vervoer levert een bijdrage, maar een watertaxi is zoals een taxi over de weg een privaat initiatief. De overheid moet niet elk privaat initiatief ondermijnen en naar zich toetrekken. Natuurlijk, voor taxi's op de weg moeten we weginfrastructuur voorzien, voor een watertaxi moeten we aanlegkades voorzien. Dat gebeurt ook. U vraagt naar een kader, op de waterwegen zorgen we dat diverse boten en taxi's kunnen aanmeren maar we gaan de exploitatie niet op ons nemen. We hebben inderdaad de waterbus in Antwerpen, en die vaart. Als de vervoerregio's straks tot de conclusie komen dat er nood is aan meer watertaxi's voor specifieke noden en vragen, dan is het aan hen om daarop in te zetten en aan de slag te gaan.

Aanlegkades zijn voor de overheid omdat de waterweg nu eenmaal beheerd wordt door de Vlaamse overheid, maar we gaan niet over tot exploitatie van watertaxi-diensten. Vraag en aanbod zullen hier sturend werken. Dat zal de vervoerregio's al dan niet aanzetten om watertaxi's in te zetten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik denk dat u mij ergens verkeerd begrepen hebt. Het is inderdaad niet de bedoeling dat de overheid die zaken gaat exploiteren. We zijn uiteraard voorstander van het privé-initiatief van bedrijven om daarop in te zetten. We kunnen het alleen maar toejuichen dat er vanuit de privé-sector initiatief genomen wordt om mee te werken aan milieuvriendelijke initiatieven en de modal shift.

Goed, ik ben tevreden met uw antwoord. U wilt het kader rond de aanlegplaatsen creëren. Naar ik gehoord heb, zijn er daar nog een aantal hiaten waar werk van moet worden gemaakt. Ik denk dat het uw taak kan zijn om bedrijven aan te spreken opdat ze hun personeel gebruik laten maken van watertaxi's. Er zijn nogal wat bedrijven die op zoek zijn naar alternatieven om na de coronacrisis, als het verkeer weer op volle toeren draait, aan te bieden in plaats van de wagen. Dat geldt zeker voor bedrijven die inzetten op de modal shift en onder andere fietsen willen stimuleren. De combinatie fietsen en varen kan interessant zijn. In combinatie – waar mogelijk – met de watertaxi kan dit er alvast voor zorgen dat nog meer mensen de wagen laten staan.

Ik verwijs nogmaals naar Nederland waar men met die taxi's al veel verder staat. Sommige aanbieders varen naar meer dan vijftig bestemmingen. Ik kan me echt niet inbeelden dat bedrijven niet geïnteresseerd zouden zijn om werknemers een snel alternatief te bieden. Ik kijk in eerste instantie naar de bedrijven die zich in de toekomst zullen vestigen aan onze binnenvaarthubs. Dat kan een interessant alternatief zijn voor hun werknemers. Er zijn mogelijkheden, niet alleen vanuit uw departement, maar ook vanuit de vervoerregio's, om met die bedrijven de samenwerking aan te gaan. Dat moet absoluut worden onderzocht.

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 mobiliteit ten noorden van Brugge
– 3541 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, u kent dit dossier zeker al want sinds het begin van deze legislatuur werden er al 34 schriftelijke vragen ingediend over de huidige situatie en de toekomstige evoluties van de N31 in Brugge. Deze gewestweg vormt de verbinding tussen de verkeerswisselaar E40/E403 en de A11 en loopt verder door richting de Zeebrugse haven. De veelheid aan vragen bewijst dat het traject vele pijnpunten kent. Uit alle antwoorden op de schriftelijke vragen komt een leidmotief naar voren: wachten. Er wordt gewacht op studies, op beslissingen, op centen. En ondertussen blijft alles aanslepen en blijft de verkeersveiligheid een zeer precair gegeven. Dat wekt in de omgeving ook wel emoties los. Dat geldt vooral voor het noordelijk deel van de N31, vanaf de A11 tot in Zeebrugge, met onder andere de doortocht van Lissewege en de passage door de schoolomgeving van de Lisblomme.

Terwijl iedereen wacht, houden de inwoners van Lissewege en Zwankendamme elke dag hun hart vast. Na de openstelling van de A11 nam de verkeersdruk tijdelijk af, maar bij de jongste metingen, eind vorig jaar, zagen we wel een gevoelige stijging ten opzichte van 2019. Als mogelijke verklaring noemde u hiervoor in een van uw antwoorden corona, maar corona zou net een reden moeten zijn voor minder verkeer. Er is het debat over het openbaar vervoer, maar anderzijds werkten heel veel mensen toch ook thuis. Wanneer objectieve cijfers op zo'n manier geïnterpreteerd worden, vraag ik mij toch af op welke manier we structurele, rationele oplossingen zullen zien.

Een belangrijke doorbraak voor een verkeersveiliger expresweg zit in de aanleg van de F31-fietssnelweg. De betrokken partners, het Vlaamse Gewest, de provincie en de stad, zijn het in grote mate eens over het tracé en de noodzakelijke ingrepen. Maar ondanks deze eensgezindheid lijkt het op het terrein niet vooruit te gaan.

Ik stel mijn vragen ook vanuit de grote bezorgdheid van alle omwonenden.

Minister, hoe komt het dat zoveel knelpunten al jaren wachten op een oplossing, ook al liggen de plannen soms al lang klaar? In hoeverre is het opstarten van nieuwe studies een goedkoop alternatief voor oplossingen op het terrein?

