

vergadering **C130**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 20 januari 2022

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



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de noodplannen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bij een hoge coronabesmettingsgolf – 1230 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van geluidsoverlast door te luide voertuigen – 1264 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de mobiliteitsbarometer van Acerta – 1290 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitblijven van een modal shift – 1291 (2021-2022)	10
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de maximumsnelheid voor sportieve e-bikes, met name mountainbikes en race- en gravelfietsen – 1306 (2021-2022)	20

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de noodplannen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bij een hoge coronabesmettingsgolf – 1230 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Els Robeyns

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De problematiek die ik aanhaal, speelt op vele vlakken: in de zorg, in het onderwijs, maar ook in de sector mobiliteit en openbaar vervoer. Wij hebben nu eenmaal de taak dienstverlener te zijn. Dat is altijd bij uitstek mensenwerk. Terzelfdertijd zijn wij ook de overheid, de eersten die aan onszelf verplicht zijn om de strikte regels inzake corona, besmettingen, quarantaine en alle andere beperkingen op te volgen. Ik heb ergens gelezen, in de vele teksten daaromtrent, dat er op een zeker ogenblik in december 850 chauffeurs van De Lijn buiten dienst waren, door besmettingen of in quarantaine na hoogrisicocontacten. Men vraagt zich soms af hoe de wereld nog blijft draaien, maar op een of andere manier slagen wij daarin. Ik denk dan aan De Lijn, minister, maar ook aan de sluiswachters, aan de mensen die loods zijn op rivier- en zeeschepen. Het lijkt mij in uw functie, minister, niet altijd een sinecure om die evidente dienstverlening ook in deze gezondheidscrisis overeind te houden.

De opmars van de omikronvariant is behoorlijk fors. Naar verwachting zou het aantal besmettingen door de omikronvariant vele malen hoger liggen dan bij eerdere golven, maar de impact van de ziekte op het aantal opnames op intensieve zorgen en overlijdens zou minder zijn. De hoge besmettelijkheid impliceert wel dat in de loop van januari veel werknemers thuis zullen moeten blijven door besmetting of een quarantaine na een hoogrisicocontact. Voor functies waarbij telewerk mogelijk is, heeft dit geen al te grote impact. Telewerk is evenwel voor veel werknemers geen optie, zeker niet bij mobiliteit en openbare werken.

Zeker in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zijn er verschillende functies waarbij het uitvallen van meerdere personeelsleden tot enorme problemen zou kunnen leiden. Ik denk daarbij in de eerste plaats aan de bus- en trambestuurders, maar evenzeer aan diegenen die kunstwerken bedienen zoals bruggen en sluizen. Maar die Vlaamse diensten zijn niet uniek. Voor de kerstvakantie ging de NMBS over op een aangepaste dienstregeling wegens de grote uitval van personeelsleden. Deze aangepaste dienstregeling hield rekening met de beschikbare alternatieven voor de reiziger, zodat de impact van het verminderd aantal treinen beperkt kon worden. Dat is al met al nog meegevallen. Wij hebben daar weinig over gehoord in de media.

Graag had ik dan ook geweten welke noodplannen er uitgewerkt zijn binnen het beleidsdomein MOW wanneer een besmettingsgolf door de omikronvariant – maar wie weet wat nog volgt? – zou leiden tot een grote uitval van personeelsleden. Is er een alternatieve dienstregeling uitgewerkt bij De Lijn met een focus op het woon-werk- en woon-schoolverkeer? Hoe staan de zaken ervoor? Wat hebt u op dit ogenblik aan noodplannen beschikbaar?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Binnen alle entiteiten van het beleidsdomein MOW werd van bij de start van de COVID-19-pandemie een monitoring georganiseerd van de personeelsbeschikbaarheid voor de kritische processen. Dat zijn de processen waarvoor de dienstverlening gecontinueerd moet kunnen blijven. Die wekelijkse monitoring loopt nog altijd door. In deze monitoring wordt opgevolgd of het kritische minimum van personeelsbezetting voor het proces benaderd wordt. Op

basis van de inzetbaarheid van personeel, of beter gezegd de onbeschikbaarheid van personeel door COVID-19, hetzij door besmetting, hetzij door quarantaine na een hoogrisicocontact, en afhankelijk van de evolutie, worden de nodige acties ondernomen. Bijvoorbeeld kan dat zijn een herprioritering in de dienstverlening, afschakelplannen, maar ook het inzetten van eventuele externe capaciteit.

Wij hebben immers een aantal kritische diensten waar wij niemand kunnen missen. U hebt er zelf enkele genoemd, maar ik wijs ook op het Vlaams Verkeerscentrum, de winterdienst, de inspectie van kunstwerken, aansturing en toezicht van baggerwerken, het loodsen en beloodsen van schepen, het inzetten van reddingsvaartuigen, de bediening van sluizen en beweegbare bruggen, de dispatching bij het bus- en tramverkeer, en onze chauffeurs bij de bussen en de trams. Deze diensten moeten continu voldoende personeel hebben om hun essentiële diensten te kunnen blijven verlenen.

Als ik specifiek kijk naar De Lijn, kan ik u het volgende meegeven. Tijdens de eerste corona-uitbraak midden maart 2020 heeft De Lijn het aanbod terugschroefd en op vakantiedienstregeling gereden. Dat is hier al aan bod gekomen. Dit betekende een reductie van het aanbod en benodigd personeel met bijna 20 procent.

Nu weten wij dat wij bijvoorbeeld, vooral in het Antwerpse, op een bepaald moment al een terugval hadden van 20 procent van het personeel. Dan moeten wij beginnen te schakelen. Nu vallen wij niet meer op die vakantieregeling terug. Nu kiest De Lijn ervoor om gericht ritten te schrappen als ze geconfronteerd wordt met te weinig inzetbaar personeel. Er werd daarom een prioritering uitgewerkt van de ritpakketten per stelplaats. De meest prioritaire ritten blijven zeker in de piekuren altijd bemand. Maar desgevallend gaat dat dan wel ten koste van de minst prioritaire ritten. Daar kunnen mensen dan hinder van ondervinden. De Lijn heeft mij meegedeeld dat alle geschrapte ritten in real time worden bekendgemaakt als 'rijdt niet' op alle mogelijke manieren: app, routeplanner, haltepagina op de website, digitale borden aan de halte.

De hele situatie wordt dus continu opgevolgd en gemonitord bij alle entiteiten van het departement MOW en zeker bij De Lijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik vind dat uw antwoord heel duidelijk is, en ik denk ook dat men eigenlijk wel het hoofd koel houdt en inderdaad de dienstverlening wil garanderen. Men blijkt flexibel genoeg, niet alleen in de organisatie. Hier past toch een huldeblijk aan de directie, maar ook aan alle medewerkers om zich daar ook voor open te stellen. Men verwacht van mensen soms dingen die toch anders zijn dan het reguliere opdrachtenpakket. Zoals iedereen weet, ben ik al eens kritisch voor De Lijn. Maar als het goed is, dan zeg ik het ook. Hier blijkt een gezonde mentaliteit waarbij men zich ervan bewust is een dienstverlenend bedrijf te zijn.

Ik heb vooral gefocust op De Lijn. Maar hoe zit het bijvoorbeeld bij het bemannen van sluizen, bij de loodsdiensten en dergelijke meer? Loopt het daar even flexibel, even constructief, en werkt men daar ook met noodplannen of met aangepaste dienstverlening? Dat is mijn bijkomende vraag.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, u hebt inderdaad aangehaald dat er in diverse stelplaatsen rittenpakketten zijn uitgewerkt en dat dit gecommuniceerd is via de app en de digitale borden. Mijn vraag is of dat voldoende ruim op tijd gecommuniceerd wordt. Ik kan mij voorstellen dat als op een dag ineens een lijn geschrapt wordt, er nog altijd een aantal reizigers zijn die daar serieus de dupe

van zijn. Die moeten dan oplossingen gaan zoeken en desnoods een taxi gaan nemen. Daarom acht ik het belangrijk dat de communicatie tijdig gebeurt, in de mate van het mogelijke. Ziet De Lijn daarop toe? Zo niet, kan daar dan toch op ingezet worden? De service aan de reiziger is toch belangrijk, zeker met het oog op de periode na corona. We moeten zoveel mogelijk reizigers opnieuw naar het openbaar vervoer kunnen lokken na de pandemie.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega Keulen, wat de andere diensten betreft heb ik geen weet van problemen. Maar voor alle entiteiten in het departement MOW worden er noodplannen opgesteld.

