

vergadering **C69**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 november 2021

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het opnemen van de 'Dutch reach' in de rijopleiding – 518 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ambities van de Vlaamse Regering inzake elektrische wagens – 545 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de door de Vlaamse Regering aangekondigde verplichting tot aankoop van elektrische wagens vanaf 2029 – 578 (2021-2022)	6
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bijkomende klimaatmaatregelen van de Vlaamse Regering in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken – 566 (2021-2022)	19
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dodelijke verkeersongelukken met fietsslachtoffers in Limburg – 571 (2021-2022)	24
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van het 'Trajectcontrole as a service'-systeem door lokale besturen – 601 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van het 'Trajectcontrole as a service'-systeem – 620 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het 'Trajectcontrole as a service'-systeem – 638 (2021-2022)	28
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de conclusies van de spoortop met Nederland in het kader van de verbinding Hamont-Weert – 642 (2021-2022)	37
VRAAG OM UITLEG van Adeline Blancquaert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan examinatoren voor de praktijkexamens voor de rijbewijzen A, C, D en voor landbouwvoertuigen – 515 (2021-2022)	40

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het opnemen van de 'Dutch reach' in de rijopleiding – 518 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, op 14 september 2021 stelde ik u een schriftelijke vraag – nummer 1624 – over fietsongevallen als gevolg van openslaande autodeuren, de schrik van elke fietser. Uit het antwoord bleek dat er in Vlaanderen de voorbije vijf jaar telkens tussen de tweehonderd en driehonderd fietsers gewond raakten door een autobestuurder die een portier opensloeg. Het gaat daarbij enkel om geregistreerde ongevallen waarbij de politie tussenbeide kwam. Het werkelijke aantal ligt vermoedelijk dus nog een stuk hoger.

Hierbij kwamen sinds 2016 zelfs vijf fietsers om het leven. Het merendeel, meer dan 60 procent, van deze ongevallen gebeurde op plaatsen waar de fietser zich op de rijbaan begeeft. Ongeveer 27 procent van de ongevallen vond plaats op wegen met een aanliggend fietspad. Slechts een minderheid van de ongevallen, bijna 8 procent, gebeurde op plaatsen waar de fietser gebruik kan maken van een fietspad gescheiden van de rijbaan. Meer dan 92 procent van deze ongevallen vond plaats binnen de bebouwde kom en het gros van de ongevallen, 71 procent, vond plaats bij een snelheidsregime van 50 kilometer per uur.

Het vademecum fietsvoorzieningen beveelt wegbeheerders aan om bij aanliggende of vrijliggende fietspaden een tussenstrook van minstens 0,5 meter te voorzien met een parkeerstrook. Helaas kon u niet zeggen bij hoeveel van deze ongevallen de vooropgestelde afstand tussen fietsinfrastructuur en parkeerstrook of rijbaan werden gerespecteerd. We weten evenmin hoeveel van onze fietspaden al dan niet aan dit criterium voldoen. Het vademecum fietsvoorzieningen is momenteel in herwerking, maar uit het antwoord op mijn vraag lijkt u te suggereren dat een tussenstrook van minstens 0,75 meter in plaats van 0,5 meter zal worden aanbevolen in het herwerkte vademecum. Ik nodig u zeker uit om dat, als ik het verkeerd heb geïnterpreteerd, hier recht te zetten.

Voor de fietsongevallen met openslaande autodeuren bestaat eigenlijk een vrij voor de hand liggende oplossing. Die oplossing bestaat erin om autobestuurders aan te leren om de deur te openen met de hand het verst van de deur. Ik toon het even via mijn scherm. Men opent de deur met deze hand en kijkt automatisch over de schouder en ziet makkelijker de fietsers. Dat is de 'Dutch reach', uitgevonden in Nederland. Op mijn vraag om het openen van de autodeur met de hand die het verst van de autodeur verwijderd is, met automatisch een beter zicht op aankomende fietsers, op te nemen in de rijopleiding antwoordde u positief. Volgens u raken jonge bestuurders op deze manier van jongs af aan vertrouwd met deze techniek en worden ze bovendien nog eens gesensibiliseerd om steeds voldoende aandacht te hebben voor mogelijke fietsers in het straatbeeld.

Minister, bent u effectief van plan om de Dutch reach op te nemen in de rijopleiding? Welke streefdatum voorziet u daarvoor?

Bent u van plan om de Dutch reach op te nemen in een volgende sensibiliseringscampagne?

Tegen wanneer verwacht u de herwerkte versie van het vademecum fietsvoorzieningen? Welke stakeholders worden hierbij betrokken? Welke nieuwe richtlijnen betreffende de afstand tussen fietsinfrastructuur en parkeerstromen wilt u daarin opgenomen zien?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor uw vraag. De 'Dutch reach' is sowieso een positief element, gelet op de vele fietsongevallen die er zijn. Ik heb ook in die zin geantwoord op uw schriftelijke vraag, dat ik daar sowieso positief tegenover sta.

Specifiek voor wat betreft het opnemen in de rijopleiding moet ik u meegeven dat in het kader van de praktijkrijopleiding er alleszins een aantal voorzorgsmaatregelen zijn opgenomen bij het verlaten van het voertuig. Deze voorzorgsmaatregelen maken eigenlijk integraal deel uit van de rijopleiding zoals die vandaag wordt aangeboden en ook geëxamineerd. Bij die praktische rijopleiding, en ook bij de examens, wordt de kandidaat-bestuurder telkens beoordeeld op het nemen van de nodige voorzorgsmaatregelen en in welke mate hij of zij rekening houdt met de andere weggebruikers. Er wordt zeker ook gefocust op de voorzorgsmaatregelen bij het verlaten van een voertuig. Zo wordt er duidelijk op gelet of men effectief gaat kijken in de linkerachteruitkijkspiegel bij het openen van het portier, om te zien of er geen ander verkeer aankomt. Dergelijke methodes moet eenieder zich eigen maken tijdens de rijopleiding.

De keuze met welke hand men het portier opent, specifiek met de Dutch reach, of ook met de linkerhand, dat laat men op dit ogenblik vrij. Men geeft tijdens de praktijkopleidingen wel aan dat de Dutch reach sowieso veiliger is. Maar u weet natuurlijk dat een aantal mensen praktijklessen volgt in een rijsschool, en daar moedigt men dat ook wel aan. Er zijn daarnaast ook een aantal kandidaat-bestuurders die in vrije begeleiding rijlessen volgen, en daar kunnen we hen moeilijk verplichten om dat te doen. Vandaar dat we wel zo veel mogelijk mensen willen bereiken via campagnes.

Ik neem zeker uw suggestie of voorstel mee om dat in de toekomst mee in de campagnes op te nemen. De agenda voor de campagnes voor 2022 ligt nog niet volledig definitief vast. We hadden dit jaar, in het kader van onze campagnes, twee keer iets rond fietsen. Ik denk dat u de campagne rond hoffelijkheid van andere weggebruikers ten aanzien van de fietsers wel mee hebt opgepikt. Heel wat lokale besturen hebben daar mee op ingetekend. Verder hadden we ook een campagne rond veilig fietsen. Maar ik wil uw suggestie om de Dutch reach mee op te nemen in een volgende campagne zeker meenemen, omdat het alleszins een positief verhaal is bij het conflict tussen de autobestuurder die zijn wagen wil verlaten, en de fietsers op de fietspaden of op de wegen.

In verband met het vademecum rond de fietsvoorzieningen kan ik u meegeven dat er een werkgroep is samengesteld tussen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en Fietsberaad, rond de revisie van ons vademecum fietsvoorzieningen. Zij worden daarbij ook ondersteund door afgevaardigden van de provincies, en ook van een aantal steden en gemeenten, onder andere Antwerpen, Boechout, Gent en Zwijndrecht. Verder is er ook een studieconsortium dat hen mee ondersteunt. Het is de bedoeling om nu zo snel mogelijk tot een conceptvisie van het nieuwe fietsvademecum te komen. Dat zal sowieso nog wel hier in de commissie komen. Er is een aantal maanden geleden een klankbordgroep geweest. Binnenkort hopen we dus alleszins een conceptvisie te hebben. We weten al dat daarin is opgenomen dat men de 'schuwafstand', zoals men dat noemt, die in het oude fietsvademecum nog bepaald was op 50 centimeter, wil verbreden naar 75 centimeter. Dat is de afstand tussen een geparkeerd voertuig en de rand van het fietspad. Zodoende heeft men daar meer ruimte bij het openen van het portier, en komt men zo hopelijk veel minder in aanraking met fietsers, en zal men dus hopelijk ook minder fietsongevallen veroorzaken.

We komen dus zeker nog terug op de campagnes en ook op het fietsvademecum. Voor het overige moeten we via de campagnes een zo breed mogelijk draagvlak

creëren om het principe van de Dutch reach zo veel mogelijk ingeburgerd te krijgen, niet alleen bij diegenen die vandaag een rijopleiding volgen, maar bij alle mensen, omdat het de veiligheid verhoogt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Eerst en vooral wil ik mijn tevredenheid uiten omdat u zich achter het principe van de Dutch reach schaart en ook omdat u zegt dat er in dat fietsvademeccum in de toekomst wellicht naar 75 centimeter afstand zal worden gegaan tussen geparkeerde wagens en het fietspad. Anderzijds blijf ik toch wat op mijn honger zitten. Ik vind dat u er nogal gemakkelijk van uit lijkt te gaan dat die Dutch reach als voorzorgsmaatregel effectief aan bod komt in de rijopleiding. Overweegt u om aan de organisatoren van rijopleidingen nog eens die vraag te stellen, om te zien of ze daar effectief aandacht aan besteden? Want ik kan mij inbeelden dat er goede praktijken zijn, maar ik kan me ook perfect inbeelden dat er tal van opleidingen zijn die dat over het hoofd zien.

Verder kijk ik uit naar de campagne, ik ben blij dat u dat wilt opnemen. Ik geef u daar uiteraard alle steun voor.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Wij vinden het zeker een interessante vraag en een interessant voorstel van collega Bex. Als we met zoiets simpels zoveel ongevallen kunnen vermijden, dan kunnen we dat alleen maar ondersteunen. Die Dutch reach werd ook al voorgesteld door onze federale collega Jef Van den Bergh. Dat was ergens in september. We zijn er dus zeker voorstander van.

Misschien vindt u het moeilijker om het in een rijopleiding mee te integreren, maar kan het met uw federale collega's worden besproken, minister, en eventueel worden meegenomen in het integrale verkeersveiligheidsplan dat wordt opgesteld?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dat is zeker een goede suggestie. Het is inderdaad een simpele maatregel. Als die bij iedereen ingeburgerd zou zijn, zouden er veel minder ongevallen gebeuren tussen enerzijds het openen van een portier en anderzijds het conflict met de fietser.

Mijnheer Bex, ik wil dat zeker doen. We zitten regelmatig samen met de sector van de rijopleidingen en rijexamens. Ik wil hen zeker meegeven om wat meer de focus te leggen op die voorzorgsmaatregel, naast de andere voorzorgsmaatregelen die al mee worden opgenomen. Ik wil dat zeker doen. Maar dan bereiken we nog steeds de doelgroep niet die in vrije begeleiding rijlessen krijgt of praktijkervaring opdoet. In die zin is het zeker een goede suggestie of men dat straks mee wil opnemen in het globale reglement, en daarbij wil stellen dat het een verplichting is om via de Dutch reach het portier te openen en uit te stappen, omdat men dan een veel betere zichtbaarheid heeft op potentieel andere gebruikers. Dat is zeker een goede suggestie. Ik neem die alleszins nu al mee naar de sector van de rijopleidingen en verder in campagnes om zo'n goed mogelijk forum te kunnen bereiken.

Nogmaals, ik beaam dat dit een goede en simpele maatregel is, waarmee we een en ander kunnen bereiken. In die zin ben ik zeker pro.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik ben heel blij dat de grote schrik van fietsers voor de open-slaande auto breed wordt erkend. En omdat het zo tof is om goed overeen te komen, wil ik het Kumbayagehalte van dit moment nog versterken door inderdaad de 'credits' aan collega Van den Bergh van de federale CD&V-fractie te geven. Het is inderdaad bij hem dat ik mijn inspiratie heb opgedaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ambities van de Vlaamse Regering inzake elektrische wagens – 545 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de door de Vlaamse Regering aangekondigde verplichting tot aankoop van elektrische wagens vanaf 2029 – 578 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Mijn vraag is natuurlijk ingediend voor de beslissing van de regering gevallen is, maar toch denk ik dat ze nog nuttig is. Sommige vragen zijn achterhaald, maar er zijn toch nog een aantal bekommernissen die vele collega's hebben als ze op het veld staan en met de mensen praten. We krijgen soms meer vragen dan dat de beslissing wordt aangemoedigd, afhankelijk van met wie je spreekt. Maar het is belangrijk dat we duidelijke antwoorden hebben op de vragen die ik nu zal stellen.

De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) adviseerde eigenlijk aan de Vlaamse Regering om het ambitieniveau op te trekken tegen 2030, meer bepaald om te verdubbelen van een half miljoen elektrische auto's in 2030 naar minstens 1 miljoen elektrische auto's naar 2030. Men stelde dat de snelle evolutie op de automarkt en de federale maatregelen omtrent de salariswagens nu reeds aan de orde waren en dat dat een gemakkelijke doelstelling was die gerealiseerd kon worden, waarbij men aan de Vlaamse Regering adviseerde om daar versneld op in te spelen.

Intussen is er de beslissing dat er een vervroegde uitstapdatum is, 2029, wat ik persoonlijk een goede zaak vind. Er zijn een aantal vragen die daar verband mee houden. Meer bepaald is de uitstapdatum nu gekend. Maar zult u ook het aandeel zero-emissievoertuigen in de aanloop naar 2029 opkrikken? Zult u quota verhogen, zult u quota optrekken, zult u iets nastreven of richt u zich alleen op 2029?

Als schepen van openbare werken kent men de vragen die men dan veel krijgt. Als wij, vele collega's en ook burgemeesters, vandaag hoorzittingen houden over plannen over straten gaat het niet meer zoveel over het plan, maar gaat het vooral over hoe we nu onze auto zullen kunnen opladen, of we een oplaadpaal voor de deur krijgen, over hoe dat zal gaan, dat we geen plaats hebben op de openbare weg. De vragen gaan daar dus meer over. Vandaar ook mijn vraag om deze ambitieuze doelen te bereiken, minister.

Hoe zullen de netbeheerders en andere infrastructuurbeheerders tijdig hun net- en laadinfrastructuur aanpassen? Welke investeringen zijn daarvoor nodig? Wat zal dit extra kosten aan investeringen inzake net- en laadinfrastructuur? Hoe zal dit worden uitgerold en welke impact zal dit hebben op de openbare werken? Hoeveel

extra laadpunten zijn nu precies nodig? Een vraag die ook veel voorkomt: is er eigenlijk voldoende elektriciteit?

Minister, zult u ook de zero emissie voor bestelwagens vergroenen? Dat is ook een vraag die wij veel horen, dat er veel uitstoot is. Aan de andere kant zijn die bestelwagens wel veel zwaarder. Wie heeft er een bestelwagen? Dat zijn vaak mensen in de bouw. Die zeggen ook vaak dat ze wel willen vergroenen, maar als ze al hun materiaal – dat weegt dan ongeveer 3,5 ton – moeten opladen, is dat niet zo eenvoudig. Hoe zal het daarmee gaan? Ik stel die vraag ook verder aan u.

Wat ook meer op de voorgrond zou moeten komen, minister, zijn de havens. Ik heb dat vroeger ook al meermaals aangehaald. Die vervuilen natuurlijk ook heel wat door de boten die binnenkomen. Hoe zult u in de havens ook walstroom aanmoedigen? De havens op zich voorzien soms wel al de mogelijkheid voor het elektrische contact. Maar de boten die binnenkomen, moeten natuurlijk ook op deze manier kunnen laden.

Zult u de snellaadambities verscherpen en verslimmen? Hoe zult u dat concretiseren?

Onvoldoende of overbezette laadpunten moeten vermeden worden, en de infrastructuurkosten ook, omdat ze nieuwe bestuurders van elektrische voertuigen kunnen ontmoedigen. Zult u voldoende laadinfrastructuur uitrollen, alsook een businesscase voor 'charge point operators' (CPO's)?

Welk evenwicht is nodig tussen de publieke en de semipublieke laadpunten, tussen snelle en tragere laadpunten en tussen laadpunten voor lichte en zware voertuigen?

Concretere laadinfrastructuurplannen zijn nodig. Misschien zullen de feiten de ambities zelfs inhalen. Dan moeten die plannen toch ook wat flexibel en gemakkelijk aanpasbaar zijn. Hoever staat u daarmee, minister?

Wordt er ook rekening gehouden met de hoge bevolkingsdichtheid en het grote aantal elektrische voertuigen per vierkante kilometer in Vlaanderen? Wordt ook rekening gehouden met het gebruik van de Vlaamse infrastructuur door doorreizende buitenlanders, gezien het hoge aantal elektrische voertuigen daar, bijvoorbeeld in Nederland?

Welke middelen voorziet de Vlaamse Regering voor een voldoende en voldoende gespreide uitbouw van laadinfrastructuur, ook op sommige locaties waar CPO's misschien geen rendabele investering zijn? Wordt een budgettering opgemaakt van de infrastructuur die rechtstreeks door de Vlaamse overheid geplaatst dient te worden en/of eventueel van de Vlaamse steun die nodig zal zijn voor de andere partijen?

Voorziet u ook een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen? We hebben vernomen van niet, maar de vraag was reeds ingediend. Een slimme kilometerheffing vermindert emissies, verlaagt de elektrificatiekosten en verkleint de files en de maatschappelijke kosten ervan, maar dat laat zich ook voelen in de portemonnee. Welke volumebeperkende maatregelen zijn volgens u nodig om trendbreuken ter zake te kunnen realiseren? Voorziet u flankerend beleid en alternatieven om de eventuele impact op de verschillende doelgroepen te temperen?

De volgende vraag is ook een beetje achterhaald. Wat is de impact op de verkoopwaarde van de bestaande wagens met fossiele brandstoffen bij een verbod op inschrijving? Dat is eigenlijk niet aan de orde: elektrische wagens vanaf 2029, en nieuwe wagens zullen niet meer kunnen worden ingeschreven. We zijn vandaag 2021, dus ik vind het een goede zaak dat de tweedehandsmarkt op acht jaar tijd

ook al wat adem krijgt. Wie zich nog inschrijft in 2028, kan ook nog tien à twintig jaar met die auto rijden. Ik denk dus dat door de maatregel die vandaag is genomen, de verkoopwaarde van de bestaande wagens niet echt beïnvloed zal worden.

De voorzitter: Collega, ik ga u moeten vragen om stilaan af te ronden.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik heb nog drie vraagjes. Ik zal die nog aflezen. Mag dat of niet?