Kunt u aangeven welke ingrepen nodig zijn om een verkeersveilige fietssnelweg mogelijk te maken tussen de A11 en Zeebrugge, parallel aan een verkeersveilige N31?

Kunt u voor elk deeltraject van zowel de F31 als de N31 – de delen A11-Lissewege, de doortocht Lissewege, Lissewege-Zwankendamme en Zwankendamme-Zeebrugge – de huidige stand van zaken geven voor wat betreft concrete planning, timing van realisatie en budgettering?

Sommige deeltrajecten van de F31 liggen niet op gewestdomein maar vormen een zeer veilig alternatief voor de fietsstroomkies op de N31. Is het gewest bereid de stad Brugge te ondersteunen om deze alternatieve infrastructuur te realiseren? Zijn daarover afspraken gemaakt tussen uw diensten en de stad Brugge?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Vaneekhout, de veelheid aan vragen wijst op het grote aantal pijnpunten. U weet ook dat we daar in een havengebied zitten met heel wat uitdagingen. Daardoor zijn er veel studies nodig over nieuwe infrastructuur die een antwoord moet bieden op alle knelpunten en vragen. Het is noodzakelijk dat we altijd alles in kaart brengen. U weet ook dat er vaak nieuwe elementen naar boven komen of zich opdringen.

Waar staan we? Welke projecten lopen? De A11 is gerealiseerd. Voor de ondertunneling van de spooroverweg in Lissewege lijkt een voorkeursbesluit binnen handbereik te liggen. De voorbije jaren is er het hoogspanningsproject Ventilus van Elia bij gekomen en ook het complexe project van de nieuwe sluis in Zeebrugge. Er zijn ook de plannen voor de fietssnelweg F31 van Brugge naar Zeebrugge.

Kortom, bepaalde dingen zijn gerealiseerd, maar bepaalde grote planprocessen lopen nog of zitten op dit ogenblik in de pipeline. Het is niet dat er dan maar gewoon gewacht wordt om te wachten, of dat er studies worden besteld om niet te moeten overgaan tot realisatie op het terrein. Ik heb in deze commissie zelf al meermaals aangegeven dat het voor mij ook allemaal wat sneller mag gaan en dat we vaak blijven steken in studies. Natuurlijk is het in een gebied als dit, een havengebied met tal van grote projecten die daar lopende zijn, nog wel wat complexer.

Het is alleszins van belang dat het voorbereidende traject grondig gebeurt, zodat de middelen goed kunnen worden ingezet. Voorbarig infrastructurele ingrepen doen die veel geld kosten, om ze na enkele jaren weer in vraag te stellen of om na enkele jaren te moeten concluderen dat ze niet de juiste zijn, dat zou natuurlijk ook geen goede zaak zijn.

Met de toekomstige aanleg van fietssnelweg F31 zal de verkeersveiligheid voor de fietser van en naar Zeebrugge sowieso aanzienlijk verhogen. De tracékeuze is natuurlijk bepalend om de ingrepen die nodig zijn, te kennen.

Er zijn natuurlijk een aantal dossiers die daarmee interfereren. Ten eerste zijn er onteigeningen nodig. Daar zitten we met een aantal dossiers op tafel. We weten ook dat er her en der dubbel gebruik is, bijvoorbeeld een combinatie van een fietssnelweg met een landbouwweg of een dienstweg van Infrabel. Ook dat interfereert met de tracékeuze. Ten noorden van Lissewege is er interactie met het project van de nieuwe sluis van Zeebrugge. De keuzes die door de afdeling Maritieme Toegang (AMT) gemaakt worden, hebben natuurlijk ook een invloed op de tracékeuze van

de F31 en de noodzakelijke ingrepen. Het eindsegment van de oostelijke en de westelijke tangent loopt dan weer doorheen de Oudlandpolder. Ook dat heeft natuurlijk een belangrijke impact. Daar moeten ook nog een aantal belangrijke knopen doorgehakt worden qua tracékeuze en haalbaarheid van de vergunning.

Dat is het algemene kader, maar we kunnen het tracé eigenlijk opdelen in vier deelgebieden. We hebben het deel A11 tot Lissewege. Hier lopen de onderzoeken naar de mogelijkheden op het vlak van onteigeningen en de landbouwstructuur, om in correlatie van die twee elementen te zoeken naar het beste tracé. Het tweede deel is in Lissewege zelf. Daar loopt een onderzoek naar waar we het best de spooronderdoorgang kunnen maken. U weet dat de fietssnelweg op een gegeven moment moet wisselen van de ene kant van het spoor naar de andere kant. Er moet een goede locatie gevonden worden voor die tunnel. Dat gebeurt natuurlijk in nauw overleg met TUC RAIL, gelet op het feit dat zij ook mee bekijken waar die spoordoortocht kan komen. Qua timing en kostprijs kan ik u vandaag dus nog niet veel meegeven. Men is daar alleszins bezig met dat te bestuderen.

Het derde deel loopt van Lissewege tot Zwankendamme. Daar is de fietssnelweg gerealiseerd ten oosten van de spoorlijn. En dan is er het vierde deel, het meest noordelijke deel, tussen Zwankendamme en Zeebrugge. In dat deel hebben we de oostelijke en de westelijke tangent. De oostelijke tangent interfereert met het project van de nieuwe zeesluis. Het tracé van de fietssnelweg moet daar rekening houden met de nieuwe infrastructuur in het kader van de bouw van de nieuwe zeesluis, alsook de aanleg van de Nx.