Mijnheer Verheyden, de rittenpakketten zijn opgesteld voor de meest prioritaire en de minst prioritaire ritten. Als men bijvoorbeeld 's morgens de melding krijgt dat bepaalde personeelsleden, buschauffeurs of dispatchingdiensten niet aanwezig kunnen zijn door besmetting of quarantaine, dan moet er snel ingegrepen worden. Dan moeten de stelplaatsen er zo snel mogelijk voor zorgen dat er personeel wordt verschoven naar de meest prioritaire ritten. Men laat mij weten dat dit dan zo snel mogelijk wordt gecommuniceerd aan de reizigers. Maar hoe dan ook moeten dan een aantal ritten geschrapt worden. Onvermijdelijk zijn er dan reizigers die de bus of de tram die ze wilden nemen, niet kunnen nemen. Dat gebeurt vooral bij de bussen. Wij hebben nu eenmaal niet voor elke medewerker continu een vervanger klaarstaan. Daarom zijn er verschuivingen nodig. Maar men verzekert mij dat reizigers optimaal worden verwittigd. Wat de andere diensten betreft, zoals de slusdiensten, heb ik tot nu toe geen weet van problemen. 's Morgens krijg ik van het Verkeerscentrum alle mogelijke verkeershinder te horen. Er wordt continu gemonitord bij alle noodzakelijke diensten en kritische processen of er voldoende personeel aanwezig is.

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 aanpak van geluidsoverlast door te luide voertuigen – 1264 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Els Robeyns

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Voorzitter, collega's, ik denk dat geluidsoverlast door te luide voertuigen een vaak onderschat probleem is, maar ook vaak een vrij groot probleem. Dat is mij toch ook al vaak gemeld vanuit een meer stedelijke context, ook in onze eigen regio. Het is vaak ook heel moeilijk te handhaven, vandaar ook deze vraag.

Geluidshinder staat volgens een rapport van het Europees Milieuagentschap na luchtvervuiling op de tweede plaats van bedreigingen voor de gezondheid van Europeanen. Uit data van Statistiek Vlaanderen blijkt dat bijna 30 procent van de Vlamingen tamelijke tot extreme geluidshinder ondervindt. Het aandeel van verkeer en vervoer daarin bedraagt 31 procent. Dat aandeel is sinds 2013 opnieuw toegenomen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer tracht geluidshinder, veroorzaakt door het wegverkeer, stelselmatig te verminderen. Dat doen ze door vijfjaarlijks, zoals gestipuleerd in de Europese richtlijnen omtrent omgevingslawaai, geluidsbelastingsskaarten op te stellen. Dat gebeurt afzonderlijk voor wegverkeer en spoorverkeer. De laatste geluidsbelastingsskaart dateert van 2016 en dient als basis om verder

geluidswerend of geluidsmilderend beleid op te enten. Zo kunnen bepaalde woonzones op de prioriteitenlijst geluid terechtkomen of deel uitmaken van een actieve knelpuntenlijst, waardoor zij prioritaire ondersteuning genieten om geluidsmilderende maatregelen te onderzoeken.

Soms zijn er echter ook auto's die individueel enorm veel lawaai maken, bijvoorbeeld door aanpassingen aan de uitlaat, knalpotten, straatraces, het overdreven optrekken en de zogenaamde 'boomcars'. In buurland Frankrijk loopt sinds 4 januari een groot testproject om akoestische flitsers in te zetten. Geluidspollutie is daar opgenomen in de wetgeving. Men heeft daar een wettelijk kader om dus ook te kunnen optreden. De nieuwe akoestische flitsers worden voornamelijk ingezet op wegen tot 50 kilometer per uur in de meer geurbaniseerde zones. Daarmee kunnen te luide bestuurders dus geflitst en beboet worden, een taak die momenteel voor agenten en lokale besturen niet mogelijk is. Dat zou hun ook moeten toelaten om actiever in te zetten op zowel klachten die burgers tot bij hen brengen met betrekking tot geluidsoverlast uit het verkeer, als het storende effect van luid verkeer op natuurgebieden. En wat mij betreft is dat ook veel ruimer, inzake verkeersveiligheid. Zo kunnen voertuigen die te luid zijn, bijvoorbeeld door middel van modificatie van de uitlaat, opgespoord en beboet worden.

Minister, ik heb daarbij de volgende vragen. Hoe ziet u de aanpak van geluidsoverlast door te luide weggebruikers? Wat is uw visie op het gebruik van akoestische flitsers om geluidsoverlast in het verkeer in te perken en veel effectiever te kunnen handhaven? Bent u bereid om een testproject uit te rollen, naar het voorbeeld in Frankrijk, om akoestische flitsers ook in Vlaanderen in te zetten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mijnheer Brouns.

Wat de aanpak van geluidsoverlast door te luide weggebruikers betreft, weet u dat er in onze wegcode bepalingen zijn opgenomen rond geluiden die mogen worden voortgebracht door het gemotoriseerde verkeer. Het is aan de politiediensten en eventueel ook aan de wegininspecteurs om daaromtrent te handhaven. U weet ook dat elk voertuig zich sowieso te gepasten tijde moet aanmelden bij de keuringsinstanties. En ook daar worden de geluidsemissies van een voertuig gecontroleerd. Na die technische controle zijn er natuurlijk misschien een aantal die daar toch een aantal modificaties aan willen aanbrengen, maar dat kan uiteraard niet, want dan voldoet men niet meer aan datgene wat de keuringsinstanties hebben vastgesteld. Dat gaat enerzijds over tal van elementen die men aanbrengt om meer geluid voort te brengen, en anderzijds hebben we natuurlijk, zoals u zelf ook aangeeft, de straatraces en de 'boomcars' en dergelijke, hetgeen inderdaad alleen maar heel veel ergernissen met zich meebrengt voor de andere weggebruikers en voor de omwonenden.

Het blijft natuurlijk zaak om dat een halt toe te roepen. Ik weet dat heel wat lokale besturen dat onder andere ook via GAS-boetes doen, maar het is natuurlijk vooral een zaak om dat te kunnen handhaven. En wat dat betreft, kijken we uiteraard in eerste instantie naar de politiediensten en desgevallend ook naar de wegininspecteurs.

Wat de akoestische flitsers betreft, geeft u zelf aan dat dat op dit ogenblik een soort testproject is dat lopende is. De bedoeling van die akoestische flitsers is niet om de bestuurder rechtstreeks te kunnen beboeten, maar wel om vast te stellen dat er een bepaald geluidsniveau overschreden is en zodoende, aan de hand van die flitsers, de weggebruiker die het geluidsniveau heeft overschreden, uit het verkeer te kunnen halen en vervolgens correcte metingen te kunnen gaan uitvoeren.

Op dit ogenblik zijn er in Vlaanderen geen concrete plannen voor de inzet van dergelijke akoestische flitsers. U weet dat wij inzake handhaving ten volle inzetten op de drie grote killers in het verkeer: snelheid, afleiding en alcohol en drugs. Dat is voor ons een topprioriteit.

Ik wil u wel nog even meegeven dat wij inzake de handhaving van de voertuig-emissies op de Vlaamse ministerraad van 3 december laatstleden een conceptnota hebben voorgelegd aan de Vlaamse Regering, samen met collega Demir. En daarin hebben we heel duidelijk opgenomen dat we het Europese onderzoek naar de handhaving van geluidsemisies, dat op dit ogenblik lopende is, heel nauwlettend willen opvolgen, met het oog op een toekomstige implementatie in Vlaanderen, al dan niet in combinatie met teledetectie.

We blijven dat dus zeker opvolgen, maar vandaag de dag is het enerzijds vooral mensen sensibiliseren om zich te houden aan de voorgeschreven normen. En anderzijds kijken we inzake handhaving naar de lokale politiediensten, die op basis van de bepalingen in de wegcode kunnen handhaven. En daarnaast weten we ook dat een heel aantal lokale besturen in hun GAS-boetereglement bepalingen hebben opgenomen rond GAS-boetes voor straatracers, 'boomcars' en dergelijke meer.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Het is inderdaad zo dat we op basis van de GAS-reglementering verschillende politieverordeningen hebben inzake geluidsoverlast, veroorzaakt door wagens, muziek en andere. Maar u weet ook dat dat op heterdaad moet, en het is natuurlijk niet zo evident om dat allemaal vast te stellen. Zo was er in Genk vrij recent ook een soort testcase met micro's en camera's om geluidsmeting te kunnen doen.

Als u verwijst naar de wegcode, gaat het over de homologatie. Dan gaat het niet, zoals in Frankrijk, over de milieuwetgeving, die zegt dat in de bebouwde kom een wagen die decibels mag produceren. Dat is dan een beetje de vraag – echt een open vraag – of we in Vlaanderen eens zouden bekijken waar dat nu thuishoort. Is dat, naar analogie met de Franse wetgeving, in de milieuwetgeving? In het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (VLAREM) staat van alles rond geluidspollutie, maar niet specifiek voor het wegverkeer, en met name de auto die bepaalde decibels mag produceren.