De voorzitter: In principe hebt u vijf minuten. Daar zit u over.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Zal de minister ook het openbaar vervoer volledig elektrisch uitrollen en tegen wanneer? Zullen er ook fiscale stimuli zijn om de shift naar zero emissie echt te versnellen? Wat zal de impact zijn voor de stellingen die niet op eigen terrein kunnen opladen? We kunnen het openbaar domein ook niet privatiseren. Is er al een prijsverschil berekend per gemiddelde laadbeurt met iemand die wel op eigen terrein kan opladen? Zal dat verschil in prijs niet leiden tot stadsvlucht, en op die manier weer extra verkeer in de hand werken?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, vanaf 2029 mogen nieuwe wagens in Vlaanderen alleen nog elektrisch zijn. Over een goede acht jaar zou het dus onmogelijk moeten worden om nog een nieuwe wagen op benzine of diesel in te schrijven. Zelfs hybride zou dan in de ban gedaan worden.

De drastische vergroening van het wagenpark moet volgens u de CO₂-uitstoot fors reduceren, minister. U beweert dat uit berekeningen van de sector blijkt dat er tegen 2025 een switch te zien zal zijn waarbij een elektrische wagen ongeveer dezelfde prijs zal hebben als een wagen die rijdt op benzine of diesel. De mensen zouden door de maatregel dan ook niet getroffen worden. Vanaf 2030 zouden ook de tweedehandswagens volgen. Deze maatregelen zouden een pak sneller ingevoerd worden dan de deadline die Europa vooropstelt, namelijk 2035, en sneller dan in bijna alle andere landen. Om al die elektrische wagens te voeden, is er ook een plan om tegen 2030 maar liefst 100.000 laadpalen te hebben.

Koepelorganisatie Mobia twijfelt echter aan de haalbaarheid van de plannen en heeft bovendien nog een hele waslijst aan opmerkingen. Zo zou de timing voor de uitrol van de plannen op zijn minst bij de haren getrokken zijn. De timing wordt voor heel wat autogebruikers allicht moeilijk haalbaar. Daarnaast creëert het plan zoals het nu voorligt volgens Mobia onduidelijkheid en onzekerheid voor zowel bedrijven als particulieren. Het voorstel geldt namelijk alleen voor Vlaanderen en stemt ook niet overeen met de agenda van de Europese Unie die, zoals gezegd, pas in 2035 wil overgaan tot een verbod op de verkoop van wagens met CO₂-uitstoot. Ook het prijskaartje is onzeker, omdat de redenering dat de prijzen van elektrische voertuigen tegen 2025 in lijn zullen liggen met die van auto's met een verbrandingsmotor, niet helemaal klopt. Voor bepaalde voertuigsegmenten klopt dit in functie van het gebruikersprofiel, maar niemand kan dit garanderen voor iedere automobilist en in elke situatie. De kostprijs hangt sterk af van de batterijgrootte en -prijs, die op hun beurt afhangen van onder meer de grondstoffenprijzen en kosten voor onderzoek en ontwikkeling. De batterijprijs zou tegen 2025 25 procent lager kunnen zijn dan in 2020, en de volgende vijf jaar nog eens met een kwart kunnen dalen. Maar de evolutie van de grondstoffenprijzen – onder meer van de zeldzame metalen – is onzeker. Voor particulieren zonder bedrijfswagen zal de extra investering op een of andere manier opgevangen moeten worden. Mobia stelt zich ook vragen bij de beschikbaarheid van elektrische wagens. In 2027 wordt dit mogelijk al een probleem.

Tot slot vormt ook de laadinfrastructuur mogelijk een probleem, en dit niet alleen op het vlak van beschikbaarheid. De capaciteit van de elektriciteitsnetten en de elektriciteitsstarieven zijn eveneens nog een groot vraagteken. Zullen er voldoende laadpalen zijn voor al die elektrische auto's? Dat lijkt het zwakke punt te worden. België heeft momenteel 5,5 laadpalen per 100 kilometer weg. In Nederland zijn dat er 47,5 en in Duitsland 19,4. We hebben dus een serieuze achterstand. Tegelijk neemt het aantal elektrische wagens snel toe, nu leasingmaatschappijen daar steeds meer voor kiezen. Als we in 2027 alleen nog elektrische auto's mogen verkopen, leidt dat in Vlaanderen jaarlijks tot 340.000 elektrische wagens extra. Willen we vermijden dat er urenlange files ontstaan aan de laadinfrastructuur, dan moet het aantal laadpalen razendsnel omhoog. Vooral in steden waar mensen niet over een eigen garage of oprit beschikken, wordt het een helse klus om voldoende laadpalen klaar te hebben. Zo'n 40 procent van de autorijders bevindt zich in die situatie. Er is dus een grote behoefte aan veel meer publieke oplaadcapaciteit.

Of 2029 lukt, wordt gemonitord. Het verbod kan nog worden uitgesteld als blijkt dat er onvoldoende wagens, batterijen en laadpalen zijn of als de elektrische auto's duurder blijven dan auto's met een verbrandingsmotor.

De conclusie is volgens heel wat specialisten dat de plannen mooi maar onhaalbaar zijn.

Ik heb daarom een aantal vragen aan u, minister.

Een complete laadinfrastructuur tot stand brengen, vergt een globaal plan van aanpak. Vandaag zitten we aan ruim 10.000 laadpalen in Vlaanderen. Tot eind 2022 zit men qua verhouding met de elektrische voertuigen goed. U wilt in Vlaanderen aan een inhaalbeweging werken door tegen 2030 tot 100.000 laadpalen te installeren. Maar voor 2030 wordt de ambitie volledig anders. Er komen dan veel meer elektrische wagens bij, en dan dient men op ruim 175.000 publieke laadpunten te mikken. Dat aantal ligt dus een pak hoger dan wat u nu vooropstelt. Specialisten pleiten voor de realisatie zelfs voor de oprichting van een taskforce. Hoe wilt u deze infrastructuur praktisch uitbouwen? Is er een plan van aanpak?

Hoe wilt u de aankooprijds van elektrische wagens drukken? Gemiddeld is een elektrische wagen nu nog een heel stuk duurder dan vergelijkbare modellen met een verbrandingsmotor. Dat gaat al snel om 8000 tot 9000 euro. Ook de laadinfrastructuur mag niet vergeten worden. De kosten daarvoor bedragen al snel 2500 tot 3000 euro. Die extra kosten kan en wil een particulier niet altijd dragen. Hoe wilt u ervoor zorgen dat particulieren toch een betaalbare elektrische wagen kunnen kopen?

Hoe wilt u de 40 procent automobilisten zonder garage of oprit de kans geven om toch hun wagen te kunnen opladen? Bovendien krijgt wie vandaag thuis een snelle laadpaal wil installeren, soms het antwoord van de netbeheerder dat het netwerk daar niet op voorzien is. Er zal dus in heel wat gebieden in Vlaanderen versneld ingezet moeten worden op een betere uitbouw van het net. Hoe wilt u dit in de vooropgestelde termijn realiseren?

Als de plannen van de Vlaamse Regering werkelijkheid worden, komt er ook een einde aan de hobby en broodwinning van heel wat liefhebbers van oude voertuigen, aangezien tweedehandswagens met een diesel- of benzinemotor vanaf 2030 niet meer ingeschreven zouden mogen worden. Kunt u garanderen dat oldtimers nog ingeschreven zullen kunnen worden?

Ik heb nog een aantal vragen voor u, minister, maar ik zal die zo dadelijk aan bod laten komen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Van Volcem en mijnheer Verheyden, dank u wel voor uw vragen. Die geven mij de gelegenheid om nog maar eens het verhaal rond de zero-emissievoertuigen grondig uit de doeken te doen. Er leven daar blijkbaar nog altijd een aantal vragen en doemscenario's rond.

Ik wil eerst verwijzen naar het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan (VEKP) van eind 2019, waarin we focusten op een CO₂-reductie van 35 procent. Vanwege tal van klimatologische uitdagingen is gevraagd om onze doelstellingen bij te schaven, om ambitieuzer te zijn. Daarom hebben we een aantal ambitieuze voorstellen op tafel gelegd. Een daarvan is het uitfaseren van fossiele brandstofwagens vanaf 2029, wat betreft de aankoop van nieuwe voertuigen. Ik wil heel duidelijk benadrukken dat het gaat om het uitfaseren van fossielebrandstofmotoren in nieuwe wagens vanaf 2029, wat niet betekent dat elk nieuw voertuig ingeschreven vanaf 2029 een elektrisch voertuig moet zijn, maar een zero-emissievoertuig. Dat wil ik heel duidelijk stellen.

Mijnheer Verheyden, u verwijst altijd naar de studie van de koepelorganisatie Mobia, die twijfelt aan de haalbaarheid. Wel, we hebben ook heel wat studies en interessante informatie gekregen, vorige zomer al, waaruit wel degelijk blijkt dat het een en ander haalbaar zal zijn. Ik verwijs daarvoor onder meer naar al onze experts in het kader van het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan, die eens te meer zeggen dat dit haalbaar is. Ik verwijs ook naar de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA), die in juli en in het kader van zijn advies omtrent 'Fit for 55', al duidelijk heeft gesteld dat dit haalbaar moet zijn. Ik denk dus dat we iets ruimer moeten kijken dan enkel die ene koepelorganisatie. Er zijn ook heel wat autoconstructeurs die heel duidelijk hebben gezegd dat ze vanaf een bepaald jaar enkel nog zero-emissievoertuigen zullen bouwen. We denken dus dat het haalbaar is.

Ik wil ook nog eens heel duidelijk meegeven dat we het voorstel gelanceerd hebben en dat we nu aan de federale overheid vragen om in het kader van de inschrijving van nieuwe voertuigen erop willen toezien dat nieuwe voertuigen vanaf 2029 geen voertuigen met fossieleverbrandingsmotoren meer zijn.

Ik wil ook even verwijzen naar de studie van Bloomberg. Sommigen menen dat het een en ander onbetaalbaar zou worden en dat auto's alleen maar duurder zouden worden. We hebben ook de studie van Bloomberg en daaruit blijkt dat de 'total cost of ownership' (TOC), het totaalpakket aan kosten verbonden aan een wagen – dat gaat niet alleen over de aankoop, maar ook over de brandstof en verzekering, alles wat met het voertuig te maken heeft – vandaag de dag al dezelfde is als die voor een auto met een fossieleverbrandingsmotor. Die studie zegt ook dat de aankoopprijs van een zero-emissievoertuig, zowel personen- als bestelwagens, tegen 2025 of 2026 gelijk zal zijn aan de prijs van een voertuig met een fossieleverbrandingsmotor.

Wij hebben nu als doelstelling 2029 vooropgesteld. Als ik kijk naar de omliggende landen, dan is er één land dat in het verleden al een ambitieuze doelstelling heeft gelanceerd, met name Noorwegen. Zij hebben de lat gelegd op 2025, wij doen dat op 2029. En verder zijn er een zevental andere Europese landen, en dat zijn vaak de meer noordelijke landen, die toch als onze gidslanden gelden. Die hebben in hun oudere plannen 2030 vooropgesteld, maar het kan goed zijn dat ook zij hun ambities nog gaan bijstellen.

Wij gaan alleszins geen onmogelijke kosten opleggen aan de burgers. We hebben enerzijds die knowhow of die informatie van de studies die ik al aanhaalde. Tegelijkertijd weten we dat, in het kader van de federale maatregelen rond de salariswagen, de tweedehandsmarkt van zero-emissievoertuigen ook een boost zal krijgen. Een salariswagen komt meestal na drie à vier jaar op de tweedehandsmarkt.

Als daar vanaf volgend jaar gefocust wordt op zero emissie, dan zal dat tegelijkertijd betekenen dat die zero-emissievoertuigen een enorme boost zullen krijgen op de tweedehandsmarkt. En dat zal ook een impact hebben op de prijs.

Wat laadpaalinfrastructuur betreft: we weten dat vandaag de dag 80 procent van de zero-emissievoertuigen – vooral de elektrische voertuigen – thuis of op het werk opgeladen worden. We willen natuurlijk ook massaal inzetten op semipublieke en publieke laadpalen. Daarom hebben we ook daar tal van initiatieven genomen. Het federale niveau heeft initiatieven genomen voor particulieren, voor laadpaalinfrastructuur aan huis. Daar kan men 45 procent belastingvermindering voor krijgen.

We hebben anderzijds in het kader van ons CPT-plan (Clean Power for Transport) ervoor gezorgd dat er heel wat extra laadpaalinfrastructuur komt. Er is de doelstelling van 35.000 laadpaalequivalenten op publiek en semipubliek domein tegen 2025. En tegen 2030 hebben we daar nu 100.000 extra laadpaalequivalenten bovenop genomen. Maar tegelijkertijd duiden we ook een transitie manager elektrificatie aan, die alles continu zal blijven monitoren en opvolgen. Ik heb het al eerder in deze commissie gezegd: ik ben nooit te beroerd om een en ander bij te sturen. Als blijkt dat dat nodig is, zullen we dat ook doen.

Onze ambities voor de zero-emissiebestelwagens hebben we op een gelijke leest geschoeid, maar eigenlijk gaan we daar zelfs nog iets verder. We onderzoeken tegelijkertijd ook hoe wij deze markt nog meer kunnen laten investeren inzake zero emissie, samen met de vrachtwagens, dit onder andere door een fiscale sturing.

Kortom, we gaan hier werken aan een uitfasering, en het is geen harde omschakeling. Dat betekent tegelijkertijd dat nieuwe voertuigen vanaf 2029 in principe zero emissie moeten zijn, maar dat daarnaast ook de tweedehandsmarkt van de fossiele verbrandingsmotoren zijn gang blijft gaan, net als die van de zero emissie. Dat betekent dat we gedurende een aantal decennia sowieso auto's zullen hebben met fossiele verbrandingsmotoren, maar ook auto's met zero emissie. Dat zal dus sowieso nog een aantal decennia naast elkaar doorlopen.

Tegelijkertijd zien we dat tal van sectoren zich wel voorbereiden op deze transitie waarop we volop inzetten. Ik denk aan de tankstations: er zijn er al een heel aantal die, nog voordat we de call voor semipublieke laadpaalinfrastructuur gelanceerd hadden, zelf al hebben geïnvesteerd in laadpaalequivalenten op hun privaat domein, om zeker de boot niet te missen.

Er bestaat nog wat bezorgdheid over, maar oldtimers hebben vandaag al een speciaal statuut, ze hebben een aparte nummerplaat en worden zo behandeld. Ze hebben nu al tal van uitzonderingen, dit zal ook zo blijven. Een oldtimer zal nooit een nieuw voertuig zijn bij herinschrijving. We zullen erover waken dat hun statuut behouden blijft. Ik geloof eerder in het uitfaseren van de fossiele verbrandingsmotoren dan in andere voorstellen, zoals van heel Vlaanderen een zero-emissiezone maken. Dat is nog veel harder voor de mensen, hier hebben ze de keuze om met een fossiele verbrandingsmotor te blijven rijden.

Inzake de laadinfrastructuur hebben we ons 'Clean Power for Transport'-plan waarbij we 30 miljoen euro investeren in toekomstige projectcalls zowel op publieke parkings, semipublieke parkings als op drukke verkeersassen om de 25 kilometer. We mikken op snelle en ultrasnelle laadinfrastructuur. Ik zie dat de markt daarop inspeelt en dat het vlot verloopt. Tegelijk voorzien we de opschaling naar honderd-duizend laadpalenequivalenten voor de lokale besturen. We werken daar aan onze dynamische potentieelkaarten die eind dit jaar klaar zijn.

Per regio zal er een CPO worden aangeduid die verantwoordelijk is voor het zetten van laadinfrastructuur, waarop de lokale besturen een beroep kunnen doen. De mensen die thuis niet zelf een laadpaal kunnen zetten wegens ruimtegebrek of geen eigen parkeerplaats of inrit.

Op dit ogenblik laadt een particulier thuis ongeveer aan 25 eurocent per kilowattuur, terwijl een publieke laadpaal ongeveer 10 eurocent per kilowattuur duurdert. De mensen zullen hun keuze wel maken, maar er wordt aan een businessmodel gewerkt voor publieke laadpalen. De prijzen zullen dus dalen, dat zien we al op de markt.

Het elektriciteitsnet valt onder de bevoegdheid van mijn collega Demir, maar wel geef ik graag mee dat er een studie voor een verbetering van het elektriciteitsnet is aangevat op initiatief van de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG), Fluvius en het Vlaams Energie- en Klimaatagentschap (VEKA). Daar wordt hard aan gewerkt.

Er waren nog vragen over de slimme kilometerheffing voor personen- en bestelwagens. Ik heb het al meermaals gezegd, het regeerakkoord voorziet voor deze legislatuur geen invoering van een kilometerheffing voor personenwagens. Ook het bereikte klimaatakkoord voorziet geen alomvattende kilometerheffing. Toch blijf ik erbij dat een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing er op termijn wel zal komen. Ik verwijs naar de uitspraken van de experts en stakeholders. Er zal wel nog heel wat voorafgaand werk nodig zijn.

Ik blijf erop hameren dat een kilometerheffing gebiedsdekkend, slim en budgetneutraal moet zijn. We moeten daarbij rekening houden met congestiegevoelige gebieden. Er moeten ook nulgebieden zijn in de perifere gebieden, het kan niet de bedoeling zijn dat mensen meer moeten betalen, wel dat ze bewust en rationeel omgaan met het gebruik van hun voertuig omdat ze belast worden op basis van hun gebruik en niet van bezit. Dat kan voor sommigen zelfs een belastingverlaging betekenen.

Dat betekent natuurlijk ook dat er gefaciliteerd zal worden richting de modal shift, en dat we op dat vlak ook de alternatieven moeten kunnen aanbieden. Het zal ook een mental shift bewerkstelligen, want het zal mensen sturen in de richting van een rationeel gebruik, en het zal naar een time shift moeten gaan. Tijdens congesties en tijdens piekuren zullen de tarieven hoger zijn, maar buiten congestiegevoelige gebieden en in de daluren zullen de tarieven lager zijn. In die zin zou een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing drie doelstellingen moeten voor ogen houden: de vervuiler betaalt, de gebruiker betaalt, en de congestie moet verminderen.

Waarom blijf ik daarin geloven? We mogen straks allemaal met zero-emissievoertuigen gaan rondrijden. Dat betekent nog altijd dat we ook met zero-emissievoertuigen in de file kunnen gaan staan. Dat is nog altijd een enorme economische last, waar niemand graag aan deelneemt. Niemand staat graag stil in de file, of dat nu met een zero-emissievoertuig is of met een voertuig met fossiele brandstof. Wat dat betreft denk ik dus dat we daar sowieso verder aan moeten werken.

U weet ook dat in het kader van het klimaatplan is opgenomen dat we, inzake bestelwagens en vrachtoertuigen wel een onderzoek doen naar een fiscale sturing. Het is een brede studie, die dan gebruikt kan worden voor een volgende legislatuur, waarbij de beleidsploeg dan kan beslissen of men wil kiezen voor een of ander fiscaal instrument dat sturend zou kunnen werken.