Het noordelijk deel van de oostelijke tangent zal worden opgenomen in de realisatie van het project voor de nieuwe zeesluis in Zeebrugge. De kostprijs van de fietsinvesteringen zal een kleiner deel uitmaken van de totale investeringen in de nieuwe zeesluis. In afwachting van de realisatie van deze plannen is het al minstens ons opzet fietsinfrastructuur tot op de Lanceloot Blondeellaan te realiseren.

De westelijke tangent bevindt zich aan de westzijde van de N31, aan de achterzijde van de transportzone en door de Oudemaaerspolder. Wat de planning en de timing voor de westelijke tangent betreft, loopt momenteel een onderzoek naar het landbouwgebruik. Er is momenteel, mits een bescheiden omweg, al een alternatief tracé ter beschikking langs de Patentestraat, die Lissewege met Zeebrugge verbindt. Dit loopt grotendeels weg van de N31. Ik heb een kaartje bij me, wat het handiger maakt om dit allemaal aan te duiden, maar de mensen van Brugge weten wel wat ik bedoel.

Sommige deeltrajecten van de F31 liggen niet op gewestdomein, maar we zoeken alleszins een veilig alternatief voor de fietsstrookjes op de N31, waarover we zeker niet tevreden zijn. We weten dat die noodzaak er is.

Er is me gevraagd in welke mate er afspraken met de stad Brugge worden gemaakt. De aanduiding en realisatie van de fietssnelwegen is een Vlaamse bevoegdheid, maar we geven telkens een trekkersrol aan de provincies. De provincies zijn aangeduid om inzake de realisatie van de fietssnelwegen met behulp van het fietsfonds een trekkersrol te spelen. Heel wat fietssnelwegen bevinden zich niet noodzakelijk langs een gewestweg, maar langs spoorlijnen en kanalen. Dit geldt ook voor de F31. De stad Brugge kan zeker gebruik maken van het Fietsfonds. De provincie West-Vlaanderen zal dit trekken en plant een halfjaarlijks overleg met de verschillende stakeholders om het verder verloop van de N31 met alle overheden en betrokken actoren te bespreken. Ik hoop dat we niet te lang moeten wachten, maar dit is een complex verhaal.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, ik dank u voor het antwoord. Het is een uitgebreide vraag om uitleg en het is een complex gegeven. Het is dan ook logisch dat heel wat elementen hier samen aan bod komen. Ik zal het volledig antwoord uit interesse uiteraard nog eens goed herbekijken.

Het is uiteraard een complex havengebied en er zijn nog veel andere dossiers. Tussentijds komen steeds nieuwe zaken naar boven, maar ik begrijp dat het voor de omwonenden en de gebruikers van de verkeersinfrastructuur aanvoelt alsof de prioriteit inzake verkeersveiligheid steeds opnieuw wordt vooruitgeschoven en er niet wordt opgetreden tegen een aantal gevaarlijke zaken die echt al lang op tafel liggen. We zijn bezorgd dat die zaken blijven aanslepen, maar ik begrijp waarom u niet in de val trapt hier een heel concrete timing te geven.

Wat de timing betreft, heb ik begrepen dat het niet voor morgen of voor overmorgen zal zijn en dat u de link met de zeesluis en Ventilus legt, maar ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn vraag over de budgetten. Het gaat me niet enkel om de hoogte van de budgetten. Is voor deze regeerperiode of kort daarna nog in budgetten voorzien of staat dit hier compleet los van?

Ik heb nog twee concrete vragen. Met betrekking tot de ondertunneling zegt u dat u ervan uitgaat dat een voorkeursbesluit binnen handbereik is. Wat lijkt dat voorkeursbesluit dan te zullen worden? En op welke termijn denkt u dat te kunnen nemen?

Met betrekking tot de Lanceloot Blondeellaan zegt u dat het u er niet van zal weerhouden om tussentijds al aanpassingen te doen. Wat is daar de concrete timing van? Wanneer zullen die werken rond fietsveilige infrastructuur uitgevoerd worden?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Er zijn inderdaad al heel veel vragen gesteld, minister, over Lissewege, Zwankendamme en de verkeersonveiligheid daar. Heel veel vragen kwamen van mij. We zitten een beetje verderop inderdaad met een havengebied, maar in Lissewege, Zwankendamme en zo wonen ook mensen. Het is belangrijk dat daar ook mensen kunnen blijven wonen. Je zit daar met een school. Het is zeer gevaarlijk om die te bereiken. Ik zou daar toch de nodige aandacht voor willen vragen. Vorige week is daar opnieuw een verkeerslicht afgereden.

Ik heb ook nog wat vragen over de fietssnelweg F31. U hebt honderd procent gelijk als u zegt dat dat voor veel meer verkeersveiligheid zal zorgen. Dat is ook zeer noodzakelijk. Het is inderdaad, zoals collega Vaneekhout zegt, niet voor morgen of overmorgen. Maar ik mag toch hopen dat het niet pas voor over een paar jaar is.