De vraag is dus waar die regelgeving het best in past. Is dat een technische norm? U verwijst naar wegcode en homologatie. Of is het een algemene regel van politie, van de algemene verkeerswet? Of is het inderdaad de milieuwetgeving? Het lijkt mij toch de moeite om dat op Vlaams niveau eens grondig te bekijken, omdat ik denk dat het een onderschat probleem is. Als het over de zogenaamde 'boomcars' gaat, is het ook bijna een seizoensgebonden probleem. Wij merken ook dat die in de zomermaanden veel meer opduiken. Maar het is een veel ruimer fenomeen. Als we gaan kijken naar de straatraces, gaat dat in bepaalde gevallen tot pure criminaliteit. Ik denk zelfs dat, als we dat effectiever kunnen gaan handhaven op basis van geluid, we de bestuurlijke inbeslagname van voertuigen ook gemakkelijker kunnen doen dan vandaag het geval is, want dan gaat het toch over ernstige misdrijven waarbij het voertuig het voorwerp is, dat minstens tijdelijk in beslag kan worden genomen.

Ik denk dus dat wat betreft de totale handhaving, veiligheid en geluid, er nog wel een weg af te leggen is, waarbij dan de eerste vraag aan u is, als we naar de wetgeving moeten kijken, binnen welke context we dat op Vlaams niveau kunnen opnemen. Ik denk in de Vlaamse milieuwetgeving. De vraag is om dat eens nader te bekijken.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik sluit mij heel graag aan bij de vraag van collega Brouns. Ik ben wel even gaan opzoeken wat een 'boomcar' is. Dat heb ik ondertussen ook bijgeleerd.

Geluidsoverlast is inderdaad een enorm belangrijk probleem. De cijfers van het Europees Milieuagentschap, waar collega Brouns naar verwijst, tonen dat inderdaad aan.

Minister, ik heb u vorig jaar een schriftelijke vraag gesteld, specifiek over het probleem van uitlaten met een regelbaar geluidsniveau. U gaf toen aan dat het eigenlijk niet mogelijk is om dat in de autokeuring te detecteren, omdat de eigenaar op dat moment de geluidsversterking gewoon uit kan zetten. En als hij of zij buitenrijdt, kan die dat weer aanzetten. Dus de enige oplossing om daar iets aan te doen, zijn effectief controles langs de weg. En als dat alleen kan door op heterdaad te betrappen, is handhaving inderdaad moeilijk. Ik steun dus de oproep van collega Brouns om verder uit te zoeken wie daarvoor verantwoordelijk is, welk beleidsniveau, welke minister, en hoe we eventueel met een test, zoals dat akoestische controlesysteem zoals in Frankrijk, naar een oplossing kunnen zoeken.

Ik wil u ook een tweede vraag stellen. Vanaf dit jaar is het voor motorfietsen met een cilinderinhoud van meer dan 125 kubieke centimeter verplicht om periodiek technische keuring te ondergaan, vanwege EU-wetgeving. Het is algemeen bekend dat niet alleen auto's, maar ook van die bromfietsen en moto's soms heel veel lawaai kunnen maken. Ik vroeg mij af hoever Vlaanderen staat met het invoeren van die verplichte controle voor motorfietsen. Zal een controle op het respecteren van de geluidsnormen opgenomen worden in die technische keuring vanaf dit jaar? Hoe verloopt trouwens in dat verband het overleg met andere gewesten? Want ik denk dat het absoluut belangrijk is om dat op een gecoördineerde manier samen met de andere gewesten in te vullen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik wil me voor dat laatste toch aansluiten bij collega Bex. Met betrekking tot moto's is het zo dat men bijvoorbeeld in Duitsland effectief controleert op geluid. Dus wat in Duitsland mogelijk is, moet ook bij ons mogelijk zijn, denk ik.

Anderzijds denk ik ook wel dat we voorzichtig moeten zijn, als we opnieuw naar die handhaving gaan, dat we onze hand niet overspelen. Ik denk dat we beter het Europese project dat nu bezig is, afwachten en in functie daarvan dan al dan niet beslissen of dat hier in Vlaanderen ook kan worden ingevoerd. Daar volg ik dan veeleer de minister.

Maar nogmaals, in Duitsland is het mogelijk om dat geluid te controleren. Dan denk ik dat dat ook hier mogelijk moet zijn.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb een tijdje geleden in deze commissie al de problematiek rond geluidsoverlast door wegverkeer naar voren gebracht. Als schepen van Mobiliteit in Lummen word ik dikwijls bevraagd door de inwoners van de deelgemeente Geneiken, die heel veel last hebben van de geluidsoverlast van de snelweg. Sinds de aanpassingswerken in 2018 worden daar heel veel klachten over geuit. Enerzijds heeft men de natuurlijke buffer, de bomen, weggenomen. En anderzijds heeft men een nieuwe rijstrook aangelegd. Op zich is dat goed, maar door die twee ingrijpende maatregelen hebben de bewoners natuurlijk veel meer last van de voorbijrijdende voertuigen. Ik volg die situatie daar op de voet. Ik richt daarover ook geregeld schriftelijke vragen aan uw kabinet.

Collega Brouns haalde de geluidsbelastingskaart voor geluidswerend of geluidsmilderend beleid aan. Het meest bekende middel zijn de geluidsmuren. Men is daar vaak wat terughoudend tegenover, ik denk vanwege de grote infrastructurele ingreep en natuurlijk het kostenplaatje dat daaraan vasthangt. Ik denk dat we verder moeten durven te kijken, naar innovatieve en misschien minder ingrijpende en minder dure oplossingen. Next Generation Concrete Surface is zo een iets bekendere techniek. Dat zou een oplossing bieden op plaatsen waar geluidsschermen niet noodzakelijk lijken, maar waar er toch geluidsoverlast ervaren wordt bij omwonenden, zoals hier in de deelgemeente Geneiken.

Ik heb daarom de volgende vraag, minister. Weet u op hoeveel plaatsen in Vlaanderen er nu al gebruikgemaakt wordt en op termijn gebruikgemaakt zal worden van die nieuwe techniek? Hebt u weet van andere, soortgelijke technieken die op dit moment onderzocht worden of die onderzocht zullen worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vele bijkomende vragen, die nogal uiteenlopend van aard zijn. Zo ging het bij de laatste vraag over reguliere last van voorbijrijdend verkeer, terwijl het bij collega Brouns eerder ging over voertuigen die aangepast zijn en over boomcars, wat – als ik de heer Bex mag geloven – vooral een Limburgs probleem is. De heer Brouns vroeg om een halt toe te roepen aan straatracers en boomcars die opzettelijk meer lawaai genereren, om welke reden dan ook, misschien om stoer te doen.

Ik wil nogmaals duidelijk stellen dat alle geluidsnormen voor gemotoriseerd verkeer vervat zitten in een Europese verordening, die nog omgezet moet worden naar onze regelgeving. Dat is een federale bevoegdheid. Die regelgeving geldt voor auto's, vrachtwagens, motorfietsen enzovoort, voor alle gemotoriseerd verkeer. De eerste stap werd van toepassing in 2021, en de volgende stap zal vier jaar later, in 2025, van toepassing worden. Daarbij gaat het specifiek over de normen inzake de geluidsproductie van het wegverkeer, dat men op lange termijn drastisch wil verminderen.

Wat de aanpassingen aan de uitlaat en dergelijke betreft: in principe is het niet geoorloofd om na de keuring nog modificaties uit te voeren om meer geluid te genereren. Als het gaat om een vast element, is het de vraag of men de bestuurder kan betrappen om de regelgeving te handhaven. Als het gaat om eenmalige geluidsoverdracht, zoals bij boomcars, is het een kwestie van betrapping op heterdaad. Voor de handhaving daarvan worden de weginspecteurs van de lokale politie ingeschakeld.

Wat de GAS-boetes betreft, begrijp ik dat het vooral gaat om betrapping op heterdaad. Iedereen die zich niet aan de regels houdt, begaat in principe een inbreuk op artikel 9 of artikel 40 van de wegcode en kan dus een boete oplopen.

Mevrouw Moors, u had het over geluidsoverlast op snelwegen. Momenteel voeren we naar aanleiding van klachten over geluidsoverlast op de E314 een test uit met onder andere geluidsdempend asfalt. We gebruiken zeker ook innovatieve technieken, die hier eerder in de commissie al aan bod kwamen, ik denk naar aanleiding van een vraag van de heer Verheyden. Omdat uw vraag al wat verder afwijkt van de initiële vraag om uitleg, kan ik u vandaag niet in detail meegeven waar en wanneer we welke innovatieve technieken gebruiken. Maar ik weet alleszins dat men, als er veel klachten zijn rond geluidsoverlast van het gewone passerende verkeer, eerst een aantal metingen uitvoert. Als die metingen duiden op zware geluidsoverlast, kunnen er geluidsschermen geplaatst worden en wordt dat mee opgenomen, al dan niet in een samenwerkingsovereenkomst met de lokale besturen. Als de meting wijst op geluid van een lager niveau, dan wordt ook bekeken op welke manier men daaraan tegemoet kan komen, desgevallend bij onderhoudswerken,

bijvoorbeeld met geluidsdempend asfalt. Ik kan u vandaag dus niet alle soorten technieken meegeven. Alleszins wordt daar zeker verder aan gewerkt.