Wat de logistieke sector betreft, het vrachtvervoer en de 'camionettisering': we doen sowieso een onderzoek naar een mogelijke fiscale sturing. We willen daar uiteraard ook de betrokken stakeholders, de betrokken werkgeversorganisaties, bij

betrekken. Voor het vrachtvervoer kijken we in elk geval naar het fiscaal bevoor- delen via een vrijstelling op de milieucapex in zake kilometerheffing voor vrachtwagens, alsook een differentiatie op basis van een CO₂-emissieklasse, en niet meer op basis van de euronorm zoals het nu gebeurt.

Verder blijven we ook inzetten op walstroom, want ook voor onze binnenvaart moeten we kijken hoe we daar kunnen zorgen voor CO₂-reductie.

Ik hoop dat ik hiermee een en ander verduidelijkt heb, maar ik zie al dat er heel wat handjes omhoog gegaan zijn en dat er dus nog wel wat bijkomende vragen zullen zijn.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik heb vele antwoorden gehad, die grotendeels tegemoetkomen aan de vragen, maar vooral over de netinfrastructuur en de verzwaren, en het feit of bijvoorbeeld de 'Fluviussen' meekunnen. Dat is eigenlijk de vraag. Bij nieuwe werken voorziet men nu overal 400 volt, maar soms hoor je toch ook dat initiatieven niet kunnen doorgaan omdat de netcapaciteit niet aanwezig is. De vraag is of dat afgestemd is? Er zijn wel potentieelkaarten, maar dat blijkt allemaal zeer vaag. Als je daar vragen over stelt dan kan men geen duidelijkheid geven. Ik vraag daar zelf ook al een maand naar, onder andere ook voor mijn stad. We moeten toch weten waar de potenties liggen, hoe we ons als stad kunnen voorbereiden, waar we die vergunnen, ... Dat is een vraag die veel mensen hebben, en waar wij ook graag een antwoord op willen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, we hebben heel veel antwoorden gekregen. Dat zijn we van u gewend. Maar net zoals collega Van Volcem ben ik een beetje verwonderd dat er toch wel heel veel vragen niet beantwoord zijn. Het klinkt theoretisch allemaal vrij mooi, maar ik denk dat we in de praktijk nog voor heel veel problemen zullen staan wanneer u dit plan wilt gaan realiseren.

U zegt dat u de conclusies van de koepelorganisatie Mobia in vraag stelt. Dat verwondert mij eigenlijk niet echt. U hebt trouwens zelf gesteld dat het wat u betreft niet meer nodig is dat elk gezin in de toekomst een wagen zal kunnen hebben, laat staan zal kunnen betalen.

Er blijven dus heel wat vragen over. Hoe zal men dat elektriciteitsnet verzwaren? Die 40 procent automobilisten die geen eigen oprit hebben, die geen eigen garage hebben, hoe zullen die hun wagen opladen? Ik heb de indruk dat u een beetje te veel kijkt naar de werkgevers, dat men daar de wagen wel kan gaan opladen. Maar ik vind dat een beetje kort door de bocht. Bovendien, wie zal al die laadpalen plaatsen? De koepelsectorfederatie EV Belgium zegt nu al dat er zeker tienduizend extra installateurs nodig zijn. Wat met de prijzen van die laadpalen en ook de prijzen van die wagens? Nu al zijn sommige grondstoffen maal drie gegaan, omdat de vraag naar meer grondstoffen voor batterijen voor die wagens toeneemt. Een elektrische wagen bevat 80 kilogram meer koper dan een wagen met een verbrandingsmotor. Wel, de prijs van het koper is al verdrievoudigd. Minister, en dan zegt u dat we verwachten dat we al in 2025 naar een prijs zullen gaan die evenredig is met die van een auto met verbrandingsmotor.

Wat werkgelegenheid betreft, zijn er in het tweede semester van dit jaar in de autosector 200.000 jobs verdwenen. Een van de oorzaken zou de massale transitie naar elektrische mobiliteit zijn, omdat de bouw van die elektrische auto's minder mankracht vereist en omdat vele onderdelen buiten de Europese Unie worden ge-

produceerd. Meer elektrische auto's vergt ook minder onderhoud. Talloze dealerbedrijven zullen bij een dergelijke beslissing misschien zelfs failliet gaan. Tienduizend mensen dreigen hun job te verliezen.

En dan komen we bij die kilometerheffing. Het is duidelijk wat uw standpunt is. U zegt duidelijk dat niet iedereen zich nog een wagen moet kunnen permitteren. Die kilometerheffing komt er, dat is duidelijk. Die zal er niet deze legislatuur komen, dat weet ik, maar wel in de toekomst. Minister, ik kan u zeggen dat er daarvoor in Vlaanderen geen draagvlak is. Ook onze partij, het Vlaams Belang is daar steeds tegen geweest, is daar nu nog tegen en zal daar ook in de toekomst tegen zijn. Wij vinden dat iedereen het recht heeft om nog altijd over een eigen wagen te beschikken.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb een paar bedenkingen en een vraag. Ten eerste verwijs ik naar de SERV, naar de kleppermaatregelen op het vlak van klimaat inzake mobiliteit. Als we die doelstelling van 35 procent willen halen, moeten we in Vlaanderen 4,1 megaton besparen. Als we naar 47 procent willen gaan, is dat 6,3 megaton. En het is toch wel belangrijk om te zeggen dat die maatregel van de Federale Regering om de bedrijfswagens te elektrificeren voor een heel groot aandeel in dat pakket zorgt, maar liefst 2,8 megaton. En de tweede maatregel in dat pakket van de SERV is de slimme kilometerheffing. Die slimme kilometerheffing zou tot 1,1 megaton uitstootbeperking kunnen opleveren. Dat steekt wat af tegen de effecten van een volledige elektrificatie van de particuliere inschrijvingen. Zo wil ik alles toch wat in perspectief plaatsen.

Ik komt tot mijn tweede bedenking. Het is absoluut goed dat deze Vlaamse Regering begrepen heeft dat er een versnelling moet worden geplaast inzake laadinfrastructuur. Dat werd ook aanbevolen door onder andere de MORA. Het is goed, minister, dat u dat zult versnellen. Ik neem aan dat u voortdurend monitort om te zien of er nog een extra tandje bij moet worden gestoken.

Ten derde denk ik echt dat u gelijk hebt, minister, dat de verwachting mag zijn dat richting 2026 – en dat kan een jaar eerder zijn of een jaar later, we hebben geen glazen bol – die elektrische voertuigen winnaar zullen worden op de markt en dat, wanneer iemand in 2026 een voertuig koopt, en kijkt naar de 'total cost of ownership', hij goedkoper af zal zijn wanneer hij elektrisch koopt.

Ik kom tot mijn vierde en ook meteen mijn laatste, maar wel belangrijke bedenking. Het valt mij op dat in het klimaatplan van de Vlaamse overheid op het vlak van mobiliteit de belangrijkste maatregel is dat men aan de federale overheid vraagt om het federale regeerakkoord uit te voeren.

Ik vind dat eerlijk gezegd een beetje bizar en zelfs een beetje beschamend voor die – vooral – Vlaams-nationalisten die al dertig jaar vragen om meer beleidsmiddelen in eigen handen te nemen en nu moeten gaan bedelen bij de federale overheid.

Ik kom tot mijn vraag. Minister, hoe gebruikt de Vlaamse overheid haar bevoegdheden om die elektrificatie, die echt nodig is, te sturen? Dan denk ik aan drie dingen. De betaalbaarheid van die aankoop voor de Vlaming overbruggen. De aankoop is dus wat duurder, maar de 'total cost of ownership' is goedkoper. Hoe kunnen we de Vlaming helpen? Sociale maatregelen dus. Hoe kunnen we zorgen dat die elektrische wagens ook lichter en kleiner worden en zodanig ook veiliger en minder gaan verbruiken? Tot slot, hoe kunnen we ervoor zorgen dat we met die elektrische wagens niet allemaal in de file staan? U hebt het antwoord eigenlijk al gegeven, maar u mag het misschien nog eens herhalen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik heb een soortgelijke opmerking, aansluitend bij een van de laatste opmerkingen van collega Bex. U hebt het voorstel inderdaad met veel bombarie aangekondigd in de pers. U hebt daar sterk mee uitgepakt. Maar Vlaanderen is inderdaad niet bevoegd in het klimaatplan zelf. Er staat ook dat u enkel de vraag stelt aan de federale overheid. Maar de vraag is zelfs of de federale overheid zelf bevoegd is om dit uit te werken. Er is immers een brief van de Europese Commissie aan Denemarken, waar ook zo'n verbod is afgekondigd, dat een compleet verbod op marketing, invoer of registratie van nieuwe diesel- en benzinewagens in een lidstaat niet compatibel is met de Europese wetgeving. De eerste vraag is dus of wij dat zelf, in Vlaanderen zeker niet, maar federaal wel kunnen.

Ten tweede is er de timing, minister. In de beleidsnota van de federale minister staat dat de regering het Belgische standpunt zal verdedigen om de verkoop van voertuigen met uitstoot vanaf 2035 te verbieden. 2035 is natuurlijk een andere timing dan 2029. Daar is de vraag of daar overleg over geweest is. Wat gaat nu eigenlijk de timing zijn?

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik wil daar even op aansluiten door het project 'Paal volgt wagen' onder de aandacht te brengen. Ik heb even naar die cijfers gekeken. Het viel toch op dat daar een heel pakket van die aanvragen onontvankelijk waren. Maar liefst 84 procent van al de aanvragen die er geweest zijn tussen 2017 en 2020 waren onontvankelijk. Daar zijn ook redenen voor gegeven in de vraag die erover gesteld is. Maar het deed me toch enigszins de wenkbrauwen fronsen. Het minste dat je dan kunt zeggen, is: hebben we daar voldoende duidelijk over gecommuniceerd, dat die aanvragers zich als het ware de moeite hadden kunnen besparen? Het gaat over 647 aanvragen, waarvan er dan 546 niet ontvankelijk waren. En van die 100 ontvankelijke zijn er dan uiteindelijk maar 56 geplaatst. Dus maar 8 procent in al die jaren van 'Paal volgt wagen' heeft daar tot resultaat geleid. Ik denk dat we dat kritisch moeten bekijken om dat in de toekomst te vermijden: duidelijke communicatie naar degene die dat aanvraagt, zodat hij weet wat de voorwaarden zijn van die toepassing, om te vermijden dat dit soort slechte resultaten zich opnieuw voordoet bij de verdere uitrol.

Ik heb volgende bijkomende vragen daarbij. Die uitbreiding van 'Paal volgt wagen' met 'Paal volgt paal' zou concreet worden. Om dat te kunnen doen, moet er eerst een concessie gegund worden. De precieze startdatum van die concessie is afhankelijk van de voorbereiding van de uitvoering van dat gunningsproces. Daar was toen nog geen duidelijkheid over. Is daar intussen meer over geweten? Wanneer zal die timing van 'Paal volgt wagen' met 'Paal volgt paal' concreet worden?

Ik blijf ook de aandacht vragen – dat zal u uiteraard ook niet vreemd zijn – voor de geografische spreiding om daar ook in de kleine gemeenten en het buitengebied over te blijven waken. De projecten waarnaar verwezen is, 'Paal volgt wagen' en 'Paal volgt paal', moeten natuurlijk die ambitie hebben. De potentieelkaart en de calls vanuit Vlaanderen moeten ons dan de garantie bieden dat het een voldoende dekkend verhaal zal zijn voor heel Vlaanderen en dat daarbij het buitengebied niet vergeten wordt. Dat wou ik nog even onder de aandacht brengen.

Maar het eerste punt was dus dat die call van 'Paal volgt wagen' toch een heel opvallend negatief resultaat gehad heeft en dat we kritisch moeten kijken naar die communicatie. En dan is er de vraag wanneer de uitbreiding van 'Paal volgt paal' concreet zal worden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor alle bijkomende vragen. Ik wil eerst heel duidelijk stellen dat ik het niet eens ben met de mededeling dat de belangrijkste en de meest ambitieuze doelstelling die op tafel gelegd is, er een is die we vragen aan de federale overheid. Daar ben ik het niet mee eens. In de visienota hebben we in totaal een veertigtal maatregelen op tafel gelegd. Elf ervan komen vanuit het domein Mobiliteit en Openbare Werken. Ik denk dat die alle elf ambitieus zijn en dat we daar zeker vooruit mee moeten gaan, om zodoende die CO₂-reductie ook effectief te kunnen bewerkstelligen.

Tegelijk wil ik ook verwijzen naar ons actuadebat dat we in de zomer gehad hebben rond het verhaal van de wateroverlast. Toen was eenieder aan het roepen: 'We moeten sneller schakelen. We moeten tal van maatregelen nemen. De klimatologische uitdagingen zijn zo gigantisch. We moeten tal van adaptieve maatregelen en mitigerende maatregelen nemen.' Wel, wij hebben nu in het kader van het ambitieuzer maken van ons Vlaams energie- en klimaatplan van 2019 een aantal maatregelen op tafel gelegd, juist om ervoor te zorgen dat er meer CO₂-uitstootreductie zou kunnen worden bewerkstelligd.

Dan kom ik bij de vragen over het net. Ik dacht dat ik die wel al beantwoord had, maar ik zal veiligheidshalve toch nog even herhalen wat ik daarstraks in de eerste ronde al gezegd heb inzake het elektriciteitsnet. Ten eerste geven ook daarover de experts, zowel in het expertenpanel als bij de MORA, duidelijk aan dat er zelfs als er al een miljoen elektrische voertuigen zouden rondrijden, dat nog maar 4 à 5 procent van het totale elektriciteitsverbruik zou opnemen en dat ons elektriciteitsnet daar alleszins tegen bestand zou zijn. Ten tweede – dat heb ik daarstraks ook al gezegd – loopt er op dit ogenblik een studie voor een verbetering van het elektriciteitsnet tout court, in samenspraak met de VREG, Fluvius en het Vlaams Energie- en Klimaatagentschap, onder bevoegdheid van collega Demir. Ten derde: de potentieelkaarten die wij opmaken en die tegen het einde van het jaar voor alle lokale besturen klaar zijn, en die al heel erg in detail klaar zijn voor de centrumsteden, zijn opgemaakt in samenspraak met Fluvius. Dus ook daar kijkt men waar er voldoende capaciteit is op het net. En waar er niet voldoende capaciteit is, engageert Fluvius zich ook om het net te versterken. Ik denk dus dat we ons daarop mogen baseren en dat een uitfasering van de fossielebrandstofmotoren voor nieuwe voertuigen vanaf 2029 toch wel haalbaar moet zijn.

Mijnheer Verheyden, ik heb absoluut niet gezegd, en dat wil ik nogmaals heel duidelijk stellen, dat niet iedereen zich een wagen moet kunnen permitteren. Dat zijn absoluut niet mijn woorden. Dat zijn uw woorden. Wat wij wel zeggen, en dat zeggen wij met een heel breed forum – ik verwijs daarvoor naar onze mobiliteitsvisie die in de zomer werd afgeklopt – is dat wij duidelijk kiezen voor een slimme, duurzame, veilige en multimodale mobiliteit voor de toekomst. En bij die multimodale mobiliteit van de toekomst focussen we sowieso op duurzaamheid. En daar ligt de focus voor ons ook heel erg op die deelmobiliteit. Dat past ook in het hele kader van basisbereikbaarheid. Focus ik op deelmobiliteit om te zeggen dat niet iedereen zich nog een auto moet kunnen permitteren? Absoluut niet.

Ik ben een liberaal en wat dat betreft laat ik iedereen vrij om zelf te beslissen of hij over een eigen auto wil beschikken of zich op andere, meer duurzame manieren wil verplaatsen. Maar we houden wel vast aan de principes van enerzijds het vermijden van zo veel mogelijk voertuigkilometers omwille van duurzaamheid en anderzijds het verplaatsen naar meer duurzame modellen als collectief vervoer, deelmobiliteit, openbaar vervoer en zeker ook fietsverplaatsingen. We hebben in deze commissie al herhaaldelijk gezegd dat dat laatste onze eerste maatregel is in het kader van een klimaatplan met het oog op een meer duurzame modal shift. Ten derde is er het verhaal van de vergroening van de bestaande voertuigkilometers, wat we niet kunnen vermijden.

Dat betekent dus niet dat niet iedereen zich een voertuig moet kunnen permitteren. Iedereen mag zich sowieso een voertuig permitteren. Dat blijkt ook opnieuw uit die studies. De 'total cost of ownership' van een zero-emissievoertuig is vandaag al gelijk aan die van een voertuig met een fossiele verbrandingsmotor. Volgens tal van experts zal vanaf 2025-2026 zelfs de aankoopprijs van een zero-emissievoertuig of een elektrisch voertuig gelijk of lager zijn. Als de prijs in 2025 al lager is, dan vermoed ik dat heel veel mensen dan automatisch gaan kiezen voor een goedkoper elektrisch model in plaats van een duurder fossiel model.

Kortom, dat is nu eenmaal de evolutie. Ik geloof daarin en heb vertrouwen in die technologische vooruitgang. Ik heb vertrouwen in die evolutie, in die toekomst. Als alle experts zeggen dat dit zich al zal voordoen in 2025 en 2026, denk ik dat we zeker geen schrik moeten hebben als wij voorstellen om dat uit te faseren voor nieuwe voertuigen vanaf 2029.

Dan kom ik tot de vragen van mevrouw Robeyns. Past dat in het kader van de Europese regelgeving en plegen wij overleg? Ik heb daarstraks gezegd dat een zevental Europese landen op dit ogenblik ambitieuzer zijn dan wat Europa initieel vooropstelde. Europa stelde initieel voorop om een uitfasering te doen tegen 2035. Noorwegen doet een uitfasering tegen 2025. Daarnaast zijn er heel wat landen, zoals Denemarken, IJsland, Ierland, Nederland, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk, die hebben gekozen voor 2030. Wij hebben nu gekozen voor 2029. Ik verwacht dat heel wat landen zich ook nog ambitieuzer zullen opstellen dan 2030, en al zeker dan 2035.

Het is vandaag 2021. We verwachten dat Europa zich ook ambitieuzer zal opstellen. Wat dat betreft vragen wij sowieso aan Europa om een en ander bij te stellen. We hebben daar nog wel wat tijd voor. Maar sowieso zal daarover volop overleg plaatsvinden.

Mijnheer Bex, wat heel veel van uw bemerkingen betreft, denk ik dat we sowieso op dezelfde golflengte zitten. Ik zeg het opnieuw: ik ben het niet eens met uw stelling dat de belangrijkste maatregel van heel ons plan enkel een maatregel is van een vraag aan de federale overheid. Anderzijds moet ik wel meegeven dat de uitfasering van de aankoop van fossiele verbrandingsmotoren, de belasting op de inverkeerstelling en het inschrijven van voertuigen, nu eenmaal nog altijd federale materies zijn. Vandaar dat we inderdaad het verzoek gaan richten aan de federale overheid om die uitfasering van fossiele verbrandingsmotoren te voorzien. Maar ik zeg het opnieuw: al die andere maatregelen die we hebben opgenomen, vind ik zeker ook heel ambitieus.