Ik hoor toch enige bezorgdheid over de concrete uitwerking. De stad Brugge en de provincie hebben hun nek uitgestoken om voorbereidende studies op te starten, maar de financiering ervan is nog niet rond. Men is zeer bezorgd, bijvoorbeeld over de fietsbrug over de Kolvestraat, en of Vlaanderen daar wel voldoende geld voor zou hebben om dat mee te kunnen financieren. Bent u ervan overtuigd, minister, dat er genoeg geld voorhanden is om heel die fietssnelweg te realiseren? Zijn jullie daar al uit met de verschillende niveaus?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik dank collega Vaneekhout om de vraag te stellen. We zijn er in het stadsbestuur natuurlijk elke dag bij betrokken. Het is zeer moeilijk om veilig verkeer te hebben als je een haveninfrastructuur hebt en de dorpen ernaast liggen. Ik hoef dat niet uit te leggen. Er is bijvoorbeeld ook de zeesluis. Daarom hebben wij met de stad ook studies besteld, om zoveel mogelijk maatregelen te nemen die samen lopen met de realisatie van de sluis, om de leefbaarheid van Zeebrugge, Zwankendamme en Lissewege te verbeteren.

We kunnen hier uren over praten, minister. De fietssnelwegen F34 en de F31 zijn wel belangrijk. De F34 loopt langs de kust. Maar als je over heel de kust gaat, kom je natuurlijk ook ruimtelijke plannen tegen die soms in natuurgebied liggen, waar dan weer compensaties voor moeten gebeuren. Daarbij moeten dan boeren ont-eigend worden, maar die willen dat niet afgeven. Soms is er een landbouwer die de pacht moet afstaan. Er zijn dus heel veel zaken op de rit die maken dat het vertraagd wordt. En dan heb je ook nog de Oudlandpolder, die heel belangrijk is qua natuur-waarde. Daar proberen we ook met compensaties te werken, zodat we stappen vooruit kunnen zetten en we na inspraak geen rechtspraak hebben op die trajecten.

De F34 is dus heel belangrijk, maar ook de F31. Ik denk dat de piste van de Patentestraat de beste en de meest realistische is. We zullen daar nog overleg over hebben, ook met de dienst mobiliteit. Naar aanleiding daarvan zou ik toch nog iets anders willen benadrukken. Ik denk dat niemand in Lissewege zit te wachten op een ondertunneling van de spoorweg. Maar dat is nu eenmaal een gevolg van de vele treinen die door het dorp snijden. Dat zal ook heel wat impact geven op het dorp zelf, als je een heel pittoresk dorpje moet voorzien van een grote tunnel onder de spoorweg, of een brug in dat dorp. Het zal ook geen 'walk in the park' zijn om tot een vergunning te komen.

En dan is er nog het volgende. Het is jammer dat er ondanks de A11 nog altijd heel veel zwaar verkeer is dat van Zeebrugge via het dorp van Lissewege rijdt, om zo de A11 te bereiken.

De voorzitter: Kunt u stilaan afsluiten, collega?

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Mijn vraag is of een bijkomende afslag mogelijk is ter hoogte van de Herdersbrug. Nu is er daar enkel een soort van ventweg voor ambulances. Op die manier zouden mensen daar de A11 kunnen oprijden. Als dat mogelijk zou zijn, dan zou het dorp zeer tevreden zijn. Nu is er heel veel hinder en rijden vrachtwagens zich vast in het dorp. Ik denk dat u daar op korte termijn veel zou kunnen realiseren voor de bevolking.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, bedankt voor de bijkomende opmerkingen en vragen. Daar wonen inderdaad heel wat mensen. Het is dus niet alleen in het belang van de fietsveiligheid maar ook in het belang van de inwoners van Lissewege en van de nabijgelegen gemeenten. Ik begrijp dan ook de sense of urgency van de aanleg van die F31. Maar zoals ik eerder al zei, hypothekeert het probleem van tal van andere grote infrastructuurwerken de verdere uitrol.

Dat neemt niet weg dat ik aan de administratie zal vragen om, zoals u vraagt, mevrouw Van Volcem, een mogelijke bijkomende afslag op de A11 te onderzoeken. Ik kan daar nu onmiddellijk echter niet concreet op antwoorden.

We weten dat ook de aanleg van de sluis en andere werken waaronder Ventilus, nog wat tijd in beslag zullen nemen. Ik zal zeker aan de administratie vragen om te bekijken of in afwachting daarvan nog een ander alternatief mogelijk is. Ik hoor mevrouw Lambrecht spreken over een school in de buurt, maar ik weet nu niet onmiddellijk of daar ook in het kader van schoolroutes of schoolomgeving iets is ingediend. Ik zal dat verder bekijken, maar vandaag kan ik niet meer zeggen.

Mijnheer Vaneekhout, u vroeg naar de timing en naar de budgetten maar daar heb ik vandaag nog geen duidelijkheid over. Ik wil u niet met een kluitje in het riet sturen, dat bent u niet gewoon van mij, maar er zijn vandaag nog te veel vraagtekens. Maar gelet op de vele vragen hier begrijp ik dat we een versnelling hoger moeten schakelen of alleszins moeten inzetten op alternatieven met het oog op betere fietsverbindingen en op de fietsveiligheid voor die fietsers.

Iemand heeft ook nog gevraagd of er wel voldoende geld is voor die F31. We hebben de middelen in het kader van het Fietsfonds met 50 procent opgetrokken maar ik moet eerst goed de timing en de raming kennen voor ik me kan uitspreken over de vraag of er nog in bijkomende middelen moet worden voorzien.

Kortom, ik zal aan de administratie vragen wat er eventueel nog mogelijk is als tijdelijke oplossing, zeker in het kader van een schoolomgeving. Ik heb daar nu geen pasklaar antwoord op maar ik zal zeker rekening houden met de bezorgdheden die hier zijn geuit.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, ik dank u voor het aanvullend antwoord. Ik had stiekem wel gehoopt een antwoord te krijgen op de vraag over het voorkeursbesluit, de ondertunneling en de timing. U had gezegd dat dat binnen handbereik ligt en ik had dan ook gedacht dat u al iets concreter kon zijn. Ik begrijp echter dat dit nog niet het geval is en dat er nog te veel onduidelijkheden zijn.