De proefprojecten met Next Generation Concrete Surface zijn nog niet volledig afgerond. We hebben daar dus nog niet alle meetresultaten van. Die zullen er te gepasten tijde wel komen.

Wat die verordening betreft: we wachten nu op het advies van de Raad van State. Sommige collega's hebben gevraagd naar het overleg met de andere gewesten en de federale overheid. Ik kan u verzekeren dat dat overleg goed verloopt. Wat de normen voor geluidsemissie van voertuigen betreft, heb ik geen signalen ontvangen over malcommunicatie. Integendeel: ik denk dat alle entiteiten daar op dezelfde golflengte zitten en die Europese regelgeving zo snel mogelijk willen omzetten.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dank u wel, minister, voor het antwoord. Dank u wel, collega's, voor de aansluitende opmerkingen. Ik denk dat we in deze commissie inderdaad veel aandacht hebben voor handhaving en verkeersveiligheid en dat we alle mogelijke middelen moeten bekijken omdat onze politiediensten vandaag, evenals heel veel overheidsdiensten, overbevraagd worden. Betrapping op heterdaad is dus vaak een toevalstreffer. Ik denk dan ook dat we alle technische mogelijkheden moeten durven onderzoeken en inzetten bij de handhaving van de verkeersveiligheid. Ik denk dat het goed is om dat initiatief in Frankrijk zeer nauw op te volgen en om dat na een positieve evaluatie ook hier in te voeren. In de tussentijd kunnen we het wettelijk kader daarvoor bekijken. De homologatie is duidelijk. Maar het moet natuurlijk ook duidelijk zijn welke bepalingen er gelden in de context van een bebouwde kom voor de geluidsproductie door verkeer. We blijven dat dan ook graag verder opvolgen, minister, zoals altijd in functie van de handhaving van de verkeersveiligheid.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de mobiliteitsbarometer van Acerta – 1290 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitblijven van een modal shift – 1291 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Els Robeyns

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, minister, de bekendmaking van de resultaten van de mobiliteitsbarometer van Acerta was voor mij de aanleiding om een aantal vragen te stellen over de modal shift. In het regeerakkoord zijn hoge ambities opgenomen inzake die modal shift, meer bepaald om het aandeel duurzame modi – te voet, per fiets, per step of speedpedelec, deelsystemen, collectief vervoer of taxi – voor heel Vlaanderen te laten toenemen tot minstens 40 procent van het aantal vervoersbewegingen. De vervoerregio's krijgen daarin een belangrijke rol. Specifiek voor de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50 procent.

Begin januari werden dus de resultaten van de mobiliteitsbarometer van hrdienstenbedrijf Acerta bekend. Daarin staan een aantal opvallende zaken. We weten dat de bedrijfswagen populair is. Blijkbaar is hij nog nooit zo populair

geweest als vandaag. Daarnaast blijkt dat de auto ook in coronatijden – wat wel logisch is – nog steeds het populairste vervoermiddel is om van en naar het werk te gaan. Meer dan 60 procent van de respondenten stelt altijd de auto te nemen. De reden is dat dat, des te meer in tijden van corona, een veilige optie is waarbij ze meestal alleen zitten in de auto om zich te verplaatsen. Of dat ook de beste manier is, in het kader van duurzame mobiliteit, is natuurlijk iets anders. Maar het is wel een menselijke reflex. Anderzijds biedt de auto ook de flexibiliteit om geen rekening te moeten houden met de tijdschema's van het openbaar vervoer.

Het is niets nieuws dat het openbaar vervoer aan populariteit verliest door de coronacrisis. Het percentage werknemers dat de trein, bus of tram gebruikte naar het werk, daalde van 6 procent – wat al een laag percentage was – in 2020 naar 5,7 procent in 2021.

Wat ik wel opvallend vind, is de status quo in het percentage werknemers dat met de fiets naar het werk rijdt. Zowel in 2020 als in 2021 bedraagt dat percentage 14,9 procent. Men zou daar toch een andere evolutie kunnen verwachten.

Ik heb daarom een aantal vragen voor u, minister.

Als u de resultaten van die mobiliteitsbarometer bekijkt, waarbij er verschillen merkbaar zijn tussen de provincies, welke lessen trekt u daaruit als minister van Mobiliteit, zeker in het licht van de doelstellingen inzake de modal shift die we in het regeerakkoord hebben afgesproken?

Welke extra initiatieven plant u om een boost te geven aan de populariteit van het openbaar vervoer? We weten vandaag dat De Lijn een recurrent gevolg verwacht van de coronacrisis. Het omkeren van de trend naar minder woon-werkverkeer met bus, tram en trein wordt dus een van de grote uitdagingen voor het openbaar vervoer.

Beschikken u of uw diensten over cijfers inzake het gebruik van deelwagens voor woon-werkverkeer? Daarover vind ik namelijk niets terug in de barometer. Er is sprake van meer dan 60 procent van de werknemers dat de wagen gebruikt. Maar wat is daarin het aandeel van deelwagens? Dat zal misschien wat tegenvallen. Ik hoop dat er cijfers zijn over het gebruik van deelwagens en het carpoolen met collega's, hoewel dat laatste in tijden van corona waarschijnlijk ook wel wat verminderd zal zijn. Als er cijfers zijn, is daarin dan een evolutie waar te nemen?

Zoals ik al zei, vind ik het zeer opvallend dat het percentage werknemers dat de fiets gebruikt voor woon-werkverkeer, constant bleef in 2021 in vergelijking met 2020. Dat vind ik opmerkelijk, omdat we er allemaal van uitgingen dat veel meer mensen de fiets zouden gebruiken door de coronacrisis en door de afzondering in de eerste golf, toen mensen het wandelen en het fietsen herontdekt hebben. De fiets werd populairder, maar dat was dan waarschijnlijk vooral het geval voor recreatief verkeer en niet of minder voor woon-werkverkeer, als de cijfers van de geciteerde barometer kloppen. Daarom denk ik dat het belangrijk is om extra initiatieven te nemen.

Vandaar ook mijn vraag: aan welke extra initiatieven, boven op de bestaande zoals investeringen in kwaliteitsvolle fietsverbindingen, in het onderhoud ervan en in nieuwe fietsverbindingen, denkt u om het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer de komende jaren significant te doen toenemen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraag van collega Maertens. Ook bij mij is de aanleiding de recente mobiliteitsbarometer van hr-dienstenbedrijf Acerta. Ik ga niet alle informatie die collega Maertens hier al gedeeld

heeft, herhalen. Maar het blijkt inderdaad dat er opnieuw twijfels moeten rijzen bij de mate waarin Vlaanderen erin slaagt om de ambities uit het Vlaamse regeerakkoord te realiseren.

Ik denk dat het belangrijk is om voor ogen te houden dat we niet alleen naar het woon-werkverkeer moeten kijken en niet alleen naar de cijfers van Acerta, maar dat we dit in een breder perspectief moeten bekijken. Maar ook dat breder perspectief, minister, is niet positief.

Het luchtkwaliteitsplan stelt voorop dat het aantal kilometers over de weg moet dalen tot maximaal 51,6 miljard gereden kilometers in 2030. Op een schriftelijke vraag die ik hierover stelde op 22 november, antwoordde u dat er geenszins een dalende trend is, afgezien van een tijdelijke daling als gevolg van de covid-pandemie. U antwoordde dat uit het eerste voortgangsrapport van het Vlaams Luchtbeleid 2030 blijkt dat het aantal voertuigkilometers over de Vlaamse wegen jaar na jaar gestaag toeneemt. Deze stijging doet zich zowel voor bij het personenvervoer als bij het vrachtvervoer. Vooral het aantal kilometer afgelegd door bestelwagens neemt sterk toe, met bijna 20 procent ten opzichte van 2015.

Waar we in 2015 ongeveer 58,5 miljard kilometer aflegden, bedroeg dit in 2019 ongeveer 61 miljard voertuigkilometers. Het is duidelijk dat wij corona niet als excuus moeten invoeren voor de tendens om nog meer met de auto en de bestelwagens te gaan rijden in Vlaanderen. Nochtans willen wij en ook de Vlaamse Regering die trend absoluut keren. Volgens het meest recente onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen wordt bijna 65 procent van de verplaatsingen met de auto afgelegd. Zowat 6,7 procent van de verplaatsingen wordt per openbaar vervoer afgelegd, en zowat 26 procent per fiets of te voet. Deze verdeling fluctueert doorheen de jaren, en er kan gesteld worden dat het aandeel verplaatsingen met de auto relatief stabiel blijft.