Anderzijds heb ik al gezegd dat de total cost of ownership vandaag al gelijk is en dat de aankoopprijs in 2025-2026 ook gelijk zal zijn, wat betekent dat de total cost of ownership dan al een pak lager ligt. Ik denk dat een aantal mensen dan sowieso heel bewust gaan kiezen voor een goedkoper elektrisch model dan een op dat ogenblik duurder fossiel model. Opnieuw: ik heb alle vertrouwen in de toekomst.

Mijnheer Brouns, wat het paal-volgt-wagenprincipe betreft, is er op dit ogenblik een besluit van de Vlaamse Regering (BVR) in voorbereiding. U verwijst naar een aantal vragen die onontvankelijk zijn verklaard op basis van de oude regelgeving. We willen specifiek de regelgeving op dat vlak aanpassen en komen daarom met een nieuw BVR, zodat we ervoor kunnen zorgen dat er veel vlotter ingespeeld kan worden op vragen van mensen die thuis een laadpaal ter beschikking willen hebben. Dat ent zich ook op het federale niveau, waar men beslist heeft om particulieren tot 45 procent belastingvermindering toe te kennen als ze zelf in een laadpaal investeren.

Wat uw vraag rond perifere gebieden betreft: als ik kijk naar de poll voor laadpalen op semipublieke plaatsen, daarin is Limburg zeer goed aan zijn trekken gekomen.

Ik kan niet specifiek voor uw gemeente spreken, mijnheer Brouns, maar er is een zeer ruime spreiding en er komt sowieso nog een tweede call, gelet op de grote interesse. We waken er dus zeker over dat er voor iedereen die elektrisch wil rijden, volop mogelijkheden zijn, zowel voor het laden thuis en op het werk, als publiek. Daarom hebben we ook het engagement genomen om op drukke verkeersassen om de 25 kilometer een laadpaal te plaatsen, zodat elke elektrische rijder het vertrouwen kan hebben om zijn wagen op te laden via een publieke laadpaal.

Ik hoop dat ik daarmee alle vragen beantwoord heb.

Opnieuw, we zullen alles blijven monitoren. We hebben die transitie-manager elektrificatie die we gaan aanstellen. En daarnaast denk ik aan een expertenpanel dat alles rond zero emissie gaat opvolgen de komende jaren. Ook daarrond zijn we op dit ogenblik gesprekken aan het voeren met heel wat mensen, zowel inzake elektrificatie, maar ook inzake andere vormen van zero emissie – waterstof of biofuels, want ook daar moeten we rekening mee houden. Ik heb alleszins vertrouwen in de technologische vooruitgang en ik zie wat dat betreft de toekomst positief tegemoet. Als ik zie en hoor wat er allemaal op ons afkomt, dan heb ik daar alle vertrouwen in.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik zou de minister willen bedanken voor haar antwoorden. We hebben er alle vertrouwen in, minister. Ik denk dat u ook, zowel voor de onderhandelingen binnen de regering, maar ook na afloop ervan, hebt getoond dat u wilt veranderen en dat die transitie ook nodig is. Elke transitie gaat gepaard met ongemakken en vragen, maar het belangrijkste is dat we stappen vooruitzetten voor het klimaat. U hebt zich daarin ambitieus getoond. We zullen het verder blijven opvolgen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, collega Van Volcem heeft alle vertrouwen in uw beleid, ik niet. Ik heb wel vertrouwen in de technologische ontwikkelingen, net zoals u, maar in het beleid heb ik dat duidelijk niet, en ik denk dat ook veel Vlamingen geen vertrouwen hebben in uw beleid. Als ik hier een aantal collega's aanhoor, dan is het niet genoeg en moet het nog meer zijn, maar ik heb hier niemand zich de vraag horen stellen – en dat is een terechte zorg van het Vlaams Belang, denk ik, en van heel veel mensen – of dit allemaal wel betaalbaar is, wat dit alles de Vlaming zal kosten. Zal die Vlaming zich nog een auto kunnen permitteren? Er is de zorg rond de werkgelegenheid. Ik heb daarjuist aangehaald hoeveel jobs er in het tweede semester van dit jaar al verloren zijn gegaan, maar geen haan die ernaar kraait; dat speelt blijkbaar geen rol.

U zegt, minister, dat ik u blijkbaar verkeerd heb geciteerd, maar ik heb een citaat uit de krant gehaald omtrent autobezit. U zegt daarin dat u vorige week op bezoek was in Denemarken, "ons grote voorbeeld", waar de auto's aan de kant staan omdat het bezit duur is en het gebruik nog meer. "Daar moeten we naartoe." Het gaat er dus niet om of iemand nog een wagen zal kunnen kopen – die wagens kosten sowieso 8000 à 9000 euro meer –, maar zelfs als we die wagens dan al kunnen kopen, is de vraag of we er nog mee zullen kunnen rijden. Daar stelt niemand zich blijkbaar vragen bij. Minister, u wilt de automobilist een nog hogere rekening presenteren en u wilt dat autobezit een uitzondering wordt. Daar kanten wij ons radicaal tegen. Mobiliteit moet voor iedereen betaalbaar zijn en haalbaar blijven. De burger is geen melkkoe. We zullen er dan ook op blijven toezien dat de burger geen melkkoe blijft.

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 bijkomende klimaatmaatregelen van de Vlaamse Regering in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken
– 566 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het is uiteraard een vraag die wat aansluit bij de vorige vraag, die ook een update verdient nadat we het debat vorige week in de plenaire vergadering hebben gehad. Ik zal dus proberen om geen dingen te uitgebreid te behandelen die al aan bod gekomen zijn.

Minister, in de commissievergadering van 28 oktober zei u dat u een stevig pakket mobiliteitsmaatregelen naar de regeringstafel zou brengen om bij te dragen aan de aangescherpte doelstelling van 47 procent broeikasgasemissiereductie tegen 2030. En voor aanvang van de ministerraad van 29 oktober kondigde u aan dat u negen maatregelen op de regeringstafel zou leggen, waaronder een slimme kilometerheffing, een extra vergroening van de personenwagens en meer laadpalen. Over die laatste twee zaken hebben we het al uitgebreid gehad, ik denk niet dat we daar nog verder op moeten ingaan.

Maar ik wil toch nog wat verder ingaan op het feit dat, ondanks uw voluntaristische start van die klimaatministerraad, de slimme kilometerheffing niet in het klimaatplan staat. Wat staat er wel in? Een studie naar verkeersfiscaliteit. En eigenlijk moeten we vaststellen dat er tijdens de vorige legislatuur al een zeer uitgebreide studie gedaan is naar de invoering van een sturende verkeersfiscaliteit of slimme kilometerheffing, als dat woord nog mag worden gebruikt.

Mijn vraag is dus wat er eigenlijk afgesproken is binnen de Vlaamse Regering om bijkomend te laten onderzoeken en wanneer we die studie kunnen verwachten. Ik merk toch op dat tegelijkertijd de Raad van State bevestigd heeft dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, mits het nodige overleg, dat al uitgebreid heeft plaatsgevonden in het kader van het Overlegcomité, kan verdergaan met zijn voorstel om een kilometerheffing in te voeren. Dus ik vraag mij af in welke mate u nu eigenlijk van de Vlaamse Regering de opdracht hebt gekregen om ook op een constructieve manier daar samen aan te werken. Want we zien toch dat u blijft zeggen dat de vraag niet is of er een Vlaamse kilometerheffing komt, maar wanneer ze er zal komen.

Ik heb dan ook een aanvullende vraag. Als we een mobiliteitsminister hebben die zegt dat er zeker een slimme kilometerheffing komt, dan zou je toch denken dat de grootste investeringen die die mobiliteitsminister doet, met name de werken aan de R0 rond Brussel en Oosterweel, ook rekening houden met de impact van zo'n slimme kilometerheffing op de verkeersstromen. We moeten met andere woorden geen beton aanleggen waar we niet eens willen dat daar auto's over rijden. Ik vroeg mij dus ook wel af in welke mate dat aspect mee aan bod is gekomen.

Ik ga niet verder in op de elektrificatie, dat is voldoende aan bod gekomen. Waar ik wel nog op wil terugkomen, is de hele discussie die ook nog eens scherp is gesteld door het interview met de heer Descheemaecker en mevrouw Schoubs in De Morgen van vorige week. Dat ging over de inspanningen die we doen voor de modal shift door ons openbaar vervoer te versterken.

Over de werkingsmiddelen van De Lijn hebben we eigenlijk niet echt iets gevonden in de klimaatplannen van de Vlaamse Regering. Er komt wel een extra investering in 2022, dacht ik, van 55 miljoen euro. Maar we moesten in De Morgen vaststellen

dat men bij De Lijn nog geen idee heeft wat dat dan specifiek zou kunnen betekenen. U hebt ook een plan om 65 miljoen euro per jaar te investeren in de elektrificatie van het rollend materieel van de pachters, wat wij een goede zaak vinden. Maar ook daarvan zeiden ze bij De Lijn dat ze absoluut nog geen idee hadden hoe dat er zal uitzien en wat dat zal betekenen. Tegelijkertijd is er dan ook de vraag wanneer er nu een duidelijk investeringsplan komt voor de elektrificatie bij De Lijn zelf, zowel qua staanplaatsen als qua rollend materieel. Ook daarover zei men bij De Lijn dat men daar absoluut nog geen financiële duidelijkheid over heeft. U blijft zelf spreken over die consolidatie, maar dan zegt De Lijn dat dit concreet onhaalbaar is. Het is daar dus onduidelijkheid troef, maar misschien kunt u daar wat opheldering in brengen.

Op mijn vraag over de vergroening van de distributiesector hebt u in de vorige vraagstelling afdoende geantwoord.

Minister, naar aanleiding van de aanscherping van de klimaatdoelstellingen wordt nog eens gezegd dat er wordt ingezet op inspanningen om de Vlaming te doen kiezen voor de fiets. Welke bijkomende inspanningen ten opzichte van wat al op tafel lag, zijn daar precies afgesproken? Dat was me ook nog onduidelijk.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, uw vraag sluit inderdaad nauw aan bij de vraag die we net hebben gehad over de elektrificatie. Ik zal dus proberen niet in herhaling te vallen.

De coördinerende klimaatminister had gevraagd om allerlei ambitieuze klimaatdoelstellingen op tafel te leggen. Ik had er een negental op tafel gelegd. In ons klimaatvisieplan zijn er finaal elf geselecteerd. Bij dezen wil ik u zeker nogmaals bevestigen dat ik ten volle achter die elf maatregelen sta die inzake transport of mobiliteit zijn genomen.

Wat de slimme kilometerheffing betreft, hebben we sowieso al het een en ander gezegd. In een van de maatregelen staat inderdaad letterlijk dat de mogelijkheid bestaat om een studie te doen over een sturende verkeersfiscaliteit. We zouden een studie doen over de verkeersfiscaliteit die als een sturend instrument kan worden ingezet ten behoeve van het klimaat, de mobiliteit of de modal shift, maar ook in het belang van het op peil houden van de ontvangsten uit de verkeersbelasting voor de aanleg en het onderhoud van de wegen en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daartoe hebben wij de opdracht om een onderzoek te plannen. Dat is algemeen en heel breed geformuleerd, men kan daar dus alle kanten mee uit. Dat kan heel concreet een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing zijn, maar dat kan ook een andere sturende vorm van fiscaliteit zijn. Kortom, dat is wat dat betreft open en – zo heb ik het toch gepercipieerd – vrij in te vullen.

U hebt gelijk dat er in de vorige legislatuur een studie is gebeurd over een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing, maar u weet ook dat die studie niet af was. De eindconclusie was dat er nog een aantal gerichte keuzes moeten worden gemaakt, die dan ook verder moeten worden onderzocht. Alleszins – en dan herhaal ik wat ik daarstraks heb gezegd – is binnen het regeerakkoord en binnen deze regeringsploeg afgesproken dat er geen slimme gebiedsdekkende kilometerheffing zal worden ingevoerd. Op basis van het onderzoek van een sturende verkeersfiscaliteit kan een volgende beleidsploeg wel een bewuste keuze maken tussen de ene of de andere sturende fiscaliteit. Op die manier heeft men dan een sturend instrument voor zowel het klimaat als de modal shift inzake mobiliteit.

Ik herhaal ook dat het gaat over een sturend instrument. Dat betekent niet dat we iemand verbieden om een voertuig te bezitten, absoluut niet. Voor mij mag iedereen een voertuig hebben. Iedereen zal wellicht ook een voertuig kunnen kopen

naargelang de eigen financiële capaciteiten. Voor mij moet dit voor iedereen mogelijk blijven. Dit nog maar eens als kritiek op de laatste tussenkomsten vandaag.

U zegt dat er in het klimaatplan te weinig is opgenomen inzake openbaar vervoer. Alleszins is opgenomen dat wij de emissievrije bussen volop willen faciliteren. U verwijst naar een interview in De Morgen van 10 november waarin ik inderdaad ook las dat men niet wist dat een bedrag van 55 miljoen euro ter beschikking zou worden gesteld in het kader van het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2021-2022 en dat men niet wist dat men vanaf 2023 een financieel vehikel, een publiek-privatesamenwerking, zou opzetten waarin we jaarlijks een bedrag van 65 miljoen euro storten om de vergroening van heel de vloot te faciliteren, zeker ook ten behoeve van de pachters zodat zij sneller kunnen schakelen.

Ik heb dat ook gelezen. Ik vind dat vreemd. Op 4 november hebben we een klimaatplan afgeklopt. Het is de gewoonte van mijn kabinet, en dat is ook nu gebeurd, om onmiddellijk nadien de administratie en de agentschappen in te lichten over wat is afgesproken. Het management van De Lijn was op de hoogte van het feit dat we in het kader van het GIP een bedrag van 264 miljoen euro ter beschikking hebben gesteld. Ik heb dat vorige week in de plenaire vergadering al uit de doeken gedaan. We vragen daarbij heel duidelijk om volop de kaart van de zero-emissie te trekken. Ter plaatse blijven en focussen op hybride bussen is niet goed. Er loopt nu wel een gunningsprocedure voor zestig elektrische bussen, men wacht de evaluatie daarvan af. Ik betreur dat.

Het reguliere investeringsbedrag voor De Lijn is een basisbedrag van 145 miljoen euro, in het GIP 2022 zit een bedrag van 264 miljoen euro. Dat zijn voor een deel beschikbaarheidsvergoedingen, maar ook een extra budget vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van 55 miljoen euro waarbij ik aan De Lijn vraag om het te besteden aan de aankoop van bussen.

Daarnaast zijn er heel wat belangrijke investeringen voor tram en tramsporen. Dat zijn enorme bedragen waarbij we focussen op de achterstand in het onderhoud van de sporen, spoorvernieuwingen en de aankoop van spoortoestellen en de revisie van bestaande tramtoestellen. Tegelijk heb ik opnieuw gevraagd om in te zetten op de zero emissie van de eigen vloot.

De Belgische Federatie van Autocars en Autobusbedrijven (FBAA) kan tussen nu en 2024 snel schakelen en onmiddellijk 150 zero-emissiebussen of elektrische bussen verwerven. Zij zijn niet gehouden aan de wet op de overheidsopdrachten, bij De Lijn is dat uiteraard wel het geval. Ik ben blij dat zij wel versneld willen schakelen.

Daarom zetten we volop in op die DBFM-constructie (design, build, finance, maintain) op de privaat-publiekesamenwerking waarbij we vanaf 2023 jaarlijks een bedrag vrijmaken van 65 miljoen euro. We hebben aan De Lijn gevraagd om heel snel de contracten van de pachters te upgraden. Dat zou gaan om 6 miljoen euro. De pachters moeten het vertrouwen hebben dat ze kunnen investeren in de zero-emissiebussen die nog altijd duurder zijn en rond de 500.000 euro per stuk kosten. Fossiele verbrandingsmotorbussen kosten nu rond de 300.000 euro.

Kortom, samen met de partners hoop ik dat we ook in het kader van het openbaar vervoer de vergroening kunnen voortzetten. Ik ontken alleszins dat De Lijn niet op de hoogte was van het klimaatplan en van de budgetten die we daarvoor hebben uitgetrokken. Op het moment dat zij een duo-interview gaven in De Morgen, waren zij wel degelijk op de hoogte van de middelen die wij ter beschikking hebben. U weet tevens ook dat De Lijn reeds maandenlang bezig is met een onderzoek naar alternatieve financiering via onder andere de Europese Investeringsbank (EIB) en/of via de deconsolidatie, wat, gelet op covid, een moeilijk verhaal zal zijn. Ik verwacht dat het management van De Lijn mij snel meer duidelijkheid zal geven

omtrent dat onderzoek naar alternatieve financiering en/of de financieringsmogelijkheden bij onder meer de Europese Investeringsbank.

Uw laatste vraag – want u zegt dat we de vraag over de distributiesector al behandeld hebben – gaat over het versnellen van de modal shift via de fiets. Het is natuurlijk een ambitieuze opleg op het Vlaamse klimaatplan van 2019: voor de fiets – ook dat kunt u terugvinden in het GIP – heb ik sowieso voor 2022 opnieuw een bedrag van ruim 300 miljoen euro voorzien. We blijven dus inzetten op extra fietsinfrastructuur om de modal shift te faciliteren. Naast de fietsinfrastructuur zetten we ook volop in op veiligheid, op conflictvrije kruispunten, op het bovenlokale en functionele fietsroutenetwerk, op het Plan Kopenhagen. Kortom, ook dat blijven we volop faciliteren, en daarom hebben we dat ook zeker meegenomen in ons klimaatplan dat afgeklopt werd op 4 november laatstleden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil eerst en vooral zeggen dat het bijzonder goed is dat van de negen voorstellen er elf geselecteerd zijn, minister. 'Il faut le faire!'

De fiets, dat vind ik wel wat moeilijk, om dat aan te nemen. Er is in het Vlaams regeerakkoord afgesproken dat er een groeitraject zou zijn met de fietsinvesteringen. Dat groeitraject is wat versneld door de middelen die vanuit Europa ter beschikking zijn gesteld in het kader van het relanceplan. Maar men kan moeilijk zeggen dat de huidige aanscherping van de klimaatdoelstellingen – daadwerkelijk 300 miljoen euro besteden in 2022 – een verscherping is van de doelstellingen ten aanzien van 2019.