Het is duidelijk dat dit voor veel beroering blijft zorgen in Brugge en omgeving, in Lissewege en alle omliggende dorpen. Ik denk dat de vragen van de collega's dat eveneens bewijzen. Dat lijkt me logisch aangezien het gaat over bewoners en gebruikers. Verkeersveiligheid moet daarbij centraal staan en moet een element zijn om te zorgen dat die andere procedures rond Ventilus, de sluis en andere zaken ernstig maar snel gebeuren. Dat lijken soms ook processies van Echternach. Dat is heel moeilijk uit te leggen, vooral wanneer we de boodschap geven dat het Vlaams beleid verkeersveiligheid centraal stelt. Hier lijkt het echter eerder iets voor het einde van de jaren '20 te zijn en dat baart me zorgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het rapport Fietsstraten en Fietszones – 3549 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik vind Zwankendamme zo een mooie naam. Hij lijkt mij recht uit een Jommekealbum te komen: "Mysterie in Zwankendamme". Maar het is een echt dorp. Ik zou er willen gaan wonen voor de naam alleen al. Maar mijn vraag gaat over helemaal iets anders en is minder lyrisch, namelijk het rapport Fietsstraten en Fietszones, minister.

Fietsstraten en fietszones winnen de laatste jaren enorm aan populariteit. Ik ga eerlijk zijn. Ik ben zelf schepen van Mobiliteit en ik heb er ook al een paar gelegd en ik ga er nog leggen. Er wordt versneld werk gemaakt van de integratie van dergelijke fietsstraten en -zones. Massaal kiest iedereen eigenlijk in Vlaanderen voor de fiets en wil dat promoten. Dat vergt vanzelfsprekend een goed uitgeruste en veilige infrastructuur.

Fietsberaad Vlaanderen was dan ook nieuwsgierig naar de manier waarop deze fietsstraten en fietszones werden onthaald bij de fietsende, maar ook bij de niet-fietsende bevolking. In de zomer van 2020 werden in 13 gemeenten, verspreid over heel Vlaanderen, in totaal 7000 mensen bevraagd over hoe zij staan tegenover deze vrij recente implementatie van die fietsstraten en fietszones in het verkeersreglement.

Ik licht graag enkele resultaten van de bevraging nader toe. Er worden 3 belangrijke knelpunten aangegeven: het inhalen van fietsers, te hard rijdende motorvoertuigen en hinder op het fietspad door parkeerbewegingen of laden en lossen. Motorvoertuigen die achter fietsers moeten blijven, worden door de beide partijen, fietsers en motorrijders, als heel hinderlijk ervaren. Voorts werd veel aandacht besteed aan welke criteria nu precies een fietsstraat of een fietszone succesvol maken.

Het lijkt logisch dat de definitie van een fietsstraat het beste kan worden weergegeven als een straat waar het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt is, te gast is, en dat je daar meer fietsers hebt dan gemotoriseerde voertuigen. Fietsberaad Vlaanderen pleit voor een ondergrens van vijfhonderd fietsers, op voorwaarde dat er niet meer gemotoriseerde voertuigen gebruik maken van de straat. Voor fietszones geldt in principe hetzelfde. Maar daar knelt het schoentje: een fietszone is vaak uitgestrekt en valt niet steeds integraal samen met een fietsrouten netwerk. Als gevolg daarvan is het geen sinecure om in dergelijke zones de fiets steeds de bovenhand te laten houden.

Fietsberaad Vlaanderen stelt volgende oplossing voor. Ik citeer: "Na de instelling van de fietszone moet de verkeersfunctie voor motorvoertuigen verder worden geminimaliseerd en het fietsklimaat verder worden versterkt. Het instellen van een fietszone moet daarom de laatste stap zijn in het creëren van een gebied waar de fietskwaliteit op punt staat." Eigenlijk zeggen ze dat je eerst een hele boel werken en ingrepen moet doen alvorens je een fietszone afbakt.

Voorts zegt Fietsberaad Vlaanderen dat een fietsstraat of fietszone beter samenvalt met een fietsnetwerk. In de fietsstraat moet gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk beperkt worden. Parkeerplaatsen en laad- en loszones komen het best zo weinig mogelijk voor in een fietsstraat of fietszone. Er mogen niet te veel overstekende voetgangers zijn. De verharding moet aangepast zijn: monolithisch, met twee scheiden, en duidelijke borden en wegmarkeringen. Als een fietsstraat of fietszone niet aan al deze criteria voldoet, is de kans op succes minder groot. Er zal dan ergernis en wrevel optreden bij alle bestuurders.