Er is op dit moment dus absoluut geen sprake van een modal shift in de richting van minder autoverkeer, wel integendeel. In de bijkomende maatregelen voor het Vlaams Energie- en Klimaatplan werd een onderzoek naar een sturende verkeersfiscaliteit aangekondigd om de verkeersfiscaliteit "als een sturend instrument in te zetten voor het klimaat en de mobiliteit, bijvoorbeeld een modal shift naar de fiets".

Ik heb volgende vragen, die aansluiten bij de vragen van collega Maertens. Hoe reageert u op de resultaten van deze steekproef van Acerta? Hoe wilt u de mensen ertoe aanzetten om effectief vaker naar het werk te fietsen? Hoe gaan wij het openbaar vervoer weer succesvoller maken? Maar het verbaast mij een beetje dat collega Maertens niet gedacht heeft aan wat ik formuleer in mijn vierde vraag. Wat is de stand van zaken van het aangekondigde onderzoek naar sturende verkeersfiscaliteit en het onderzoek naar een slimme kilometerheffing voor bestelwagens? Wie zal dit onderzoek uitvoeren? Wanneer verwacht u de resultaten van het onderzoek? Wanneer verwacht u eindelijk een trendbreuk voor de modal shift? Mogen wij dat nog verwachten in deze legislatuur?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb ook de barometer van Acerta en de persberichten erover gezien. Barometers zijn heel interessant om bepaalde evoluties op te volgen. Maar we moeten ze altijd in de juiste context plaatsen. Voor het zesde jaar op rij publiceert Acerta een mobiliteitsbarometer. Deze barometer die Acerta voor het zesde jaar op rij publiceert, is gebaseerd op een nationale steekproef met de werkelijke loongegevens van de werknemers in de private sector. Omdat Acerta uitsluitend loongegevens verwerkt voor de private sector, biedt deze mobiliteitsbarometer geen inzicht in woon-werkverkeer van loontrekkenden in de publieke sector. Nochtans werkt ongeveer een op de vijf van de ruim 3 miljoen beroepsactieve Vlamingen als contractueel of statutair ambtenaar in de openbare sector.

We kunnen daarom de gegevens uit de mobiliteitsbarometer van Acerta niet extrapoleren alsof ze zouden gelden voor de gehele werkende bevolking.

Cijfers uit ons eigen meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag – OVG 5.5 van 2019 – bevestigen de overschatting van autogebruik in woon-werkverkeer. 67 procent van woon-werkverplaatsingen gebeurt met de wagen, 61 procent als bestuurder en 6 procent als passagier. Dat zijn toch duidelijk andere cijfers dan de 78 procent die Acerta aanhaalt in zijn barometer.

Ik trek dan ook twee lessen uit dergelijke onderzoeken. Een van de conclusies is zeker dat door de COVID-19-pandemie het telewerk veel meer is ingeburgerd, al dan niet verplicht, en dat zal het aantal woon-werkverplaatsingen blijvend doen afnemen. Een tweede conclusie is dat men een meer flexibele verplaatsing verlangt, en dat dus het openbaar vervoer voor de uitdaging staat om dit aan te bieden, en die ambitie nemen we mee in de uitrol van basisbereikbaarheid. Dat geldt niet alleen voor De Lijn maar ook voor de MIVB, de TEC en de NMBS. Al onze diensten van openbaar vervoer staan voor belangrijke uitdagingen. Wij werken daar hard aan. Niet langer dan gisteren kon ik in Antwerpen de derde park-and-ride openen. Daar sluit het openbaar vervoer op aan met een zeer hoge frequentie van trams. De mensen kunnen daar hun wagen in alle veiligheid achterlaten en desgevallend hun wagen opladen en het laatste stuk van hun verplaatsing doen met meer duurzaam transport, tram, fietsen en beschikbare deelfietsen. Ik wil er zeker de aandacht op vestigen dat Lantis in het kader van die park-and-ride voor het woon-werkverkeer ook nog heel interessante abonnementen heeft uitgewerkt voor de 'last mile'.

Als ik kijk naar de persberichten die verschenen zijn naar aanleiding van de mobiliteitsbarometer van Acerta – u hoort het wellicht niet zo graag, mijnheer Bex – dan zie ik in de titels toch een heel duidelijk verschil tussen bijvoorbeeld de Antwerpse en de Brusselse pendelaars. Vooral de Antwerpse pendelaars kiezen veel meer voor de fiets, zij het voor deeltrajecten. De reden is dat er ten volle geïnvesteerd is in de fietsinfrastructuur. Ik doe dat ook zeker in de andere provincies, en met De Werkvennootschap zetten wij ook in de Vlaamse Rand in op het fietsgebruik.

Wat de modal shift betreft, waarvoor wij inderdaad ambitieuze doelstellingen hadden, denk ik dat daar een 'mental shift' aan moet worden gekoppeld. De mensen moeten anders gaan denken. Als men van punt A naar punt B wil gaan, moet men niet spontaan aan de auto denken. Wij doen al het mogelijke, met tal van campagnes, om een fietsreflex te stimuleren. De mobiliteit van de toekomst zal volop in het teken staan van de combimobiliteit, het combineren van verschillende vervoersmodi. Dat is een heel belangrijk aspect.

Een terechte bekommernis is om mensen opnieuw te verleiden om de bus of de tram te nemen. Door covid heeft het openbaar vervoer aan populariteit ingeboet. Wij zitten vandaag de dag aan bezettingspercentages van om en bij de 57 procent. Het wordt een hele opdracht om dat weer op het vroegere niveau te brengen. Wat dan met de basisbereikbaarheid? Om het openbaar vervoer weer aantrekkelijk te maken voor het woon-werkverkeer, moeten wij niet alleen kijken naar basisbereikbaarheid. We kennen de resultaten van de reizigerswinsten die men meent te kunnen halen met de nieuwe OV-plannen. Voor heel Vlaanderen is dat 7,3 procent. Maar in mijn eigen provincie Limburg, perifeer en uitgestrekt, is er maar een reizigerswinst van 2,6 procent. Nochtans is mijn provincie tot nu heel erg auto-gerelateerd.

Mag men van basisbereikbaarheid een volledig nieuw elan verwachten? Voor een stuk wel, doordat wij volop inzetten op de combimobiliteit en de Hoppinpunten, waar mensen snel kunnen overschakelen van het ene vervoersmiddel naar het

andere. Maar de vraag is of dat een aanzienlijke toename van het gebruik van het openbaar vervoer zal geven. Er is een reizigerswinst te verwachten met de nieuwe OV-plannen, die geraamd wordt op 7,3 procent voor heel Vlaanderen. Voor bepaalde regio's betekent dat een hoger percentage, voor andere een lager. Zo zou Leuven een stijging hebben van 5,4 procent en Gent 10,2 procent. Dat neemt niet weg dat wij alles op alles moeten zetten om die mental shift en modal shift in de hand te werken. Dat heeft volgens mij voor een heel stuk te maken met onze investeringen in tal van projecten.

Collega Maertens stelt vragen over de deelmobiliteit. Vandaag is het nieuws dat het autodelen nog nooit zo populair is geweest. Er zijn nu 7 keer meer gebruikers dan in 2017. Ook heel wat autoverkopers springen mee op die kar. In het kader van basisbereikbaarheid heb ik ten behoeve van de mobipunten bestekken lopende voor het faciliteren van de deelmobiliteit, zowel deelfietsen als deelauto's. Uit cijfers van Autodelen.net, de sectorfederatie van autodeelsystemen, blijkt dat het aantal klanten van deelsystemen gestaag toeneemt. Ten opzichte van 2020 is er in 2021 een groei van 21 procent. Dat zijn 14.290 extra klanten. Dat is goed nieuws want bij het begin van de pandemie was ook daar een sterke daling te zien in het gebruik door het telewerk. Dat brengt het totaal aantal klanten van deelwagens in Vlaanderen op 82.226. Klanten maken gemiddeld 11 keer per jaar gebruik van een deelwagen. Dat gebruik is meer ingeburgerd in de stedelijke kernen, zoals Antwerpen, Mechelen en Brussel. Met de verdere uitrol van de Hoppinpunten zetten we in op de verspreiding van deelsystemen doorheen het hele Vlaamse land.