U had het ook over slimme kilometerheffing – of moeten we het nu de sturende verkeersfiscaliteit noemen? Ik vind het zeer goed dat zowel minister Dalle, namens CD&V, als uzelf namens Open Vld, durft te zeggen dat dit eigenlijk – rationeel gezien en volgens wat mobiliteitsexperten zeggen – is wat we moeten doen. U hebt nu, in dit klimaatplan, de toestemming om dat onderzoek verder te zetten. Ik zou zeggen: doe eens een Zuhalleke. Zuhal Demir zou dit aangrijpen om echt voluit voor haar dossier te gaan. Ze zou misschien af en toe nog durven spreken over een slimme kilometerheffing. U gaat dat niet doen, maar u hebt nu wel alle instrumenten in handen om die studie te voeren en om ervoor te zorgen dat de nodige stappen gezet worden, zodanig dat we in 2024 vanuit de Vlaamse overheid voluit kunnen meestappen in dat verhaal. Ik kijk er echt naar uit dat u dat volop zult opnemen, op een voluntaristische manier.

Wat het openbaar vervoer en de emissievrije bussen betreft: vergeef me, maar ik vind dat er een beetje een flou artistique, of toch een onduidelijkheid zit in wat u zegt. Ik dacht dat die 65 miljoen euro, dat rollend fonds, voor de partners bedoeld was. Vandaag zegt u: 'onder meer voor de partners'. Kunt u nog even verduidelijken wat daarmee precies bedoeld wordt? In 2022 is er 55 miljoen euro voor de e-bussen bij De Lijn. Maar de vraag van De Lijn is dat ze een plan nodig hebben tot 2035 om die massale investering te kunnen doen.

En je zou toch denken dat, als de Vlaamse Regering zich buigt over een klimaatplan richting 2030, daar ook boter bij de vis komt, dat men zegt hoe men dat effectief zal aanpakken. Hoe zit dat nu? Misschien hebt u ondertussen, na dat interview, overleg gehad met de mensen van De Lijn. Kunt u minstens zeggen op welke termijn zij duidelijkheid zullen krijgen over die investering?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik sluit heel kort aan, voorzitter. Er is iets mij niet helemaal duidelijk, minister. Die 264 miljoen euro in het GIP – tenzij ik mij vergis, want

we hebben het nog maar net ontvangen en ik heb het vlug bekeken – gaat natuurlijk over veel meer dan alleen maar vergroening. Het gaat over spoorwegvernieuwing, aanpassing stelplaats, ICT. En dan staat er inderdaad bij dat het ook is om in te zetten op de vergroening. Wat ik hier in de vlucht zie, is dat er in het GIP ongeveer 65 miljoen euro wordt uitgetrokken voor vergroening. Opdat we elkaar juist zouden begrijpen: die 264 miljoen euro is eigenlijk niet echt voor de vergroening?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ga even in op dat laatste punt, mevrouw Robeyns. Ik heb heel duidelijk gezegd dat De Lijn normaal gezien een investeringsbudget heeft van 145 miljoen euro. In het GIP 2022 staat een bedrag van 264 miljoen euro. En ik heb De Lijn, boven op het reguliere budget van 145 miljoen euro, een bedrag van 55 miljoen euro gegeven om zeker te kiezen voor die vergroening. Maar uiteraard moet ik ook investeren in het wegwerken van de onderhoudsachterstand van onze sporen in het Antwerpse, in het Gentse, in de revisie van onze oude tramtoestellen, in de aankoop van onze nieuwe tramtoestellen. Dat hoort er uiteraard ook allemaal bij. En dat gaat allemaal richting een 'modal shift': investeren in ons openbaar vervoer. Laat dat heel duidelijk zijn.

Mijnheer Bex, na het interview van 10 november heb ik nog geen overleg gehad met De Lijn. Ik neem aan dat er nog een overleg zal komen. Alleszins weet De Lijn, minstens sinds 5 november, dat wij volop willen kiezen voor die vergroening. Jullie weten dat er in de commissie een e-busprogramma werd gelanceerd. Dat werd in maart van dit jaar toegelicht in de commissie. Toen zei men dat men zou inzetten op een eerste pijler, namelijk de elektrificatie van de eigen busvloot. Daarmee zal men enerzijds de bestaande hybridebussen omvormen naar e-hybride bussen en zal men inzetten op de e-bussen. In eerste instantie zullen het een zestigtal e-bussen zijn die kunnen worden opgeschaald naar 240 bussen. Ik wacht af wanneer we die eerste 60 e-bussen zullen geleverd krijgen, maar ik verwacht die ten vroegste volgend jaar rond deze periode, in het derde of vierde kwartaal 2022. Wanneer men dan zal beslissen om al dan niet de volgende 240 bussen te bestellen ... We zullen zien hoe dat loopt. Maar aangezien men dat heel fel spreidt in de tijd, denk ik dat, als we echt willen inzetten op onze vergroening, we dat in ieder geval moeten doen, wat ook het management van De Lijn zelf heeft voorgesteld: De Lijn volop op haar functie als vervoersoperator laten functioneren en tegelijkertijd het aantal voertuigkilometers bij de pachters upgraden. Dat kunnen we upgraden tot 49 procent. De pachters zijn vragende partij. Maar met toelating van Europa, mits een motivatie, mogen we dat zelfs nog ruimer uitbreiden.

We wachten af hoe de gesprekken daarrond verlopen. Dat moet uiteraard gebeuren in overleg met de pachters. Ik herhaal dat ik van de FBAA heb gehoord dat zij daar volop op willen inzetten. Tussen nu en 2024 kunnen zij gemakkelijk een 180-tal elektrische bussen aankopen, inclusief de nodige laadinfrastructuur. Ik herhaal dat het niet alleen gaat over e-bussen, maar ook over de nodige laadinfrastructuur. Ik heb er alle vertrouwen in dat onze pachters die opschaling massaal kunnen doen. Ik vind dat we hen daarin ten volle moeten faciliteren.

Wat het specifieke verhaal rond de DBFM betreft: De Lijn zal daar als vervoersoperator verantwoordelijk blijven voor alles wat met de tram te maken heeft, maar gaat misschien ook veel meer focussen op de laadinfrastructuur. Dat moet nog in detail uitgewerkt worden. Het opschalen van de pachters inzake de voertuigkilometers moet ook nog in detail uitgewerkt worden. Als we daar een goede publiek-private samenwerking kunnen hebben waarin we dan een soort van rollend fonds hebben waar we jaarlijks een bedrag van 65 miljoen euro in storten, moet nog in detail uitgewerkt worden wie wat daarvan kan afnemen. We hebben daar vanaf nu tot begin 2023 de tijd voor. Alleszins heb ik afgelopen woensdag aan MOW al de

opdracht gegeven om werk te maken van hoe dat vehikel er dan moet uitzien om ervoor te zorgen dat onze vloot inzake openbaar vervoer zo snel mogelijk gaat vergroenen.

Wat de sturende fiscaliteit betreft, is voor mij een slimme, gebiedsdekkende kilometerheffing ook een sturende kilometerheffing. Ik hoef hier niet de ene of andere minister na te doen. Ik heb de opdracht om een onderzoek te doen naar een sturende fiscaliteit die ook kadert in de modal en de mental shift en eventueel ook de timeshift die we daarin kunnen focussen. Dat kan een slimme kilometerheffing zijn, misschien komen daar ook nog andere sturende fiscaliteitsvormen aan bod, maar het is alleszins mijn opzet om die studie verder uit te werken zodat men in 2024 de keuze heeft welke sturende fiscale maatregelen men al dan niet wil nemen. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil specifiek nog iets toevoegen over de vergroening van de busvloot bij De Lijn en de pachters. Minister, groenen zijn voor ondernemerschap. Ik zie heel veel potentieel bij de pachters om misschien sneller dan bij De Lijn zelf naar vergroening te gaan. Wij vinden het goed dat u dat ondersteunt. Maar er is een noodkreet geweest van de leidinggevenden bij De Lijn dat zij aan hun lot worden overgelaten, dat zij te weinig ondersteund worden door u als minister. Het antwoord dat u daar vandaag op geeft, is alleen maar dat u voort wilt gaan met privatiseren. Dat vind ik en dat vindt mijn partij geen goed signaal. Wij roepen u op om dat gesprek met de leidinggevenden van De Lijn aan te gaan en te kijken hoe u dat unieke Vlaamse model, waarbij zowel de pachters als De Lijn zelf een belangrijke rol spelen en waarbij De Lijn trouwens haar expertise om ons openbaar vervoer vorm te geven ook haalt uit het uitbaten van die lijnen zelf, alle kansen kunt geven, en om dus dat overleg aan te gaan en middelen te voorzien waarmee De Lijn ook kan elektrificeren en investeren. Want dat doet u niet of alleszins veel te weinig. Wij betreuren dat enorm.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dodelijke verkeersongelukken met fietsslachtoffers in Limburg – 571 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Donderdag 28 oktober laatstleden was helaas een gitzwarte dag voor de fietsveiligheid in de provincie Limburg. Op één dag vonden in onze provincie vier dodelijke fietsongevallen plaats. Een 67-jarige vrouw uit Bilzen overleed nadat ze in Diepenbeek onder de wielen van een vrachtwagen terechtkwam. Een 76-jarige Zonhovenaar werd aangereden door een auto nadat hij plots naar links afweek. Een 43-jarige fietsster uit Oudsbergen werd in Bree ter hoogte van een kruispunt door een auto aangereden. Een 71-jarige Hasselaar werd bij het oversteken van een kruispunt in Kuringen door een rechts afslaan bestelwagen van de weg gemaaid. Beide hadden tegelijkertijd groen licht. De discussie over de conflictvrije kruispunten laait daardoor weer op.

De afgelopen 10 jaar halveerde het aantal slachtoffers in het Limburgse verkeer. Die daling beperkt zich echter tot de automobilisten, bij fietsers blijven de cijfers constant. In 2020 raakten 842 fietsers gewond op de Limburgse wegen. Dat is haast evenveel als in 2011, met 880 gewonden. Er vielen vorig jaar 12 dodelijke slachtoffers, 4 meer dan in 2011. We hebben het in deze commissie heel geregeld

over de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers. Mijn collega Fournier stelde onlangs al een vraag over dodehoekongevallen, en ook de fietsinfrastructuur kwam aan het begin van dit parlementaire jaar al uitgebreid aan bod. Toch heb ik daarover nog enkele vragen voor u, minister.

Recent gaf de heer Callens van de Fietzersbond in Het Belang van Limburg aan dat Nederlandse truckers in ons land vaker betrokken zijn bij ongevallen op conflictueuze kruispunten. Nederland staat immers al heel wat verder in het conflictvrij maken van kruispunten. Tegelijkertijd begrijpt de heer Callens dat niet alle kruispunten volledig conflictvrij kunnen worden gemaakt. Dat is toch wel zorgwekkend, minister, gelet op de grote hoeveelheid Nederlands vrachtverkeer op de wegen in de Limburgse grensregio.

Hoe evalueert het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) het ongeval en de concrete situatie op het bewuste kruispunt in Kuringen? Welke maatregelen zullen daar worden genomen? Welke mogelijkheden zien u en AWV om bestuurders, met name buitenlandse bestuurders, attent te maken op het bestaan van conflicten met zwakke weggebruikers aan kruispunten? Hoe kan men de aandacht vestigen op het feit dat een bepaalde beweging op het kruispunt niet conflictvrij is? Hoe wil men chauffeurs sensibiliseren? Hoeveel van de 125 kruispunten die conflictvrij zullen worden gemaakt, liggen in Limburg? Hoeveel liggen in de grensregio's met Nederland?

Kunt u tot slot bevestigen dat Nederlandse bestuurders vaker betrokken zijn, zoals we konden lezen in het krantenartikel? Acht u het opportuun om meer op de grensregio's te focussen, gezien het grensoverschrijdende verkeer en het verschil in risico en conflictvrije kruispunten tussen Vlaanderen en Nederland?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mijnheer Brouns. Die donderdag eind oktober was inderdaad een gitzwarte dag. Niemand verdient het om te sterven op straat. Wat dat betreft, sowieso mijn medeleven aan al die families, die opnieuw een slachtoffer hebben in het verkeer. Niemand verdient dat. Elk slachtoffer is er een te veel.

Het bewuste kruispunt in Kuringen was maar zeer recent heringericht. Het gaat om de N2/Kuringersteenweg. Bij die herinrichting werd vooral gefocust op het veiliger maken van de fietsinfrastructuur, maar ook op het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, door de aanleg van een vrije busbaan. Het kruispunt is ingevolge de herinrichting niet volledig conflictvrij, omdat er ook een aantal kritische elementen waren inzake doorstroming. Maar ik heb in deze commissie zelf al meermaals gezegd dat, als wij echt een kentering willen hebben in onze verkeersveiligheidscijfers, we verkeersveiligheid sowieso voorrang zullen moeten geven op die doorstroming.

Alleszins heeft het Agentschap Wegen en Verkeer, mede naar aanleiding van dit trieste ongeval, al aangegeven dat het sowieso in 2022 gepland heeft om ook hier slimme verkeerslichten te plaatsen en dat bij de afstemming van de lichten de aspecten van dit specifieke trieste ongeval zeker zullen worden meegenomen, om ook hier toch richting een conflictvrij kruispunt te gaan – minstens een onderzoek of een volledig conflictvrij kruispunt ook op deze locatie mogelijk is.

In ons verkeersveiligheidsplan is er sowieso gefocust op conflictvrije kruispunten. Dat is hier ook al meermaals toegelicht. Met ons actieplan verkeerslichten worden de veiligheid en de doorstroming op kruispunten in het beheer van Vlaanderen bevorderd door de kruispunten uit te rusten met slimmere verkeerslichten. Met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid kiezen we voor maximaal conflictvrij. En waar het niet volledig conflictvrij kan, neemt men een aantal flankerende

maatregelen, zoals een verhoging van het kruispunt en dergelijke meer. Maar zoals ik al zei, willen we volop focussen op voorrang geven aan de verkeersveiligheid boven de doorstroming, terwijl het in het verleden altijd de afweging was tussen beide aspecten.

Daarnaast hebben we in het verkeersveiligheidsplan ook volop gefocust op de dodehoekproblematiek, die vanuit verschillende invalshoeken wordt aangepakt. Enerzijds leren we onze kinderen in het onderwijs via de leerlijn dode hoek om te gaan met de gevaren van de dode hoek. Anderzijds voeren we heel wat sensibiliseringsacties op het vlak van dodehoekongevallen gericht op volwassenen en senioren en geven we duidelijke richtlijnen en informatie om hen daarin bij te scholen. We richten ons met extra cursussen ook op de professionele bestuurders via de nascholing vakbekwaamheid – code 95.

Hoeveel kruispunten worden er conflictvrij gemaakt, specifiek in de grensregio's? We stellen inderdaad vast dat er in de grensregio's meer Nederlandse bestuurders – of auto's met Nederlandse nummerplaten – betrokken zijn bij ongevallen. Dat heeft wellicht ook te maken met het feit dat er in de grensregio's meer auto's met Nederlandse nummerplaten rondrijden. We stellen dat zowel vast in Limburg als in het Antwerpse. Het ligt dus eerder aan die aanwezigheid, er is niet zozeer sprake van een correlatie.

We hebben in ons actieplan verkeerslichten alleszins opgenomen dat er 125 kruispunten conflictvrij worden gemaakt in 2021, waarvan 25 in de provincie Limburg. U zult begrijpen dat bij elk kruispunt dat heraangelegd wordt, met aandacht wordt gekeken naar conflictvrije en slimme verkeerslichten.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dank u wel, minister, voor uw antwoorden. Ik denk inderdaad dat alle partijen hier streven naar maximaal conflictvrije kruispunten, niet alleen bij kruispunten die vandaag nog met verkeerslichten zijn uitgerust maar ook bij rotondes, waar er ook kruisende bewegingen zijn. Ik denk dat dat een goed principe is: veiligheid voor voorrang. We hebben op verschillende plaatsen al gekozen voor veiligheid boven voorrang. Een fietser heeft voorrang op een rotonde, maar is er daarom niet altijd veilig. Veiligheid voor doorstroming vind ik ook een gezond principe dat u naar voren schuift. Eigenlijk geldt: veiligheid voor alles. Daar past dat streven naar conflictvrije kruispunten perfect in.

Ik denk dat u terecht verwijst naar de samenwerking met het onderwijs op het vlak van de dodehoekproblematiek. Dat is natuurlijk cruciaal. Hier ging het natuurlijk niet alleen over kinderen in het verkeer, het gaat veel breder. Die sensibilisering rond die dode hoek is toch wel cruciaal.

Het klopt natuurlijk dat er in verhouding veel meer Nederlanders aanwezig zijn op Vlaamse wegen in de grensregio's, met als gevolg dat zij proportioneel ook meer vertegenwoordigd zijn in ongevallen. Als dat de verklaring is, is er inderdaad misschien geen argument om in die regio's extra te sensibiliseren. Maar dat neemt niet weg, denk ik, dat we inderdaad op die conflictvrije kruispunten moeten blijven focussen om uiteindelijk het aantal ongevallen tot een absoluut minimum te herleiden. Nul is natuurlijk het ultieme doel. Ik denk dat lokale besturen daarin ook een heel belangrijke rol hebben, in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer en de provinciale mobiliteitscommissies, om al die gevaarlijke punten op de radar te zetten en op te lossen.

Ik heb geen specifieke bijkomende vragen, minister.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, donderdag 28 oktober was inderdaad een zwarte donderdag voor Limburg. Om de slachtoffers die collega Brouns zonet opnoemde te herdenken, organiseerde de fietsorganisaties Fietsfront Hasselt, Zonhoven Fietst en Fietsverzet Diepenbeek afgelopen weekend een fietstocht van 34 kilometer van Hasselt naar Diepenbeek. Met die actie wilden ze tegelijkertijd aankaarten "dat de ongevallen het voorspelbare resultaat zijn van een mobiliteitssysteem dat niet werkt en onveilig is". Ze eisen dan ook versnelde werken voor meer fietsveiligheid.

Nu, met de doelstelling voor ogen van nul verkeersdoden in Vlaanderen tegen 2050 kunnen we niet anders dan toegeven dat er nog heel wat werk aan de winkel is. Dat weten we allemaal.

Minister, u gaf een tijd geleden in deze commissie aan dat er op initiatief van de federale overheid een verkeersveiligheidscongres zou plaatsvinden. Mijn vraag is of u daar enig nieuws over hebt, en misschien ook al een datum.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ook onze fractie sluit zich in eerste instantie aan bij de berichten van deelneming aan de families en vrienden van de betrokken slachtoffers.

Minister, ik heb één concrete vraag. In het kader van het actieplan verkeerslichten zijn al een heel aantal kruispunten aangepakt. U zegt vandaag dat we in de toekomst meer voor veiligheid zullen kiezen ten opzichte van doorstroming, maar het lijkt me dan toch aangewezen, als we vaststellen dat die keuze in het verleden te weinig is gemaakt, dat die kruispunten die in het verleden zijn aangepakt, nog eens tegen het licht worden gehouden om na te gaan of we de toestand daar toch niet kunnen verbeteren, het liefst voor er een ongeval plaatsvindt dan erna. Mijn vraag is dus of u de in het verleden reeds aangepakte kruispunten toch nog eens tegen het licht wilt houden om te zien of er geen bijkomende veiligheidsmaatregelen nodig zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen.