Ik heb volgende vragen. Welke initiatieven gaat u nemen om de drie belangrijkste knelpunten (inhalen van fietsers, te hard rijdende motorvoertuigen en hinder op het fietspad door parkeerbewegingen of laden en lossen) weg te werken? Deelt u de visie van Fietsberaad Vlaanderen dat een ondergrens van vijfhonderd fietsers de norm moet worden om van een fietsstraat te kunnen spreken? Deelt u de mening dat het instellen van een fietszone de laatste stap moet zijn in het creëren van een gebied waar de fietskwaliteit op punt staat? Wat is uw visie over de andere criteria die Fietsberaad Vlaanderen aanhaalt, namelijk weinig overstekende voetgangers, samenvallen met fietsnetwerk, weinig tot geen parkeerplaatsen en laad- en loszones enzovoort? Gaat u in overleg treden met de lokale overheden om de problematieken rond fietsstraten en fietszones te bespreken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Meremans, ik zou lyrisch kunnen doen over het mooie Dendermonde en de fietsinfrastructuur, maar ik zal me beperken tot de antwoorden op het specifieke verhaal van Fietsberaad. Fietsberaad is in 2014 opgericht als kenniscentrum dat de overheden zo veel mogelijk moet bijstaan en ondersteunen inzake het fietsbeleid. Dat is wat Fietsberaad met het rapport Fietsstraten en Fietszones wil doen. Het wil vooral de Vlaamse wegbeheerders adviseren bij de keuzes rond goede ontwerp- en inrichtingsprincipes en communicatiemethodes van fietsstraten en fietszones, die we de laatste tijd almaar meer zien oprijzen. Dat is op zich natuurlijk een goede zaak en kan alleen maar de fietser ten goede komen.

Fietsberaad heeft ook een online bevraging gedaan over het fietsklimaat bij de lokale besturen en heeft de randvoorwaarden voor het goed functioneren van

fietsstraten en fietszones in kaart gebracht. U vraagt welke initiatieven ik ga nemen om de belangrijkste knelpunten weg te werken, namelijk het inhalen van fietsers, te hard rijden van motorvoertuigen in fietsstraten of fietszones en hinder op het fietspad door parkeerbewegingen of laden en lossen. Fietsberaad zegt daarover dat de meeste van die problemen betrekking hebben op het feit dat niet voldaan is aan bepaalde randvoorwaarden voor een goede fietsstraat of fietszone. Daarom komt Fietsberaad met die suggesties en ontwerp- en inrichtingsprincipes. Als men daaraan voldoet, heeft men veel minder kans op problemen.

Op dit ogenblik is Fietsberaad Vlaanderen bezig aan een ronde van Vlaanderen in samenwerking met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) om dit zo ruim mogelijk bekend te maken en om de lokale besturen tools te geven om ervoor te zorgen dat hun fietszones en fietsstraten zo veilig mogelijk zijn.

Voor alle duidelijkheid wil ik meegeven dat er niet onmiddellijk fietszones of fietsstraten op gewestwegen bekend zijn. Het gaat dus vooral over de lokale besturen.

Ik kom tot de fietskwaliteit. Bij de keuze voor een fietsstraat of fietszone leeft vaak de hoop dat de maatregel ervoor zorgt dat het fietsklimaat verbetert. Aan de invoering van een fietsstraat of een fietszone zijn immers een aantal elementen gekoppeld zoals een snelheidsbeperking van maximum 30 kilometer per uur en dergelijke meer. Door het creëren van een fietsstraat of fietszone verbetert men niet automatisch ook het fietsklimaat. Daarvoor zijn de randvoorwaarden en de inrichtingsprincipes heel belangrijk.

Fietsberaad geeft zelf aan dat de ondergrens van vijfhonderd fietsers neerkomt op ongeveer één fietser per minuut, over een periode van acht uur. We weten dat het meestal wordt aangelegd rond schoolomgevingen, drukke punten of stadskernen. Bij schoolomgevingen heeft men meestal pieken bij het van start gaan van de scholen en het sluiten van de scholen. Dan gaat het niet zozeer om regulier één fietser per minuut. Het zijn ook maar richtwaarden. Het geldt dus zeker niet als een absoluut criterium.

Wat is onze visie over de andere criteria die Fietsberaad geeft wat betreft kwaliteitsvolle fietsstraten en fietszones? In het onderzoeksrapport van Fietsberaad wordt heel duidelijk aangegeven dat in fietsstraten en -zones hinderlijke ontmoetingen, en dan in eerste instantie met auto's, zoveel mogelijk moeten worden beperkt. U weet dat een auto niet mag inhalen in fietsstraten. En dus moet men alle mogelijke ontmoetingen, ook met geparkeerde voertuigen, absoluut zoveel mogelijk verhinderen. Daarom vraagt Fietsberaad ook specifiek om alle aandacht te geven aan parkeren in fietsstraten, omdat dat een negatieve impact kan hebben op de verkeersveiligheid in de fietsstraten.

Overstekende voetgangers zijn natuurlijk een ander verhaal. Een fietsstraat is sowieso al een zone van maximaal 30 kilometer per uur, en ik denk toch dat we alleszins ook onze stappers hun plaats willen gunnen in het verkeer. Om conflicten te vermijden met de stappers moet de fietser ook altijd met de andere kwetsbare weggebruiker rekening houden, ook al is het een fietsstraat of fietszone. In die zin is er toch een groot verschil tussen enerzijds de andere, gemotoriseerde weggebruikers, en anderzijds de voetgangers.