Wat doe ik voor het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer? Ik doe al het mogelijke om de fietsreflex een boost te geven. Ik doe dat met tal van sensibiliseringscampagnes maar ook door infrastructuurinvesteringen. Waarom mensen niet zo vlug naar de fiets grijpen, heeft onder meer te maken met de temperatuur. Bij mooi weer is het al gemakkelijker. Maar we kennen allemaal de boutade: er is niet zoiets als slecht fietsweer maar wel slechte fietskleding. Ook hiervoor is de mental shift heel belangrijk. Tal van fietsleaseprojecten, nu ook bij de ambtenaren, kunnen die nog meer een boost geven. Daar werken wij met zijn allen aan.

Dan kom ik tot uw laatste vraag. In de visienota van de Vlaamse Regering van 5 november jongstleden werden bijkomende maatregelen opgenomen om de klimaatdoelstellingen te halen. Zo voorzien we onderzoeken naar een sturende verkeersfiscaliteit en naar een uitbreiding van de kilometerheffing voor bestelwagens. Verder hebben we aangekondigd dat we willen gebruikmaken van de nieuwe tolrichtlijn die ons een aantal mogelijkheden zal bieden. Concreet denken we aan een vrijstelling van de kilometerheffing voor emissievrij vrachtverkeer en een CO₂-differentiatie van het tarief.

Momenteel wordt intern binnen de administratie bekeken welke expertise en welke capaciteiten voor deze onderzoeken en transitie nodig zijn. Deze maatregelen zijn vooral fiscaal geïnspireerd en we zitten dus nauw samen met diensten van minister Diependaele, bevoegd voor de fiscaliteit. We bekijken intern hoe we die studies zo snel mogelijk op de rails kunnen zetten, of we voldoende knowhow hebben en of we externe expertise moeten inhuren.

Op 17 december hebben we binnen de Vlaamse Regering praktische afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheden die de verschillende entiteiten al dan niet opnemen.

Inzake de uitbreiding van de kilometerheffing voor bestelwagens heeft het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) de lead genomen, samen met de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL) en het Departement Financiën en Begroting. De andere onderzoeken die ik heb vermeld, worden door MOW, samen met VLABEL, getrokken. We willen daar alleszins zo snel mogelijk werk van maken.

Ik kan u vandaag nog geen pasklaar antwoord geven wat de laatste stand van zaken is, maar ik denk ook niet dat u dat verwacht. De visienota is nog maar van november. De concrete afspraken op 17 december zijn gemaakt. We willen nu zo snel mogelijk een aantal studies op de rails zetten om, zeker als het gaat over de kilometerheffing, tools of handvatten te geven aan een volgende bestuursploeg.

Als we andere dingen in het kader van de nieuwe tolrichtlijn en de CO₂-differentiatie sneller kunnen doen, zullen we dat zeker doen. Het is alleszins mijn ambitie om werk te maken van sturende verkeersfiscaliteit om zo een aantal klimaatdoelstellingen versneld te kunnen halen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het feit dat de studie enkel de private sector meeneemt en de 600.000 Vlamingen in de publieke sector negeert, is jammer, maar je ziet wel duidelijk de trend. Dus op zich blijven de effecten wel wat ze zijn.

Ik ben het absoluut met u eens dat we verder moeten inzetten op de mental shift, dat het soms echt wel tussen de oren zit, en dat campagnes en sensibilisering belangrijk blijven. In mijn lokale ervaring, en als ik kijk naar mijn omgeving, kennissen en vrienden, dan zie ik die mental shift echt wel al werken. Er zijn steeds meer gezinnen die een tweede of derde wagen aan de kant zetten en vervangen door een elektrische fiets, door een speedpedelec bijvoorbeeld, om de verplaatsing te doen. Dat voel je en zie je ook grondig in het straatbeeld.

Het is natuurlijk zo – en daar hebt u ook een aantal keren naar verwezen – dat de doelstelling inzake de modal shift heel bewust hoger ligt bij onze twee grootste steden dan in de rest van Vlaanderen.

Ik denk ook dat we de grootste impact van alle maatregelen, niet alleen investeringen ... U gaf het voorbeeld van de park-and-ride in Antwerpen. Grote investeringen daar zijn absoluut van belang. Ook voor de mental shift hebben grootsteden iets meer voedingsbodem. Ik denk dat we het effect in grote mate vooral in de grote steden, in de centrumsteden, zullen zien.

Dat neemt niet weg dat we moeten blijven investeren. Dat is de kernboodschap waartoe ik oproep, maar dat doet deze Vlaamse Regering. Er is nooit meer geld vrijgemaakt om te investeren in veilige, comfortabele, kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur. Investeren in zowel nieuwe fietspaden als in het onderhoud van bestaande fietswegen blijft van cruciaal belang. We zullen inderdaad de Hoppinpunten uitrollen in de komende tijd. Er is een groter bedrag vrijgemaakt voor vervoer op maat in de vervoerregio's, zijnde vervoer op maat vooral gericht op perifere, landelijke gebieden. Het is ook belangrijk om de modal shift niet enkel in de steden te kunnen realiseren.

U had het ook over leasingfietsen als het gaat over woon-werkverkeer. Dan kijken we natuurlijk in de richting van het Pendelfonds. Na de zomer van vorig jaar had u een soort van hervorming, andere criteria, kleinere projecten aangekondigd. Ik heb dat niet in detail gevolgd de laatste tijd. Is daar al een nieuwe oproep? Is er al resultaat van de hervorming die u daar gepland had?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. U zegt dat het vooral gaat over gegevens van de private sector, maar ik heb toch geprobeerd om in mijn vraagstelling ook te verwijzen naar uw eigen cijfers, die ik via een schriftelijke vraag heb gekregen, over het voortgangsrapport Vlaams luchtbeleid en het onderzoek naar het Vlaamse verplaatsingsgedrag. Ik denk niet dat het zo is dat de cijfers een vertekend beeld geven. Ik denk dat we qua resultaten nog niet

op de goede weg zitten, waarmee ik niet wil zeggen dat er geen inspanningen geleverd worden.

Om ook eens een complimentje te geven: ik keek toevallig gisteren naar het Canvasprogramma Taxi Joris, waarin je vanuit de lucht kon zien waar de taxi langsgereed, en er was dikwijls een verbazingwekkend mooie fietsinfrastructuur aanwezig langs Vlaamse wegen. Dat wil ik ook wel eens graag aanhalen.

U maakt de vergelijking tussen het onderzoek van Acerta in Brussel en Antwerpen. Het is natuurlijk zo dat Brussel veel groter is dan Antwerpen en dat in Brussel de werknemers in de private sector veel meer het openbaar vervoer gebruiken, wat ook een gevolg is van de heel sterke investeringen in openbaar vervoer die in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gebeuren, veel meer bijvoorbeeld dan in Antwerpen met De Lijn, maar dit geheel terzijde.

We moeten absoluut doorgaan op basisbereikbaarheid. De winsten die te boeken zijn, vooral rond de steden, zijn zeer belangrijk, en daar moet verder aan gewerkt worden. De deelsystemen zijn zeer belangrijk. We moeten echter ook erkennen dat er geen geïsoleerd mobiliteitsbeleid gevoerd kan worden als tegelijkertijd langs andere wegen het tegendeel bereikt wordt. Dat is ook iets wat de studie van Acerta voor een stuk heeft aangegeven. Mensen worden nog steeds meer verloond via salariswagens. Wanneer iemand een wagen voor de deur heeft staan waar hij geen extra kosten aan heeft, dan zal hij niet geneigd zijn om de mobiliteitskeuzes te maken waar u als Vlaams minister voor staat. We hebben op federaal niveau al de hervorming gehad richting elektrificatie van de bedrijfswagens, maar er moet ook nog een federale fiscale hervorming komen volgens het regeerakkoord die ervoor zou zorgen dat mensen meer in geld betaald worden en minder in auto's. Wilt u als Vlaams mobiliteitsminister die een mobiliteitsshift wil realiseren, mee aan de kar trekken door uw collega's op federaal niveau daarop aan te spreken?

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Het is inderdaad belangrijk dat er een mental shift komt om de mobiliteitsshift te maken. Onder het mom van 'slecht weer bestaat niet, maar alleen slechte kleding' heb ik mijn vrouw recent een regenpak gekocht, en nu neemt ze inderdaad veel meer de fiets. Ik kan u dat echt aanraden als verjaardagscadeau. Alle gekheid op een stokje, maar het werkt.

De collega's hebben er terecht op gewezen dat het aandeel van de fiets nog te beperkt is en dat we daarnaast het aandeel van de auto als enige vervoersmiddel nog meer kunnen verlagen. De minister verwees er terecht naar om de combimobiliteit mogelijk te maken op park-and-rides, gecombineerd gebruik van fiets en openbaar vervoer, van fiets en wagen.