Mevrouw Moors, volgende week dinsdag, 23 november, vindt de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid plaats, waarbij ook alle gewesten betrokken zijn en waar ikzelf zeker aan zal deelnemen. Ik denk dat dat duidelijk is.

Mijnheer Bex, we zullen inderdaad moeten blijven focussen op alle mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen. We hebben in de zomer het verkeersveiligheidsplan 2021-2024 afgeklopt. Ik zeg altijd: voor mij is dat geen plan om in de kast te leggen, maar een plan om echt mee aan de slag te gaan en een en ander uit te rollen.

Waar blijkt dat de infrastructuur niet veilig genoeg is of geen garantie biedt dat ongevallen voorkomen kunnen worden, is het onze plicht om dat te herbekijken. Zoals in Kuurne, waar het kruispunt recent heringericht werd ten behoeve van meer fietsveiligheid, vrijliggende fietspaden en een vrije busbaan, maar waar nu een ongeval is gebeurd tijdens het oversteken op die busbaan, omdat men ook de doorstroming op die busbaan wilde faciliteren. Het is heel vaak een afweging, en mensen vragen ook om ook op de doorstroming te letten. Het mag natuurlijk ook niet zo zijn dat de doorstroming zodanig gehypothekeerd wordt dat er daardoor andere gevaarlijke situaties gaan ontstaan, bijvoorbeeld omdat men inrijdt op files. Maar anderzijds zeg ik wel opnieuw dat we de verkeersveiligheid te allen tijde moeten laten primeren op de doorstroming bij het oversteken. Als er een afweging gemaakt moet worden, moet verkeersveiligheid alle prioriteit krijgen. In die zin

neem ik aan dat elk kruispunt, ook al is het recent heringericht, proactief aangepakt wordt inzake verkeersveiligheid.

Er gebeuren nog altijd te veel ongevallen. Als ik de dagelijkse persberichten lees, dan vrees ik dat we nog een lange weg te gaan hebben om onze doelstelling te halen. Dit is eens te meer een wake-upcall en eens te meer een aangeven dat zowel de wegbeheerder, de Vlaamse en lokale instanties, als de weggebruiker alles op alles moeten zetten om die verkeersveiligheid hoog in het vaandel te dragen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): We trekken allemaal de kaart van de fiets. Het blijft onze verantwoordelijkheid, collectief, om elk ongeval te vermijden. We doen dat samen met Vlaanderen. We trekken de kaart van de fiets, en gelukkig nemen steeds meer mensen ook de fiets, maar dat zorgt er natuurlijk voor dat fietsveiligheid een absolute prioriteit moet zijn.

Ik heb het in de vorige commissievergadering ook al even kort aangehaald, en collega Bex verwijst er nu ook naar. Iets wat mij soms wel frustrert, is dat in die prioriteit van 'wat eerst', men altijd blijft vragen naar hoeveel ongevallen er zijn gebeurd. We hebben het zo dadelijk over trajectcontroles in Vlaanderen. We weten allemaal dat dat de nodige middelen zal mobiliseren, middelen die broodnodig zijn om in die verkeersveiligheid te investeren. En dan hoop ik ook dat we kunnen investeren in het voorkomen van ongevallen en dat we niet moeten wachten op ongevallen om bepaalde punten – het moeten niet altijd kruispunten zijn – optimaal veilig in te richten, om zo ongevallen maximaal te vermijden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van het 'Trajectcontrole as a service'-systeem door lokale besturen – 601 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van het 'Trajectcontrole as a service'-systeem – 620 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het 'Trajectcontrole as a service'-systeem – 638 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Op 7 oktober 2020 keurde het Vlaams Parlement een decreet goed waarbij het mogelijk werd om gemeentelijke administratieve sancties (GAS) in te zetten bij lichte snelheidsovertredingen. Het geeft de gemeenten eigenlijk de mogelijkheid om zelf trajectcontroles te organiseren. Het principe is dat de opbrengst van die verkeersveiligheidshandhaving terecht komt in de gemeentekas, maar dat de vaststelling van die overtredingen dan ook wel volledig gefinancierd moet worden door de lokale besturen. Uiteraard betekent dat ook dat dat een vrij zware investering is voor nogal wat gemeenten, zeker kleinere gemeenten. Tot dusver lijkt het erop dat nog niet zoveel gemeenten daarvan gebruikmaken.

Maar in de gemeente Bonheiden werd recent aangekondigd om maar liefst 22 nieuwe lokale trajectcontroles in te zetten. Minister, het bijzondere is toch wel dat die taak zou worden uitbesteed aan een commercieel bedrijf, dat inderdaad via het zogenaamde TaaS-systeem (Trajectcontrole as a service) werkt. Voor elke boete die wordt uitgeschreven, zou 24 euro naar het bedrijf gaan. Op zich hoeft dat allemaal nog niet zo problematisch te zijn, maar er rijzen toch een aantal vragen. Want er worden door dat privébedrijf in het contract toch een aantal voorwaarden gesteld. Die commerciële spelers, die een vergoeding krijgen per uitgeschreven boete, hebben natuurlijk belang bij een hoog aantal boetes en niet zozeer bij verhoogde verkeersveiligheid. Terwijl handhaving net het sluitstuk moet zijn van het verkeersveiligheidsbeleid, met als doelstelling om zo weinig mogelijk verkeersovertredingen vast te stellen door de weginfrastructuur op een veilige manier in te richten.

Zo zouden er in Bonheiden bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen om de veiligheid te verhogen verdwijnen, en zou de private partner inspraak hebben in de plaatsen waar de nieuwe trajectcontrole moet komen. Dat lijkt, wat onze fractie betreft, toch moeilijk te rijmen met het decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer. Daarin staat duidelijk dat inzake de uitbreiding van de GAS-wetgeving het nastreven van een hogere verkeersveiligheid steeds het uitgangspunt blijft. Er is in Bonheiden nogal wat discussie. Als ik het goed begrepen heb, was er gisteren ook een gemeenteraadsbijeenkomst hierover. En ook andere lokale besturen zouden overwegen om TaaS in te schakelen voor snelheidshandhaving.

Minister, hoeveel gemeenten maken op dit moment al gebruik van de GAS-wetgeving voor beperkte snelheidsovertredingen?

Volgens het betreffende decreet is het handhaven van beperkte snelheidsovertredingen via de GAS-wetgeving enkel mogelijk indien "de apparatuur en de infrastructuur waarmee de snelheidsovertreding wordt vastgesteld, volledig wordt gefinancierd door de lokale overheid". Minister, voldoet deze vorm van publiek-private Trajectcontrole as a service volgens u aan de vereisten van het decreet?

Bent u het ermee eens dat er een aantal risico's en nadelen verbonden zijn aan deze vorm van publiek-private Trajectcontrole as a service? Welke?

Zult u stappen ondernemen om de wettelijke regels te verduidelijken, bijvoorbeeld in een omzendbrief?

Hebt u al een oplossing voor de aanpak van recidivisten, die herhaaldelijk beperkte snelheidsovertredingen begaan, en door de administratieve sancties onder de radar kunnen blijven?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Sinds 1 februari 2021 kunnen steden en gemeenten onder bepaalde voorwaarden GAS-boetes uitschrijven voor kleine verkeersovertredingen. Het voordeel voor de lokale besturen is dat de opbrengst van die boetes in de gemeentekas terechtkomt en niet in de federale staatskas. Het nadeel, zeker voor kleinere gemeenten, is dat de investering groot is. Om die reden kiezen sommigen dan ook voor een publiek-private samenwerking (pps), waarbij de installatie, de uitbating en het onderhoud volledig uitbesteed worden aan private ondernemingen, die ook de kosten dragen, de zogenaamde Trajectcontrole as a service. In ruil voor de concessie nemen de bedrijven een commissie per boete. In ruil belooft het consortium een studie, installatie, netwerk, ijkingen en een tweejaarlijkse herijking, vaststellingen, verwerkingssoftware en onderhoud en support.

De gemeente Bonheiden wil volgend jaar 22 trajectcontroles plaatsen in de vorm van Trajectcontroles as a service. Ook in Glabbeek en Sint-Pieters-Leeuw wil men het systeem toepassen.

Experts plaatsen echter vraagtekens bij die privatisering. Volgens de wetgever moeten de toestellen die de overtredingen vaststellen volledig gefinancierd worden door de lokale overheid. Bovendien hebben de commerciële spelers eerder belang bij een hoog aantal vaststellingen dan bij veiliger verkeer.

Minister, wat is uw standpunt in dezen? Kunt u meer duidelijkheid geven over de juridische grond van het TaaS-systeem?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik zal niet herhalen wat de collega's al hebben gezegd. Het is inderdaad zo dat die GAS-boetes voor veel gemeenten nog wat drempels met zich meebrengen inzake de kosten, het aanstellen van lokale sanctionerende ambtenaren enzovoort.

Blijkbaar is een consortium van bedrijven gestart met Trajectcontrole as a service. De collega's hebben het al geschetst. Ze betalen de kosten en een commissie. Dat hoeft op zich niet problematisch te zijn, maar het hangt er natuurlijk van af wat de randvoorwaarden zijn en in elke mate het doel, namelijk de verkeersveiligheid, wordt bewaakt. We kunnen ons daar alleszins vragen over stellen.

We zullen de handhaving van onze verkeersveiligheid sowieso privatiseren en het zou inderdaad een risico kunnen zijn dat het geven van boetes eerder een verdienmodel wordt voor een privaat bedrijf, zeker wanneer zou kloppen – ik heb die informatie ook gekregen – dat het bedrijf mee de locaties van de controles zou bepalen. Dan bestaat het risico dat veel boetes uitschrijven, primeert op gericht boetes uitschrijven of gericht controles uitvoeren. Het is, voor alle duidelijkheid, het beste dat er geen boetes worden uitgeschreven maar dat er gerichte controles worden gedaan daar waar dat in het kader van de verkeersveiligheid het meeste nodig is. Het is vanuit die bezorgdheid dat ik u een aantal vragen wil stellen, minister.

Was u op de hoogte van de pps in Bonheiden?

Bent u het ermee eens dat er op die manier een incentive zou kunnen worden gecreëerd om zo veel mogelijk boetes uit te schrijven?

Bent u het ermee eens dat de bijdrage van de GAS-boetes prioriteit moet krijgen om bij te dragen op het vlak van verkeersveiligheid in plaats van als bron van inkomsten?

Heeft zo'n pps-constructie volgens u een positieve invloed op het maatschappelijk draagvlak voor trajectcontroles?

Gaan de inkomsten uit boetes niet beter naar investeringen in verkeersveiligheid in plaats van naar winsten voor bedrijven? Bonheiden zou door die pps-constructie zelf niet mee hebben bepaald waar juist die trajectcontroles worden geplaatst. Zal dat volgens u de verkeersveiligheid bevorderen?

Is een pps-constructie mogelijk volgens de regelgeving rond de GAS-boetes? De toestellen moeten volgens het decreet immers volledig gefinancierd worden door de lokale overheid.

Is er een mogelijkheid om de lokale besturen, en zeker kleinere gemeenten die misschien niet de capaciteit hebben om zelf in de infrastructuur en knowhow te

investeren, op een of andere manier te ondersteunen of hen te stimuleren om samenwerkingsverbanden op te starten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vragen over onze GAS-boetes. Ik moet toch eventjes opnieuw verwijzen naar ons regeerakkoord. Daarin werd duidelijk opgenomen dat er GAS-boetes mogelijk zouden zijn voor lokale besturen in zone 30 en zone 50, omdat men heel vaak het aanvoelen had dat daar veel te weinig werd geverbaliseerd en dat lokale besturen daar eigenlijk graag zelf een initiatief zouden willen nemen. Sinds februari van dit jaar heeft de Vlaamse overheid de decreetale basis gelegd, zodat de lokale besturen de mogelijkheid hebben om GAS-boetes te heffen voor welbepaalde snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50, mits wordt voldaan aan de voorwaarden die al door een aantal collega's zijn geschetst.

Het is nooit de bedoeling geweest om daar een verdienmodel van te maken. Ik denk dat we daar heel duidelijk in moeten zijn. Als wij vandaag de dag ook langs gewestwegen nog heel wat trajectcontroles, maar ook zelfs nog roodlichtcamera's installeren, dan is dat ook nooit vanuit een verdienmodel. Dan is dat louter en alleen om de verkeersveiligheid maximaal te faciliteren. We weten nu eenmaal dat handhaving nog altijd het sluitstuk bij uitstek is in het kader van de verkeersveiligheid. Het doel is nooit om zo veel mogelijk boetes te innen. Het doel is iedereen zich te doen houden aan de snelheidslimieten die ter plaatse gelden, en zo te zorgen voor meer verkeersveiligheid. Dat wil ik duidelijk stellen.

Een aantal collega's vroegen een stand van zaken met betrekking tot de GAS-boetes waarmee lokale besturen aan de slag kunnen gaan sedert februari van dit jaar. Formeel weten wij dat er op dit ogenblik drie lokale besturen gebruikmaken van dat GAS-boetesysteem, met name Mechelen, Willebroek en Lier. We hebben via kranten en andere media ook al wel vernomen dat meerdere lokale besturen dit aan het onderzoeken zijn en er ook wel aan de slag mee willen gaan. Geen enkel lokaal bestuur heeft verantwoording af te leggen aan de Vlaamse overheid over de manier waarop het wil overgaan tot het innen van die boetes. Het is alleen wanneer er een snelheidscamera of een trajectcontrole wordt geplaatst op een gewestweg dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in kennis moet worden gesteld, maar hoe de afhandeling gebeurt, daar zijn de lokale besturen zelf volledig autonoom in.

Wij hebben zelf recent wel een bevraging gedaan bij de lokale besturen. Ik denk dat dat ook al aan bod is gekomen in deze commissie. Ruim een op de drie besturen heeft daar ook op geantwoord. Dit is immers nieuwe regelgeving, en er zijn sowieso altijd wel een aantal knelpunten. Dat bleek initieel ook uit het stakeholdersoverleg dat we over GAS 5 hadden opgericht. Onder meer de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), de politiezones en de parketten zeiden dat er toch nog een aantal angels zijn in het kader van die regelgeving. Daarom hebben we die enquête gedaan. Vandaag zijn er eigenlijk nog maar drie lokale besturen die iets van hun praktijkervaring met ons kunnen delen. Dat is nog weinig. Men is op dit ogenblik de resultaten aan het analyseren. Drie zijn er daadwerkelijk mee aan de slag, maar heel wat andere overwegen het. We zien ook dat heel wat lokale besturen sowieso een soort samenwerkingsverband willen opzetten om zo samen met andere lokale besturen werk te maken van het uitrollen van die trajectcontroles. Maar opnieuw: hoe men dat doet, dat behoort tot de lokale autonomie. Ik weet dat men bijvoorbeeld in het Limburgse s-Lim daarmee bezig is. Opnieuw, het staat iedereen vrij om het te doen, uiteraard mits de voorwaarden worden gerespecteerd die decretaal verankerd zijn.

Bij TaaS wordt aan een private instantie gevraagd om een en ander te faciliteren wat het innen van boetes en dergelijke betreft. Ook daarin zijn lokale besturen volledig autonoom.

Ik wil alleszins formeel zeggen dat wij daar als Vlaamse overheid helemaal niet in betrokken zijn.

Ik heb ook al eerder dit jaar, met name in april, op een schriftelijke vraag van de heer Meremans geantwoord dat TaaS in principe wel voldoet aan de voorwaarden en dat er dus geen enkel wettelijk beletsel is om het op die manier uit te rollen. Het kan ook worden beschouwd als zijnde investeren in handhavingsapparatuur door het lokaal bestuur zelf. Zij financieren met eigen middelen, laat het weliswaar door een derde, een aannemer of hier een TaaS-constructie zijn om een en ander in kaart te brengen en te exploiteren, maar in principe kan dit en is er geen wettelijk beletsel. Het is dus aan de lokale besturen om te oordelen of ze het op deze of een andere manier willen doen. Er is geen juridisch beletsel.

Zodra we de details kennen van de bevraging rond GAS 5, neem ik aan dat we die hier in de commissie opnieuw zullen bespreken.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, de liberaal en de legalist in mij krijgen buikpijn wanneer ik uw antwoord hoor. Ik verklaar me nader. U zegt dat we geen verdienmodel willen aan verkeersboetes. Uiteraard zit er geen verdienmodel in wat de gemeenten in dezen doen. Maar ik moet u toch niet vertellen dat die bedrijven dit doen met een businesscase voor ogen en met de bedoeling om op het einde van het jaar niet in de zwarte cijfers te zitten. Zij hanteren wel degelijk een verdienmodel en willen hieraan wel degelijk zo veel mogelijk geld verdienen. Ze gaan daarvoor zelfs aan onze gemeentebesturen voorwaarden opleggen, bijvoorbeeld dat ze maximaal x dagen per jaar de weg mogen afsluiten voor verkeer en dat ze geen snelheidsbelemmerende maatregelen mogen nemen. Wat zullen we doen als binnen een jaar op een bepaalde straat wegens ongevallen toch wordt beslist om bijvoorbeeld een verkeersremmende maatregel te nemen en dat bedrijf schadevergoeding vraagt omdat het contract niet wordt nageleefd? Ik vind dat vanuit de bezorgdheid voor verkeersveiligheid bijzonder verontrustend. De liberaal in mij gelooft niet dat daar geen verdienmodel achter zit.

En dan de legalist. Er is hier in het parlement een decreet goedgekeurd, waar wij niet voor hebben gestemd omdat er te veel haken en ogen aan zaten. Het is niet het regeerakkoord dat moet worden nageleefd, maar de wet die moet worden nageleefd. In dat decreet staat dat gemeenten zelf volledig moeten instaan voor de financiering van dit systeem. Dat gebeurt niet. Ze besteden het uit aan een derde partij, juist omdat ze het niet kunnen betalen. Het is dus overduidelijk dat de wet hier niet wordt nageleefd. Ik vraag me toch af – en ik stel de vraag aan de collega's, zeker van de meerderheid, die dit hebben goedgekeurd – of dit monster van Frankenstein echt was wat ze voor ogen hadden toen ze dit goedkeurden. Volgens mij – en dan is dat eerder de bevoegdheid van de minister van Binnenlands Bestuur dan van uzelf – wordt het decreet overtreden en zijn er grote vragen omtrent verkeersveiligheid. Beslissingen waarbij gemeenten veiligheid uitbesteden aan private partners, onder zulke voorwaarden, zouden eigenlijk moeten worden vernietigd door de minister van Binnenlands Bestuur.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, het doel van elke controle moet een verhoging van de verkeersveiligheid zijn. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat er geen enkele motivatie van winstbejag aan de oorsprong mag liggen.