Wat uw vierde vraag betreft: dat heb ik eigenlijk al gezegd. De VVSG organiseert samen met Fietsberaad webinars om zoveel mogelijk lokale besturen in kennis te stellen van het rapport van Fietsberaad, om die nodige inrichtingsprincipes en dergelijke zo ruim mogelijk mee te delen aan de lokale besturen. De lokale besturen zijn natuurlijk alsnog vrij om die principes al dan niet ter harte te nemen. Maar alleszins lijkt mij dit een handige tool om te gebruiken bij de inrichting van fietsstraten en fietszones. Zij kunnen sowieso altijd nog terecht bij Fietsberaad als ze bijkomende suggesties of bedenkingen hebben.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, ik dank u voor uw tussenkomst. Maar ik wilde gewoon aanhalen – want dit is een beetje een tweesnijdend zwaard – dat het langs de ene kant heel goed is dat gemeenten overgaan tot fietsstraten en fietszones, en dat dat versneld gaat. Langs de andere kant is er het gevaar dat men fietszones legt in zones of straten die daarvoor minder geschikt zijn, of die daar infrastructureel niet bij aansluiten. Dan is mijn vrees soms een beetje dat, als men dat te snel doet, zonder de aanpassing, men een tegenreactie krijgt. Mijn vrees is dan dat mensen gaan vragen waarom dat hier eigenlijk ligt, en waarom men die regels daar moet volgen. Het creëren van een fietsstraat of fietszone moet natuurlijk altijd logisch zijn. Maar ik hoop dat die ronde van Vlaanderen van de VVSG ook echt gepromoot wordt, en dat men die voorwaarden goed bekijkt. Dat wil niet zeggen – dat is dan het andere gevaar – dat zij die liever de auto vooruit willen in plaats van de fietser, daar een bondgenoot in zouden kunnen vinden. Dat mag dan ook niet.

Maar we moeten echt doordacht te werk gaan. Soms heb ik het gevoel dat zowat iedere burger in Vlaanderen zegt dat hier een fietszone of fietsstraat moet komen. Maar je moet er altijd aan denken dat het logisch is, ook voor de gebruiker. Ik begrijp natuurlijk ook wel die onder- en bovengrens. Dat zijn richtcijfers.

Ik begrijp ook de opmerkingen over laden en lossen. Laat ons eerlijk zijn: in het centrum van een stad, een scholenstad, liggen de scholen meestal ook in het centrum. Daar rijden ok veel fietsers naartoe. Maar in dat centrum heb je natuurlijk ook winkels en horecazaken die ook belevend moet worden. Dus het is ook logisch dat je daar een beetje een tweespalt krijgt. Maar het belangrijkste lijkt mij dat we meenemen dat we inderdaad vooral steden en gemeenten ertoe aansporen om een volledig integraal fietsbeleid te ontwikkelen. Dat was een beetje mijn bemerking.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik vond het een zeer interessant rapport van Fietsberaad, en het zijn inderdaad belangrijke bevindingen. Dat een fietsstraat op zich geen wondermiddel is dat je overal kunt toepassen lijkt mij een goede les die we moeten meenemen. Langs de andere kant zou ik het rapport ook wel als een aanmoediging willen zien.

We hebben juist meer fietsers nodig, zodat fietsstraten ook effectief aangevoeld worden als logische keuzes. De keuze moet nu niet zijn om te fel op de rem te gaan staan en dus minder fietsstraten te gaan invoeren. De keuze van het beleid moet toch vooral zijn om te kiezen voor een beleid dat voor meer fietsers zorgt. Die vraag wou ik toch aan de minister stellen, dat die les zeker niet wordt meegenomen dat we nu heel terughoudend moeten zijn. Neen, je moet een goede afweging maken, maar als er een potentieel is en als je ziet dat we kunnen groeien richting voldoende kritische massa, dan zou ik de gemeenten toch zeker aanmoedigen in plaats van tegen te houden.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Vanuit CD&V krijgen de fietsstraten en de fietszones natuurlijk onze volledige steun. Met onze conceptnota fiets, die we in 2019 hebben ingediend, hebben wij al heel duidelijk het belang van de fiets in de modal shift onderstreept. Zoals ik in mijn eerdere tussenkomst vandaag ook al zei, minister, kan dat alleen als het op een veilige manier kan. Dus ook autoluwe centra zijn voor ons belangrijk, net zoals veiligheid en comfort als het gaat over fietsinfrastructuur.

Wat ik opvallend vond in het fietsrapport, is dat ook een straat met veel overstekende voetgangers minder geschikt is als fietsstraat. Dus eigenlijk moet in een fietsstraat in de plaats van het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, dan

openbaar en tot slot privévervoer) het TSOP-principe gelden: eerst trappers, en dan stappers. Het moet een echte voorkeursroute voor fietsers zijn.

Een belangrijk verhaal, ook in het rapport, is natuurlijk ook de naleving van de maximumsnelheid. Fietsberaad zegt dat het succes daaraan af te meten is. Naleving en handhaving zien zij als een probleem. Het gaat natuurlijk ook over de infrastructuur en het uitzicht van de weg, die de regel al voor een stuk afdwingen. Minister, zijn hier algemene lessen uit te trekken voor meerdere dossiers? Wat neemt u mee uit deze bemerking? Ziet u mogelijkheden voor een betere handhaving? Is er voldoende bekendheid van de fietszones en van de borden F111 en F113 bij onze chauffeurs? Zo neen, is het misschien een optie om eventueel maximumsnelheden toe te voegen aan die verkeersborden?