U hebt ook verwezen naar de deelsystemen. Die stijgende lijn is goed. Dat zit in de lift. Dat is misschien ook meteen het moment om het verder te versterken. Hoe wilt u die deelsystemen nog sterker maken, zeker daar waar we een minder stedelijke context kennen? Als ik pols bij steden en gemeenten die al een deelwagen hebben vanuit de stad of de gemeente, dan blijkt het gebruik ervan toch eerder beperkt te zijn. Ik geloof ook in vervoer op maat en de Hoppinpunten, en dat we daar kansen zullen krijgen om de deelsystemen te versterken, maar de vraag is hoe u de deelsystemen nog meer wilt versterken.

Ik wil nog even inzoomen op de eigen regio. Het rapport was daar natuurlijk duidelijk. Het was weinig verrassend dat in onze regio het globale aandeel van de auto nog altijd 90 procent is. Er is geen enkele regio in Vlaanderen waar het autobezit, het aantal wagens per gezin, groter is dan in het Maasland. Als we dan het sprongetje moeten maken naar die combimobiliteit, naar meer duurzame mobiliteit, naar mensen uit de auto halen, dan wil ik het pleidooi dat mijn

voorganger hier heel vaak heeft gehouden, graag herhalen. Hij pleitte ervoor om vanuit de regio Limburg, meer perifeer gelegen, op de lijnen richting de Vlaamse ruit vanaf Halen te betalen. Ik heb dat ooit eens zo tegen Lode gezegd, maar ik geloof erin om die combinatie te maken. Aan de autostrade E314, zoals je in Nederland die transferia hebt, hebt je een grote plaats tussen de autostrade en het spoor. Maak daar een plaats waar men de auto kan parkeren, waardoor de reiziger op de trein kan en een waardig alternatief heeft naar het binnenland van Vlaanderen. Zo kan men meer sturen op gedrag. Vandaar ooit de slogan 'vanaf Halen betalen'.

Minister, hoe zult u de deelsystemen verder versterken? Bent u het idee genegen om, zeker voor de perifere regio die de onze is op het vlak van openbaar vervoer, de Limburger uit de wagen te halen? Hoe kijkt u naar dat idee voor een carpool-parking in Halen bijvoorbeeld? Gaat u daar ook mee aan de slag met de federale collega's?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, ik ben eigenlijk niet verwonderd over de resultaten van de studie van Acerta. Het staat ook wat we hier al vaak in commissie hebben herhaald. De fiets is vooral populair voor het recreatieve en veel minder voor het woon-werkverkeer, de auto blijft immens populair en het openbaar vervoer blijft pover scoren. Dat wil geenszins zeggen dat we tegen fietsinfrastructuur zijn, integendeel. Dat wil ook geenszins zeggen dat we tegen campagnes zijn om de fiets te promoten. Dat wil ook niet zeggen dat we tegen investeringen in openbaar vervoer zijn, integendeel. Maar men moet wel beseffen dat de wagen een essentieel deel uitmaakt van het dagelijkse leven van elke Vlaming.

Ik ben van mening dat de Vlaming drie bakstenen in zijn maag heeft: zijn huis, lekker eten en zijn wagen, en die wagen is zijn vrijheid. Aangezien het Vlaams Belang de partij van de vrijheid is, blijven wij erbij dat die wagen zijn plaats in het Vlaamse mobiliteitsbeleid moet behouden. Als we die trend gedeeltelijk willen ombuigen en de filedruk willen verminderen, dan zal er volop ingezet moeten worden op efficiënt, modern en veilig openbaar vervoer. Indien de modal shift een succes wil worden, dan moet de veiligheid en het gevoel van veiligheid bij het openbaar vervoer ook drastisch omhoog, zowel bij de voertuigen als bij de stations en haltes.

Ik vrees, samen met heel wat mobiliteitsspecialisten – ik hoop dat ik fout zal zijn, maar ik betwijfel het – dat het systeem van de basisbereikbaarheid en de combimobiliteit de vervoersarmoede zal doen toenemen, waardoor het gebruik van de wagen enkel zal toenemen.

Onze fractie blijft evenzeer tegen de invoering van het rekeningrijden of sturende fiscale maatregelen die dat autorijden gaan beteugelen en waarvan veelal de werkende Vlaming de dupe zal worden. De auto is al meer dan genoeg de melkkoe van de overheid. We willen niet dat dat nog toeneemt; het zou integendeel moeten afnemen.

Minister, gezien de resultaten van Acerta, zal de auto, of het nu om een elektrisch model gaat of om een model op fossiele brandstoffen, een groter onderdeel uitmaken in uw mobiliteitsbeleid?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er zijn nog heel wat vragen gesteld. Ik ben alleszins al blij te vernemen dat een aantal collega's toch duidelijk zeggen dat ze die mental shift ook al zien op eigen terrein en dat meer mensen de fiets nemen, al dan niet met aangepaste fietskleding. Dat is in ieder geval een goede zaak. Mijnheer

Maertens, u zegt terecht dat dat ook te maken heeft met heel wat extra investeringen die we doen en waarbij het vervoer op maat nog meer een boost zal krijgen.

Over het Pendelfonds kan ik u meegeven dat er een nieuwe oproep in voorbereiding is. Ik hoop dat onze administratie zo snel mogelijk met het voorstel kan komen. Men heeft mij laten weten dat dat volop in voorbereiding is.

Die deelsystemen sluiten aan op die mental shift. We willen die deelsystemen nog meer versterken. Het is vandaag inderdaad zo dat die deelsystemen al goed werken in onze dichtbevolkte gebieden, onze centrumsteden, maar niet in de perifere gebieden. Private partners willen natuurlijk vooral investeren in deelsystemen, omdat ze weten dat dat voor hen winsten genereert. Dat is niet meer dan logisch.

Ik wil vooral meegeven dat we die deelsystemen, dat vervoer op maat, nog meer zullen faciliteren. U weet dat die bestekken op dit ogenblik in de markt worden geplaatst in het kader van de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid om zoveel mogelijk deelauto's en deelfietsen op die mobipunten te krijgen, conform de vragen die door de diverse vervoerregio's werden uitgetekend. We zullen dus op heel wat meer plaatsen, waar het vandaag misschien iets minder winstgevend zal zijn voor private spelers, er met die VoM-middelen (vervoer op maat) voor kunnen zorgen dat er deelsystemen komen.

Zowel de deelsystemen als de hoppinpunten zijn belangrijk. In die zin volg ik een aantal collega's die zeggen dat het geen geïsoleerd beleid, maar een en-en-enverhaal is.

Sommigen vragen of ik toekomstgericht nog meer op de auto wil inzetten. Mijnheer Verheyden, nee, ik blijf continu hameren op die combimobiliteit. We blijven herhalen dat de mobiliteit van de toekomst een duurzame mobiliteit moet zijn die volop in het teken staat van het combineren van de diverse vervoersmodi. We kunnen daar niet voldoende op hameren.

U zegt dat wij aan autopesten doen of de auto als een melkkoe beschouwen. Dat wil ik hier ten zeerste ontkrachten. U weet wat mijn standpunt is inzake SmartMove of de stadstol, zoals velen het noemen, rond Brussel. Waarom? Omdat het niet gekoppeld is aan een taxshift. Als wij spreken van een slimme, gebiedsdekkende en gedifferentieerde kilometerheffing, betekent dat net dat men, daar waar er geen congestie, geen file is, een nultarief kan hanteren. Op die manier kan het zelfs goedkoper worden, omdat men dan een aantal andere belastingen die er vandaag nog zijn, niet moet betalen. Dat is het sturende effect dat we willen hebben, gekoppeld aan een differentiatie rond congestiegevoelige gebieden, filegebieden, maar ook gekoppeld aan een differentiatie rond zuivere en emissievrije voertuigen, al dan niet elektrische of andere zero-emissiemogelijkheden. Dat is waar we naartoe willen, waar we ten volle op willen inzetten en wat mee is opgenomen in onze visienota rond die klimaatdoelstellingen, waarnaar de heer Bex terecht verwijst.

Ik kan niet voldoende benadrukken dat, als het gaat over de mobiliteit van de toekomst, we er continu op blijven hameren om het aantal voertuigkilometers enerzijds te verminderen en anderzijds te verschuiven naar duurzame alternatieven. Voor de noodzakelijke voertuigkilometers die we dan tóch doen, moeten we volop inzetten op het vergroenen, om zo naar een zero-emissiesysteem te gaan.

Mijnheer Brouns, in verband met de carpoolparking in Halen zegt u heel terecht dat heel wat Limburgers pendelen. Limburg is vandaag een autoregio omdat er op dit moment nog altijd minder aanbod is inzake openbaar vervoer. U weet dat we

daar volop op inzetten met onze drie Spartacuslijnen. Maar ik wil u ook graag meegeven dat ik recent heb samengezeten met de hele sector van het hoger onderwijs in Limburg om te bekijken hoe we de pendelende studenten in de provincie Limburg – zo'n negenduizend studenten pendelen intern in Limburg – veel meer richting een mental shift kunnen krijgen en hoe we hen kunnen laten kiezen voor het openbaar vervoer, voor fietssystemen en deelsystemen en ook daarin een kentering kunnen teweegbrengen.