Anderzijds denk ik wel dat gemeenten, en zeker kleinere gemeenten – ik ben schepen in de landelijke gemeente Lummen en we hebben maar een beperkt aantal ambtenaren – naar een alternatief kijken om boetes te kunnen innen op een gemakkelijke wijze. Wij hebben ook naar het TaaS- systeem gekeken, maar ik stel mij er ook vragen bij, zoals de heer Bex. In de concessieovereenkomst staan er inderdaad een aantal beperkingen voor lokale besturen. Zo mogen ze geen aanpassingen aan het traject doorvoeren, onder andere aan wegenis en andere infrastructuur, noch aan de ruimere wegeninfrastructuur binnen de concessiezone zonder voorafgaandelijk overleg met het consortium. Eventuele aanpassingen en onderhoudswerken worden ook gelimiteerd tot een beperkt aantal kalenderdagen, tussen tien en veertien dagen per jaar. Hetzelfde geldt voor belemmeringen van de verkeersdoorstroming. Dat mag niet zonder voorafgaand overleg en is zo veel mogelijk te vermijden. Een en ander heeft als gevolg dat een lokaal bestuur niet meer vanzelfsprekend tot verkeersremmende maatregelen kan overgaan of kan aanbrengen.

Dat zou de verkeersveiligheid niet echt ten goede komen. Hoe staat u daartegenover?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Voorzitter, minister, als kleine lokale besturen niet de knowhow, de middelen of het personeel hebben, hoeft ondersteuning – zelfs van een private partner – niet problematisch te zijn op voorwaarde dat de lokale autonomie totaal niet in het gedrang komt. In dit geval, zoals de collega's zeggen, worden er dermate beperkingen opgelegd dat het private bedrijf gaat bepalen waar controles gebeuren. Dat lijkt me eigenlijk een slechte uitwerking van een goed bedoeld systeem, laat dat duidelijk zijn. Hoe je het draait of keert, u zegt dat het geen verdienmodel moet zijn, maar verkeersboetes worden in dezen wel degelijk een verdienmodel. Private bedrijven zijn niet per se met de verkeersveiligheid bezig, die zijn vooral bezig met winst maken. Dat is in dezen problematisch. Het doel zou moeten zijn dat bij controles geen enkele boete wordt uitgeschreven. Dan zou het heel efficiënt zijn, dan zouden er geen overtredingen zijn, dan zou de verkeersveiligheid 100 procent worden nagestreefd.

Zullen de private firma's daarmee content zijn? Als er geen boetes zijn, is er geen opbrengst. Het is de slechte uitwerking van een goed systeem. We moeten bijzonder waakzaam zijn, zeker als de lokale autonomie door een privaat bedrijf overruled wordt.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): *Slechte geluidskwaliteit*

Voorzitter, minister, wij zijn ook enigszins bekend met TaaS. Ik deel een aantal van de bezorgdheden. Het gaat per trajectcontrole over een investering van om en bij de 100.000 euro per traject van 500 à 600 meter. Het klopt dat een 'privélogica' om rendabele projecten draait, vaak trajecten met heel veel verkeer.

We hebben de tellingen en analyses gedaan. Daaruit blijkt dat TaaS rekent op 24 euro per boete die daar wordt opgelegd. Ik doe een suggestie. In de context van een sterke politiekezone kan men perfect samenwerken met de deelnemende gemeenten. In onze politiekezone reduceren wij dat tot 10 à 12 euro. Het is veel meer dan even een flitscamera installeren. Het is een heel systeem dat daarmee gepaard gaat, van de vaststelling tot de verwerking en de administratieve opvolging. Dat kent personeelskosten, naast de onderhouds- en investeringskosten. We kunnen dat zelf organiseren aan 12 euro in tegenstelling tot de 24 euro die men moet betalen aan het consortium.

We moeten er maximaal voor zorgen dat dit in handen blijft van de lokale overheden. De berekeningen van politiediensten op basis van de huidige controles die geselecteerd worden door TaaS, gaan vaak eerder over miljoenen euro in plaats van honderdduizenden euro, zelfs in kleinere gemeenten waar grotere gewestwegen liggen met heel wat verkeer. Het is een belangrijke taak voor u, minister, om dat, zeker in die eerste jaren, mee te nemen. Vanaf wanneer – dat is het doel – gaan we die gedragsverandering zien? Lokale ervaring leert ons dat die er vrij snel komt. Dat is de vraag in de context van TaaS.

Minister, specifiek rond de toepassing van GAS 5: is er al duidelijkheid rond de buitenlandse overtreeders? Dat was toch nog een gevoelig punt binnen GAS 5. Hoe kunnen we die verbalisering organiseren?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Collega's, ik was bij die regeringsonderhandelingen. Daar speelden toen drie aspecten.

Ten eerste: verkeersveiligheid en een lik-op-stukbeleid en de vaststelling dat parketten vandaag kleine verkeersovertredingen, zeker in bebouwde kommen, niet of nauwelijks vervolgen.

Twee: iets doen aan de soms ronduit gevaarlijke infrastructurele ingrepen die we uitvoeren om de snelheid naar beneden te krijgen. Dat worden soms gevaarlijke hindernissen voor het verkeer.

Drie: er zat misschien ook nog wel een neveneffect in voor de gemeentekas. Maar we gaan ervan uit dat al die belastingen – in dit geval boetes – ook voor een stuk corrigerende belastingen zijn en dat mensen nadat ze misschien een of twee keer tegen de lamp lopen ook hun snelheid gaan aanpassen en gaan verminderen. Je ziet ook dat overal waar destijds flitscamera's werden geplaatst de mensen na verloop van tijd ook hun snelheid aanpasten.

Als mensen zich in dezen onrecht aangedaan voelen – we leven in een democratie – dat ze dan klacht neerleggen bij de gouverneur. Zeg dan dat er iets gebeurt dat deontologisch of wettelijk niet door de beugel kan. Dan is er ook meteen duidelijkheid. We kunnen nu proberen mekaar te overtreffen in verontwaardiging, maar ik ga nog altijd uit van de kracht van lokale democratie. Als dit puur bedoeld is om geldklopperij te organiseren en een private partner rijk te maken, dan kun je er gif op innemen dat in 2024 het huidige bestuur in Bonheiden zwaar afgestraft zal worden. Ik ga er nog altijd van uit dat de keuze gebeurt door de lokale politiek, en net op plekken waarvan de plaatselijke goegemeente zegt dat er een probleem is met snelheid waaraan dringend iets moet gebeuren. Je zou dan via het inschakelen van een private partner een snellere inhaalbeweging kunnen doorvoeren om ervoor te zorgen dat daar minder hard wordt gereden, er minder overtredingen plaatsvinden, en minder gekwetste of dodelijke slachtoffers zullen vallen. Misschien moet men ook eens kijken in de buurlanden, om te zien of een dergelijk concept daar ook meteen is uitgesloten, of daar wel werkt en misschien vruchten afwerpt.

Ik denk dat het een globaal verhaal is van overwegingen: klachtentoezicht, het regeerakkoord, corrigerende belasting, en vooral, kijken naar de winst die je kunt boeken op het vlak van de verkeersveiligheid.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, ik denk dat het alvast goed is dat de gemeentelijke autonomie wordt gerespecteerd en dat gemeenten zelf kunnen beslissen of ze in een dergelijk systeem willen instappen of niet. De minister zegt

zelf dat er geen juridisch beletsel is voor dergelijke systemen en dergelijke manieren van werken.

Ik denk dat we wel moeten opletten dat we niet de indruk wekken dat de gemeenten geld uit de zakken van de burgers willen slaan – dat is hier al naar voren gebracht – en dat er winst gemaakt wordt op ongewenst gedrag van burgers, dat wekt toch wel een vreemde indruk. Het is uiteraard zo dat er een businessconcept zit achter dat hele systeem. Private firma's gaan inderdaad niet investeren zonder dat ze die investering willen terugverdienen. Daarom duren die contracten ook minimum zes jaar. Ik denk toch wel, als we dit bekijken, dat er een duidelijke waarschuwing moet zijn dat deze verkeersboetes niet in een soort winstmodel terecht komen. Ik denk dat we meteen de vraag kunnen opentrekken: in hoeverre zijn we bereid om onze handhaving te gaan uitbesteden aan private bedrijven? Ik denk dat we daar zeer voorzichtig mee moeten zijn, en dat het een bijzonder smalle lijn is, die we daarmee kunnen overschrijden. Ik denk dat niemand van ons wil dat we in een soort van RoboCop-toestanden terecht komen waarbij ons handhavingsbeleid uiteindelijk is uitbesteed aan firma's.

Ik denk dat we dit dus zeer voorzichtig moeten benaderen, en dat een aantal bemerkings van de collega's zeer terecht zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er zijn veel bijkomende vragen, maar eindelijk is er ook al heel veel beantwoord. Nogmaals, wij hebben een kader gecreëerd, op basis waarvan lokale besturen kleine snelheidsovertredingen in een zone 30 of in een zone 50 kunnen beslechten met een GAS-boete. Zij kunnen dat, zij moeten dat niet. Ze kunnen nog altijd vragen, via de connecties met de lokale politie, om heel gericht te gaan verbaliseren in een bepaalde schoolomgeving, of in een zone 50. Dat blijft nog altijd een mogelijkheid.

Het is alleen voor die lokale besturen die zeggen dat ze een GAS-boetesysteem willen voor beperkte snelheidsovertredingen in de zone 30 of de zone 50, dat er een kader geboden is waarbinnen zij zelf kunnen overgaan tot het verbaliseren van die snelheidsovertredingen.

Zij móeten dat niet, zij kúnnen dat doen. Het is niet aan ons, de Vlaamse overheid, om private bedrijven een verbod op te leggen om diensten aan te bieden aan de lokale besturen. Want dat is precies wat een aantal collega's hier vragen, dat wij een verbod opleggen om diensten aan te bieden aan lokale besturen. Dat doen wij niet. De heer Keulen heeft het wat dat betreft heel duidelijk gesteld. Het is aan die lokale besturen zélf om te beslissen of zij in zee gaan met een private partner, met een consortium, met andere lokale besturen, met een ander, al dan niet overheidsbedrijf, om al dan niet een systeem van GAS-boetes uit te rollen en vooral hoe ze die GAS-boetes innen. Dat is niet aan ons, de Vlaamse overheid. We hebben een kader gecreëerd. Ze kunnen nog altijd kiezen voor het reguliere systeem van de verkeersboetes. Maar als ze zeggen dat ze, naast de verkeersboetes, in bepaalde zones waar ze met de eigen gemeentelijke financieringsmiddelen handhavingsapparatuur ter beschikking hebben gesteld, met GAS-boetes willen werken, dan staat het hen vrij om dat te doen. Daar hebben wij het kader toe gecreëerd. Dat wil ik heel duidelijk stellen. We verplichten niemand. Ze moeten uiteraard wel voldoen aan wat er werd voorzien in de voorwaarden, namelijk dat ze zelf de middelen moeten voorzien.

En het lokaal bestuur zal inderdaad ten aanzien van de gemeenteraad ... Ik heb aan de hand van de krantenartikels begrepen dat dat in Bonheiden ook gebeurd is. De gemeenteraad zal zich daarover beraden en zal oordelen of het al dan niet goed is om met het ene dan wel met het andere bedrijf daarvoor in zee te gaan. Maar het opzet mag nooit zijn om er gewoon een geldgewin van te maken. Nee,

het doel is nog altijd de verkeersveiligheid verhogen door massaal in te zetten op die handhaving.

De heer Brouns stelde een bijkomende vraag over de buitenlandse overtreeders. Daar geldt nog steeds de mogelijkheid die ook nu wordt geboden. De buitenlandse overtreeders krijgen, conform de regeling van de directe inningen, een schrijven in eigen taal met het verzoek over te gaan tot betaling, waarna het de gebruikelijke weg kan gaan, conform alle andere verhalen van het innen van GAS-boetes.

Als het nodig of nuttig zou blijken om de bestaande regelgeving bij te sturen, zullen we dat doen. Alleszins hebben we die signalen vandaag nog niet. We hebben de bevraging gedaan en zullen kijken wat er uit die bevraging komt. Maar het is en blijft aan het lokale bestuur om dat zelf te beslissen, ten eerste, of het overgaat tot een GAS-boetesysteem, en ten tweede, op welke manier het dat dan al dan niet zal doen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik ben zelf een grote voorstander van de lokale autonomie. Maar het verbaast mij wel hoe er in dit parlement, en zeker in deze commissie, soms wordt voorbijgegaan aan het feit dat een parlement ook wel iets te zeggen heeft. Ik hoor bijvoorbeeld een collega verwijzen naar de minister die aan ons moet komen uitleggen wat de wet inhoudt, de wet die we zelf hebben gestemd. Zo werkt het niet in een parlementaire democratie. Wij maken de wet. En ik vraag me af of, wanneer iedereen had geweten toen we dit artikel hadden gestemd dat dat kon betekenen dat die camera's zouden worden uitbesteed aan private firma's, of het stemgedrag van eenieder dan nog hetzelfde zou zijn. Ik gooi die vraag hier in het midden.

Ik kom tot mijn tweede punt. Stel nu nog dat het wettelijk zou zijn dat de gemeenten ervoor kiezen om dit uit te besteden, dan denk ik dat er een aantal formules denkbaar zijn, bijvoorbeeld zoals collega Brouns heeft voorgesteld, waarbij gemeenten samenwerken om ervoor te zorgen dat inspanningen efficiënt kunnen gebeuren en zo verder. Maar hier stelt zich het specifieke probleem dat een gemeente een contract afsluit met een private firma en dat zij haar beslissingsmacht over wat er al dan niet op de openbare weg mag gebeuren contractueel beperkt. Daar stel ik mij enorme vragen over.

Ik heb ook een vraag aan minister Somers ingediend. Volgens mij, minister, is het wenselijk dat er vanuit de Vlaamse overheid wordt verduidelijkt – dat kan eventueel via een omzendbrief – rond dat laatste, het afgeven van autonomie aan een privébedrijf, beslissingen over verkeersveiligheid delegeren aan een privébedrijf of uzelf er contractueel toe verbinden dat u die niet zult nemen. Dat gaat ook in tegen de lokale autonomie. Want we gaan toch niet zeggen dat het Vlaams Parlement niet mag interen op de autonomie van de gemeenten, collega Keulen, maar dat privébedrijven dat wel mogen. Ik zeg dus: maak daar een omzendbrief van, maak het duidelijk aan de gemeenten dat het niet de bedoeling is dat zij contractueel dergelijke dingen aan privébedrijven overhandigen. Ik denk dat dat in overeenstemming is met wat hier leeft in deze parlementaire commissie.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Wij hebben zeker niets tegen het uitbesteden aan private bedrijven om de boetes te heffen, maar ik stel mij toch ook wel vragen over de beperkingen die volgens de contracten zoals ze nu voorliggen, worden opgelegd aan de lokale autonomie, om de besturen inderdaad te verbieden om flankerende maatregelen te nemen lopende de concessieovereenkomst, zoals verkeersdrempels, wegversmallingen enzovoort. Ik denk dat wij dat niet kunnen ondersteunen. Het is nog altijd zo dat het lokale bestuur het beleid moet bepalen en de privéfirma

zich daar niet mee te moeien heeft en dat de veiligheid van de weggebruiker als doelstelling genomen moet worden.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, niemand vraagt om een verbod op te leggen aan private bedrijven om diensten aan te bieden aan lokale besturen. Dat vraagt hier niemand, of dat heb ik alleszins niet gehoord. Maar als er een decreet wordt goedgekeurd, denk ik dat het onze taak is ervoor te zorgen dat die wetgeving wordt nageleefd en afgedwongen en dat de uitwerking lokaal – om het even waar – ook past binnen het vooropgestelde doel van dat decreet. Als iets niet duidelijk is, moeten we dat verduidelijken. Maar u moet niet iets creëren en dan, wanneer het fout gaat, zeggen dat u er niets mee te maken hebt. Dat is immers wat u hier nu doet. Ik zeg duidelijk: dit is een slechte uitwerking van een goedbedoeld systeem. Dit heeft niets meer te maken met verkeersveiligheid. Wij verwachten van u, als regering, als bevoegd minister, om daartegen op te treden – of wij als decreetgever, dat kan eventueel ook. Maar we mogen niet zeggen dat we er niets mee te maken hebben, want dat is in dezen volgens mij niet correct.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de conclusies van de spoortop met Nederland in het kader van de verbinding Hamont-Weert – 642 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dit is een belangrijke vraag, die ik graag herhaal. Het is nog maar zeer recent dat ik met twee studenten in deze commissie het belang van het internationale spoorvervoer voorgelegd heb, zeker in een regio die zich in het midden van Europa positioneert en waar voor onze economische ontwikkeling grensoverschrijdend spoorvervoer natuurlijk cruciaal is.

Het is inderdaad nog maar van 21 oktober geleden dat we uw aandacht vroegen, minister, voor de spoorverbinding Hamont-Weert. We weten dat de elektrificatie op het juiste spoor zit, om in de terminologie te blijven van die lijn 19. Ik was positief verrast dat we op zo'n korte termijn, een maand later, opnieuw dit dossier hier onder de aandacht brengen. U kon toen verwijzen naar een spoortop waar dit dossier opnieuw op de agenda gezet zou worden door uw federale collega Gilkinet, die deelnam aan die top België-Nederland. Die zou eind oktober hebben plaatsgevonden. Vandaar dat ik vandaag een aantal opvolgvragen heb om te kijken hoever we intussen met dit voor ons zo belangrijke dossier staan.

Kunt u ons informatie geven over de resultaten van die spoortop tussen de Vlaamse, Belgische en Nederlandse collega-ministers? Welke conclusies hebt u daaruit kunnen trekken?

Kunt u dan misschien ook nog eens stilstaan bij het belang van de verbinding Hamont-Weert in de context van het nieuwe, belangrijke regionale mobiliteitsplan voor de vervoerregio Limburg, waar we samen aan gewerkt hebben? Welke acties zult u, met de kennis en de informatie die u nu hebt, verder ondernemen om die lijn 19 te heractiveren, in eerste instantie in het absolute belang van het personenvervoer?

En tot slot: was is uw visie op het afzonderlijk behandelen van die twee dossiers, het personenvervoer versus het goederenvervoer? Want dat ligt natuurlijk gevoelig voor de Nederlandse collega's.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, collega Brouns. Ik wil eerst even verduidelijken dat de spoortop ter sprake is gekomen op het interministerieel overleg. Maar ik heb bij de vraag tijdens de vorige commissievergadering, waar u aan refereert, ook duidelijk gezegd dat het een spoortop was tussen de federale minister bevoegd voor het spoor en de Nederlandse overheid. Als Vlaamse overheid waren wij daar niet bij betrokken, noch onze administratie. Het is puur op federaal niveau, samen met de Nederlandse entiteiten, dat men een spoortop heeft georganiseerd. Wij zijn daar als dusdanig dus niet rechtstreeks bij betrokken. Ik heb ook nog geen terugkoppeling over die spoortop.