Tot slot weet ik niet of het u opgevallen is, minister, maar mij alleszins wel. Ik weet niet of u er uitsluitel over kunt geven, maar ik vind in het rapport wel een tegenstelling. Enerzijds wordt er gesteld: "Na de instelling van de fietszone moet de verkeersfunctie voor motorvoertuigen verder worden geminimaliseerd." En anderzijds vind ik terug: "Het instellen van een fietszone moet [...] de laatste stap zijn in het creëren van een gebied waar de fietskwaliteit op punt staat." Volgens mij spreekt dat elkaar tegen. Ofwel is het de laatste stap, ofwel moeten er na de fietszone nog een aantal zaken verder geminimaliseerd worden. Ik hoor ook graag uw mening daarover.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik sluit mij volkomen aan bij collega Mere-mans. De fietszones worden inderdaad niet altijd heel logisch ingepland. Ik ga een voorbeeld geven. Bij ons in de gemeente is straks bijna de hele bebouwde kom ingericht als fietszone. Dat is natuurlijk te veel van het goede. We komen daar in straten waar fietsers helemaal geen problemen hebben en waar de veiligheid gegarandeerd is.

Als ik dat hier hoor, is zelfs een winkelstraat eigenlijk niet echt geschikt als fietsstraat, omdat je daar inderdaad veel overstekende personen hebt, en ook de laad- en loszones. Dat is dus niet altijd helemaal logisch. Ik hoop dat uit de bevraging die we nu gaan doen bij de gemeenten, een aantal elementen naar voren zullen komen en dat men die zal gebruiken om betere richtlijnen te geven aan de gemeenten. Ik denk dat dat enkel maar de veiligheid van alle weggebruikers ten goede kan komen en ook heel wat frustraties zal wegnemen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende bedenkingen en opmerkingen. Voor alle duidelijkheid: dit rapport van Fietsberaad moet vooral handvaten en tools voor de lokale besturen bieden om daar, waar zij het logisch en aangewezen vinden, fietsstraten en fietszones te creëren. Men kan daarbij dan rekening houden met een aantal elementen, een checklist en een aantal inrichtingsprincipes om er zodoende voor te zorgen dat de weg ook leesbaar is en dat het logisch is dat daar een fietsstraat of fietszone is. Dat is hier de bedoeling van, zonder dat we daarmee extra regeltjes of een belemmering willen doorvoeren. Dat wil ik zeker naar aanleiding van de vraag van de heer Bex zeggen: dit rapport moet eerder een aanmoediging zijn voor de lokale besturen om de suggesties daar waar het logisch lijkt toe te passen. Het mag zeker geen rem zijn.

Men mag niet denken dat men geen fietsstraten of fietszones kan aanleggen omdat men niet kan voldoen aan bepaalde inrichtingsprincipes. Dat mag ook niet de bedoeling zijn. Het is aan de lokale besturen, die het best geplaatst zijn en hun eigen grondgebied het beste kennen, om te beslissen dat ze ergens een fietsstraat willen. Dan kan het rapport van Fietsberaad een handige tool zijn om minstens zoveel

mogelijk inrichtingsprincipes ter harte te nemen. Wat dat betreft, volg ik volledig wat de heer Meremans zegt: het moet logisch zijn, het moet leesbaar zijn, en iedereen moet spontaan aanvoelen dat het correct is dat hier een fietsstraat of fietszone is.

Mijnheer Ceyskens, niet iedereen kent klaarblijkelijk de wegcode. Ik denk wel dat men vijf jaar geleden heel veel moest inzetten op handhaving bij een fietszone of fietsstraat. Ik weet dat dat zo was in mijn eigen gemeente toen we dat invoerden. Er waren altijd hardleerse chauffeurs die toch dachten dat ze een fietser mochten inhalen in een fietsstraat. Na een aantal eerste waarschuwingen en door er vervolgens toch boetes aan te koppelen, zal men wel leren. Ik denk wel dat iedereen wel de principes kent door het feit dat er nu al veel meer sprake is van fietsstraten en fietszones. Het staat de lokale besturen ook altijd vrij om, en ik verwijs specifiek naar het rapport van Fietsberaad zelf, alsnog in een fietszone het bord F111, dus voor de snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur, te plaatsen, of sjablonen op de weg te verven. Dan kan de bestuurder er helemaal niet meer naast kijken. Dan weet hij hoe dan ook dat de snelheid tot 30 kilometer per uur is beperkt.

Met onze handhaving, zoals onder andere ook de GAS-boetes die specifiek in de fietsstraten kunnen worden ingezet, kan men er nog meer voor zorgen dat al de regels worden gerespecteerd. We kunnen de GAS-boetes invoeren, er zijn al lokale besturen die het doen. Bij dezen staat het dus iedereen vrij om volop in te zetten op de handhaving. Opnieuw: ik denk dat het een handig verhaal is dat Fietsberaad hier ter beschikking stelt. Het zal door de talrijke webinars, zeker in samenspraak met de VVSG, nog ruimer verspreid worden. Ik hoop dat we daarmee de fietsinfrastructuur alleen nog maar extra kunnen uitbreiden en de fietser zo meer comfort kunnen geven, waarbij we natuurlijk ook rekening houden met de voetgangers.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik deel de mening van de minister dat we het evenwicht moeten zoeken.

Wat de sjablonen op de grond betreft: die zijn vorige week in Dendermonde geschilderd. Heel ons centrum is een zone 30. Het is natuurlijk een middeleeuws centrum. Je kunt daar hoe dan ook al niet snel rijden. Het gaat heel traag. We hebben ook twee grote scholen die in het centrum gevestigd zijn.

In elk geval bedank ik u voor de antwoorden. Sowieso denk ik dat het rapport van Fietsberaad kan worden meegenomen in onze gemeenteraden als we het over fietsstraten en fietszones hebben, zodat men die niet ondoordacht aanlegt, maar dit rapport als handvaten en tool gebruikt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.