Ik kan u wel meegeven dat in het kader van het project Noord-Zuid Limburg nog een aantal onderzoeken lopende zijn voor grensoverschrijdende verbindingen. Ik neem aan – dat hebben we alleszins recent in de krant mogen lezen – dat in het kader van de opmaak van het ruimtelijk mobiliteitsplan Limburg men ook daar een aantal onderzoeken doet naar grensoverschrijdende verbindingen richting Nederland, waarbij dus ook onder andere het scenario Hamont-Weert verder onderzocht wordt.

Ik denk dat ik al heel vaak gezegd heb dat ik, niet alleen als Vlaams minister, maar uiteraard ook als Limburger, uiteraard positief sta tegenover de verbinding Hamont-Weert, omdat het een wezenlijke missing link is in het openbaar vervoer tussen Belgisch en Nederlands Limburg. Het is ook om die reden dat wij vanuit Vlaanderen telkens opnieuw hoog inzetten om die verbinding tot Hamont te optimaliseren. We hebben dit al gedaan voor de volledige elektrificatie en we zullen dat ook verder blijven doen met de aanleg van een tweede spoor.

Ik kan alleen maar vaststellen dat we van onze kant uit – van deze kant van de grens, zal ik maar zeggen – volop klaar zijn. Het komt er nu op aan om ook aan de andere kant van de grens, dus op Nederlands grondgebied, het nodige te doen en te voorzien in de benodigde infrastructuur.

U weet dat men daar op dit ogenblik volop bezig is met de regeringsonderhandelingen. Zodra we daaromtrent meer duidelijkheid hebben, zal ik zeker onmiddellijk een overleg inplannen met de toekomstige minister van Rijkswaterstaat, om een aantal dossiers, waaronder ook dit en nog een aantal andere dossiers inzake grensoverschrijdende mobiliteit, zo snel mogelijk op de agenda te kunnen plaatsen.

Ik kan u meegeven dat wij op 14 juli een ministerieel overleg hebben gehad omtrent de 3RX. Vroeger werd dat vaker de IJzeren Rijn genoemd, maar nu is de projectnaam 3RX. Daaromtrent zitten we aan tafel met België, Duitsland, Nederland en Noordrijn-Westfalen, om te kijken hoe we ook daar een doorbraak in kunnen realiseren. En ook daar is het een beetje kijken naar de nieuwe regering die eraan zit te komen, en ook naar de maatschappelijke kosten-batenanalyse rond de 3RX die daarvoor in opmaak is. We hopen daarover begin volgend jaar meer duidelijkheid te krijgen, zodat we ook in dat verhaal van de 3RX zo snel mogelijk, via bilaterale contacten, een doorbraak kunnen creëren.

Er is geen directe koppeling tussen het dossier Hamont-Weert en de 3RX. De elektrificatiewerken die uitgevoerd werden aan lijn 19 van Mol tot Neerpelt en tot in Hamont, komen uiteraard ook ten goede aan het 3RX-project. Ook daarvoor is de elektrificatie van die lijn alleszins een absolute noodzaak, naast ook de verdubbeling van het spoor. Er zal ook op Duits grondgebied nog wel het een en ander moeten gebeuren.

Kortom: die projecten kunnen elkaar wel versterken, maar ze zijn niet volledig met elkaar geconnecteerd. We enten dus op beide dossiers: zowel het verhaal van 3RX als het verhaal van Hamont-Weert, inzake het personenvervoer.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, ik was op basis van het citaat uit het verslag wel in de veronderstelling dat u was uitgenodigd door collega Gilkinet op de top met België en Nederland. Ik begrijp dat u daar niet aanwezig was. Maar u weet dat dit een dossier is dat ons uiteraard zeer na aan het hart ligt en erg aanbelangt. U zult ongetwijfeld bij uw federale collega polsen naar het heel concrete resultaat en u zult ons dat dan wel bezorgen, want ik ben toch heel benieuwd in welke mate dat heel concreet aan bod is gekomen op de top zelf.

U verwijst terecht naar het Nederlandse regeerakkoord. We hebben dat de vorige keer ook gedaan. Ik ga ervan uit dat in Nederland stilaan de landing wordt ingezet naar de vorming van een regering. Ik hoop dat we in het nieuwe regeerakkoord kunnen lezen dat ook de Nederlandse collega's het belangrijk vinden om die verbinding Hamont-Weert voor personenvervoer uiteindelijk te realiseren.

Ik geef ook nog mee dat het voor Vlaanderen cruciaal is om die grensoverschrijdende verbindingen op te nemen in de regionale mobiliteitsplannen die in elke vervoerregio gemaakt worden. Die zijn vandaag namelijk nog veel te mager. Niet alleen in Limburg maar ook in de rest van Vlaanderen zien we veel te weinig grensoverschrijdende verbindingen. Ik denk dat De Lijn als openbaarvervoermaatschappij daar een cruciale rol in speelt, dat er grensoverschrijdende verbindingen gemaakt kunnen worden met het openbaar vervoer met heel wat goed ontsloten spoorstations in Nederlands-Limburg, niet alleen met Weert, maar bijvoorbeeld ook met Eindhoven, Sittard en Maastricht. Zo kunnen we eigenlijk de volledige Vlaamse grens met Nederland afgaan. Ik wil dus nogmaals een pleidooi houden om in de vervoerregio's aan de grens aandacht te geven aan die grensoverschrijdende mobiliteit.

Ik heb geen bijkomende vragen, minister. Ik kijk uit naar het resultaat van die spoortop en hoop dat dit onderwerp wordt opgenomen in het Nederlandse regeerakkoord.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb ook geen bijkomende vragen. Ik wil alleen maar aangeven dat de IJzeren Rijn inderdaad een belangrijk dossier is voor Limburg, aangezien de provincie inderdaad niet goed geïntegreerd is in het spoorweganet. Zoals u zonet zei, heeft de elektrificatie van spoorlijn 19 Mol-Hamont van afgelopen zomer inderdaad de weg vrijgemaakt voor de grensoverschrijdende verbinding naar Weert. Zoals ik al dikwijls in deze commissie heb gezegd, is het inderdaad logisch dat er voor iedereen het nodige wordt gedaan en dat die grensoverschrijdende verbinding wordt gerealiseerd.

Ook vervoerregio Limburg haalt aan dat een ontwikkeling in het dossier van de IJzeren Rijn belangrijk is. We moeten daarbij onder andere denken aan de spoorgebonden ontwikkeling van het Kristalpark, gelegen langs lijn 19.

Wat personenvervoer betreft, heeft de NMBS een tijdje geleden een potentieelstudie Hamont-Weert uitgevoerd. U hebt er zonet naar verwezen. Er werd een kostenbatenanalyse uitgevoerd. Ik heb begrepen van u dat u daar hopelijk in het begin van het jaar een inzage in zult krijgen. We zullen dat verder opvolgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik wil gewoon in twee zinnen het belang van die grensoverschrijdende verbindingen beklemtonen. Vlaanderen heeft eigenlijk weinig verbindingen met het buitenland, terwijl wij zo centraal gepositioneerd zijn. Vlaamse diensten kijken heel vaak binnen Vlaanderen zelf, terwijl het dagelijks leven van heel veel mensen die in het grensgebied wonen, zich aan de andere kant van de grens afspeelt. Daarom is grensoverschrijdende mobiliteit, bijvoorbeeld ook Spartacus, heel belangrijk in hun dagelijks leven. Als overheid hebben wij een dienstverlenende rol en daarbij moeten wij ook de grensoverschrijdende mobiliteit in ogenschouw nemen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Heel kort: die grensoverschrijdende mobiliteit waarover alle collega's het hebben, is zeker van groot belang. Ik kan u nog meegeven dat ik deze morgen nog een overleg heb gehad met de Nederlandse ambassadeur, en dit item is daar eens te meer benadrukt. Ik lees vandaag in de krant dat stukken van de regeringsonderhandelingen via het spoor verspreid worden, dus ik denk dat ze het spoor ook aan Nederlandse zijde heel hoog in het vaandel dragen. Wie weet is dat een goed signaal voor zowel de spoorverbinding 3RX als de lijn Hamont-Weert.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Adeline Blancquaert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan examinatoren voor de praktijkexamens voor de rijbewijzen A, C, D en voor landbouwvoertuigen – 515 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Blancquaert heeft het woord.

Adeline Blancquaert (Vlaams Belang): Minister, collega's, allereerst bedankt dat ik aanwezig mag zijn in jullie commissie. Ook bedankt voor de flexibiliteit om mijn vraag naar achteren te plaatsen.

Steeds vaker bereiken ons de berichten van verschillende rijsscholen en lesgevers betreffende het tekort aan examinatoren voor de praktijkexamens voor de beoordeling van de speciale rijbewijzen A, C en D en die voor landbouwvoertuigen. De problematiek bestond reeds voor de coronapandemie en is er sindsdien niet veel beter op geworden.

De algemene tendens is dat men de voorkeur geeft aan het beoordelen van rijbewijzen B, waarbij men de speciale rijbewijzen achteraan de wachtrij plaatst. Het aantal examinatoren die deze laatste rijbewijzen mogen beoordelen, is helaas onvoldoende om aan de vraag te kunnen voldoen.

In veel rijsscholen kan men een leerling-bestuurder pas na drie maanden een examenplaats aanbieden. Indien men daar niet de eerste keer voor slaagt, moet men al vlug opnieuw drie maanden wachten vooraleer men een herkansing krijgt. Enkele bezorgde lesgevers gaven aan per week slechts drie examens te kunnen aanbieden aan hun leerlingen. Rekening houdend met het feit dat een volledig examen bestaat uit enerzijds een examen op privaat terrein en anderzijds een examen op de openbare weg, is de rekensom snel gemaakt dat lesgevers onvoldoende plekken kunnen aanbieden om hun klanten op een redelijke termijn verder te helpen.

In het hoogseizoen loopt de wachttijd nog hoger op. Er bereiken ons zelfs berichten dat tijdens de verlopen van examinatoren, soms tot één maand zelfs, bepaalde

lesgevers tijdens dergelijke periodes over nul examenplekken beschikken en hun klanten nog een extra maand moeten laten wachten.

U gaf in een antwoord op een schriftelijke vraag van collega Claes in juni reeds aan dat het aantal examinatoren gebaseerd is op een gemiddelde nodig om de kandidaten die een rijbewijs willen halen, binnen een redelijke termijn te kunnen helpen, en dat u de evolutie van de wachttijden op de voet volgt en daarvoor continu in contact staat met de examencentra en de sector. Ik hoop dat ik uw antwoord van zo dadelijk daarmee niet verklapt heb; ik hoop toch een iets duidelijker antwoord te krijgen op mijn vragen. Nu, de problematiek die collega Claes omschrijft aangaande de examens categorie A, worden volgens u dan niet bevestigd door de examencentra. Ik vraag me dan wel af met wie u dan precies in contact staat, minister, want ik krijg andere signalen van lesgevers.

Samengevat kunnen we dus stellen dat er een groot tekort is aan personeel voor A-rijbewijzen, men nog te vaak de voorkeur geeft aan B-rijbewijzen, waardoor de andere rijbewijzen langer in de wachtrij dienen te staan, en dat er een gebrek is aan de mogelijkheid voor veel lesgevers om meer examenslots te krijgen in een week.

Bent u op de hoogte van deze problematiek?

Hoe evalueert u het gebrek aan examinatoren voor deze speciale rijbewijzen en het feit dat men de voorkeur geeft aan B-rijbewijzen wat betreft het afnemen van de praktische examens?

Op welke manier zult u op korte termijn stappen ondernemen om het tekort van examinatoren voor speciale rijbewijzen op te vangen en de wachttijd van minstens drie maanden voor leerling-bestuurders naar beneden te brengen?

Ik kijk alvast uit naar uw antwoord.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, mevrouw Blancquaert, en uiteraard ook welkom in deze commissie.

Ik ga onmiddellijk in detail in op uw eerste vraag. Ben ik op de hoogte van deze problematiek, namelijk dat er sowieso een tekort zou zijn inzake personeel voor A-rijbewijzen? Welnu, ik moet zeggen dat noch mijn administratie noch ikzelf vragen krijgen met betrekking tot wachttijden voor specifiek die categorie, maar we krijgen wel heel veel vragen in verband met wachttijden rond categorie B, wat in deze commissie ook al meermaals aan bod is gekomen.

Het heeft natuurlijk heel veel te maken met het feit dat door covid ook onze examencentra en rijopleidingscentra geruime tijd dicht waren. Dus we krijgen voornamelijk vragen rond categorie B, en dat is alleszins ook wat de administratie heel duidelijk stelt.

Wat uw tweede vraag betreft, kan ik u meegeven dat onze rij scholen alleszins een planning krijgen met betrekking tot de plaatsen in het praktijkexamen, en dit voor alle categorieën, dus voor A tot en met G. Ik heb er alvast geen kennis van dat er een voorkeur zou worden gegeven aan examens van categorie B. Dat wil ik hier ook heel duidelijk stellen. Maar misschien zou bij een aantal mensen de perceptie kunnen leven dat er voorrang wordt gegeven aan B, om de eenvoudige reden dat de vraag van categorie B het allergrootst is. Qua cijfers kan ik u alvast al meegeven dat er specifiek voor het examen categorie B massaal veel examens moeten worden ingepland, dus dat is immens.

We hebben bij de examencentra zelf ook nog navraag gedaan rond de categorie C en D. Daar zegt men dat de aanvragen licht zijn afgenomen. De vraag naar examens voor de categorie A en G nam licht toe, en dat ziet men dan ook in de cijfers van het aantal afgelegde examens. Maar als we dan kijken naar de frequentie van het jaar 2019, dan blijkt dat het aantal examens van categorie A toegenomen is met ongeveer 20 procent, dus daar hadden we er 18.000, ten aanzien van 14.800 in 2019. Voor categorie G is het aantal toegenomen met ruim 40 procent. Daar zien we een stijging van 1956 in 2019 naar 2771 in 2021.

Wat uw derde vraag betreft: sedert het begin van het jaar werden er verschillende opleidingen voor examinatoren in de specifieke rijbewijzen georganiseerd. Dit heeft onmiddellijk geleid tot twee extra examinatoren voor de categorie A. En voor de opleiding categorie C waren er vier examinatoren ingeschreven. De opleiding categorie C loopt af op 23 november. Nadien zullen we mogelijk ook weten wie geslaagd is. Nieuwe opleidingen voor de categorieën A, C en D zijn ook gepland voor het eerste semester van 2022, om het aantal examinatoren op peil te houden.

Onze administratie en de sector staan nauw met elkaar in overleg. Een en ander wordt continu opgevolgd, en als er bijsturing nodig is, wordt dat onmiddellijk gesignaleerd en wordt er onmiddellijk werk van gemaakt.

De voorzitter: Mevrouw Blancquaert heeft het woord.

Adeline Blancquaert (Vlaams Belang): Bedankt voor uw antwoord, minister. Ik ben al blij om te horen dat u op de hoogte bent van de problematiek. Nu moeten we die uiteraard nog proberen op te lossen. Ik heb ook al gehoord van de vele wachttijden betreffende die rijbewijzen B. Ik heb zelf onlangs niet mijn rijbewijs B maar wel mijn rijbewijs A gehaald, en ik kan u zeggen dat daar ettelijke maanden over gegaan zijn.

Nu, ik heb toch een beetje het gevoel dat deze regering graag de hele coronapandemie als paraplu gebruikt om alle problemen weg te zetten door te zeggen dat het de schuld van covid is, en niet de hare. Maar ik verwacht toch meer en beter van een minister van Mobiliteit. Uiteraard krijgen de rij scholen een planning, minister, maar die blijkt dus onvoldoende. Veel lesgevers krijgen nog steeds maar drie examenslots in één week. En ik zal het nogmaals herhalen: wetende dat één examen bestaat uit een examen op privaat terrein en een examen op de openbare weg, hoef je niet het grote wonder te zijn om te beseffen hoeveel mensen er maar geholpen kunnen worden met dergelijke examens in één week. En ook al was er een stijging in 2019, het blijkt dus nog steeds onvoldoende te zijn.

Ik herhaal toch nogmaals graag mijn vraag, minister: welke maatregelen zult u op korte en op lange termijn nemen om ervoor te zorgen dat het tekort aan examinatoren voor die speciale rijbewijzen zal worden opgevangen? Ik denk dan bijvoorbeeld aan welke stappen u zult ondernemen om dergelijke opleidingen aantrekkelijker te maken en dergelijke meer. Ik kijk uit naar uw antwoord.

De voorzitter: Dank u wel, en proficiat met het behalen van uw rijbewijs A.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wilde u ook proficiat wensen met het behalen van uw rijbewijs A. Het is dan toch gelukt.

Ik zeg opnieuw dat de mensen van mijn kabinet heel vaak samenzitten met zowel de sector als de administratie om alles heel nauwgezet op te volgen. Ik vind het niet correct dat u zegt dat wij voor alles naar covid wijzen. U weet dat zowel onze rijopleidingencentra als onze rijexamencentra ook geruime tijd dicht zijn geweest. U weet dat wij heel wat gerichte maatregelen hebben genomen zowel inzake het

afleggen van examens als inzake het verlengen van de theoretische examens, en in overleg met minister Gilkinet, ook inzake het verlengen van de voorlopige rijbewijzen. Kortom: we hebben alles heel nauw op de voet gevolgd. Dat doen we ook met het aantal examinatoren. Dat doen we ook in overleg met de sector en de examencentra. Wij zijn bezig met de aanwerving van extra examinatoren. U weet ook dat er op dit ogenblik een krapte is op de arbeidsmarkt, maar we doen al het mogelijke om de job attractief te maken en om examinatoren aan te werven. Daar zijn we volop mee bezig. Wat dat betreft, heb ik geen signalen dat daar op dit ogenblik een groot probleem is.

De voorzitter: Mevrouw Blancquaert heeft het woord.

Adeline Blancquaert (Vlaams Belang): Dank u wel, voorzitter en minister, voor uw felicitaties. Het is inderdaad, verrassend genoeg, vlot gegaan.

Om af te sluiten kan ik het zeer kort houden, minister. Ik zal u tegenspreken: ik ontvang wél veel signalen vanop het werkveld dat er problemen zijn. Daarin zullen we elkaar jammer genoeg niet kunnen vinden. Minister, uiteraard weet ik dat de sluiting van de rijscholen een immense impact heeft gehad op die examencentra, maar laten we alstublieft niet vergeten of ontkennen dat de problematiek uiteraard al voor de pandemie bestond.

We zullen dat blijven opvolgen, en ik kan u alvast verzekeren dat het waarschijnlijk niet de eerste of enige keer zal zijn dat ik u hierover zal ondervragen in deze commissie. Alvast bedankt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.