Ook dat zal investeringen vragen tussen die campussen. U weet dat die van Diepenbeek tot Hasselt her en der verspreid zijn. U weet ook dat heel veel studenten, vanuit Kinrooi, maar ook vanuit mijn gemeente, vaak de auto boven ander verkeer verkiezen. Ik denk dat dat ook vaak voor Wellen geldt. Ik zie, voorzitter, dat men vaak voor de auto kiest om naar school te gaan bij gebrek aan alternatieven. Ook daar moeten we dus zeker inzetten op die duurzame alternatieven. Dat doen we door die fietsinfrastructuur volop te faciliteren, maar uiteraard ook door een beter aanbod in dat openbaar vervoer.

We investeren volop in ons openbaar vervoer. Ik heb gisteren bij de opening van de park-and-rides al verwezen naar wat De Lijn doet om die park-and-rides beter te kunnen ontsluiten. Per uur stoppen daar achttien trams. Dat betekent dat er daar om de drie minuten een tram stopt. Ik heb gisteren heel duidelijk de boodschap gegeven dat er vanaf het derde kwartaal van dit jaar om de twee weken nieuwe tramtoestellen in het Antwerpse komen. Kortom, we investeren daar ten volle in.

Ik ga niet mee in wat er vandaag in de krant staat, namelijk dat er afstand wordt gedaan van de basisbereikbaarheid en dat er aparte vervoersentiteiten worden opgericht, zoals dat in het verleden was met de buurtmaatschappijen. Daar wil ik niet in meegaan. We moeten vasthouden aan de plannen die we faciliteren en waarop we volop inzetten. Dat is ook specifiek opgenomen in ons regeerakkoord: heel duidelijk inzetten op die modal shift, op de talrijke investeringen die we doen in openbaar vervoer, in duurzame alternatieven, in fietsinfrastructuur. Zo blijven we tal van inspanningen leveren om via sturing en sensibilisering die mental shift volop te faciliteren en de kaart te trekken van die deelmobiliteit.

Kortom, het is een en-en-enverhaal waarbij alles perfect in de plooi zou moeten vallen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide toelichting en aanvullingen.

Ik heb nog een kleine suggestie in verband met het Pendelfonds. Het ging er daarnet even over. Er is een nieuwe oproep in voorbereiding. Het zou er vrij snel kunnen komen. Ik wil u de suggestie geven om de steden en gemeenten actief te betrekken bij de bekendmaking en het zoeken naar projecten, niet alleen voor hun eigen vervoersplannen enzovoort, maar vooral ook omdat die steden en gemeenten toch in heel nauw contact staan met hun bedrijven. Die bedrijven kennen het systeem soms zelfs niet, en dan kunnen wij als lokale besturen de forcing voeren en voor het verschil zorgen. Dat is een kleine suggestie die ik nog wilde meegeven. Ik zal dat alleszins in eigen stad en eigen regio ter harte nemen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, ik wil nog kort reageren. Ten eerste, op het vlak van fietsbeleid zijn we op de goede weg. Ten tweede, op het vlak van openbaar vervoer gaat het gewoon te traag met die hervorming. Er moet een tandje bij

worden gestoken, want anders komen we er niet met de alternatieven voor de auto.

Maar tegelijkertijd denk ik dat we niet uit het oog mogen verliezen dat je niet alleen in goede alternatieven moet voorzien, maar dat je tegelijkertijd ook de auto-bestuurder een duwtje in de rug moet durven te geven, om effectief voor die alternatieven te kiezen. Dan heb je het over een slimme verkeersbelasting – ik denk dat dat zo heet in het klimaatplan –, en dan heb je het ook over het terugdraaien van die perverse situatie waarbij mensen betaald worden met salarismwagens. Daarover moeten we ook durven nadenken. Ik wil alleszins alle collega's en zeker ook de minister ertoe oproepen om dat verder te doen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de maximumsnelheid voor sportieve e-bikes, met name mountainbikes en race- en gravelfietsen – 1306 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Els Robeyns

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Om maar te zeggen: we zijn er niet alleen voor de autobestuurders maar ook voor sportievelingen die graag op de fiets zitten.

Collega's, in Vlaanderen mag een elektrische fiets ondersteuning geven tot maximaal 25 kilometer per uur. De verkeersregels zijn dezelfde als voor een gewone fiets. Maar de ondersteuning van de elektromotor voor een speedpedelec is toegelaten tot een snelheid van 45 kilometer per uur. Die dient dan wel een nummerplaat te hebben, en bovendien is er de verplichting om een goedgekeurde helm te dragen. De verkeersregels zijn strenger of anders voor een speedpedelec.

Door de ontwikkeling van nieuwe modellen van elektrische fietsen, zoals de elektrische e-racefiets en e-mountainbike, is er een probleem ontstaan voor de gebruikers van die fietsen. Die e-sportfietsen mogen wettelijk maar tot 25 kilometer per uur ondersteuning geven. Er wordt echter vastgesteld dat er met traditionele sportfietsen vaak sneller kan worden gereden. En voor heel wat gebruikers van die e-sportfiets ontstaat er dan een fysiek probleem om op eigen kracht meer dan 25 kilometer per uur te rijden, door het hogere gewicht van de e-sportfiets, met een motor en batterij.

Om het de recreatieve fietser mogelijk te maken mee te kunnen met een groep zou het wenselijk zijn de ondersteuning bij een e-sportfiets op te trekken tot minstens 32 kilometer per uur. Aan de overkant van de oceaan, in de Verenigde Staten, is de wettelijke ondersteuningssnelheid voor alle e-fietsen trouwens 20 mijl per uur, wat overeenkomt met 32 kilometer per uur.

De huidige situatie leidt ertoe dat momenteel heel wat e-fietzers hun fiets illegaal laten tunen om toch mee te kunnen met een groep fietsers. De elektrische motoren van de fietsen kunnen ondersteuning tot 32 kilometer per uur perfect aan. En op technisch vlak zijn die fietsen meestal uitgerust met schijfremmen, wat de remafstand klein houdt.

Het zou evident zijn dat de wetgeving voor deze categorie van fietsen wordt aangepast. Bovendien dragen de gebruikers van deze fietsen bijna allemaal een helm. Dat laat dan weer toe om bij het gebruik van een e-sportfiets, die 32 kilometer per uur kan halen met ondersteuning, het dragen van een helm te verplichten. Verdere maatregelen zijn naar onze mening niet nodig omdat een

burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering nu reeds het gebruik van een speedpedelec dekt. Die elektrische fiets kan daar perfect in ingepast worden.

Minister, bent u bereid om te bekijken of de ondersteuning voor e-sportfietsen kan worden opgetrokken tot de snelheid van 32 kilometer per uur? Zo ja, wilt u dat voorstel dan op tafel leggen bij het overleg met uw federale collega? Zo neen, op welke gegevens baseert u zich dan om dit voorstel niet te onderzoeken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Conform de huidige bevoegdheidsregels ben ik niet bevoegd om de trapondersteuning voor bepaalde elektrische fietsen op te trekken tot 32 kilometer per uur. Dat is sowieso eerst een federale materie. Maar ten tweede is dat ook op Europees vlak geregeld; er is namelijk een Europese verordening. Die zou in principe gewijzigd kunnen worden, maar in die verordening was een maximum van 25 kilometer per uur voor trapondersteuning voorzien. En dat was het resultaat van een moeilijk bereikt compromis, waardoor de gewone elektrische fietsen dan niet onderworpen worden aan de strenge eisen die bijvoorbeeld wel gelden voor speedpedelecs. Daarom is die snelheid van 25 kilometer per uur in die verordening opgenomen, met een duidelijk verschil qua vereisten voor een speedpedelec.

Men heeft voor die snelheid van 25 kilometer per uur gekozen omdat dat goed aansluit bij de snelheid die de meest geoefende fietsers wel halen. Dat is alleszins de doorsneesnelheid die een geoefend fietser haalt. Daarom is toen voor die maximumsnelheid gekozen in de Europese verordening.

U vraagt of ik initiatieven wil nemen – u bedoelt wellicht op Europees vlak? Ik maak toch een zeker voorbehoud. Wij hebben vandaag een groeiend aandeel ongevallen met elektrische fietsen. Het is logisch dat als er meer van die fietsen zijn, er ook meer ongevallen mee gebeuren. Maar ik heb een studie over fietsongevallen opgezet. Ik wil eerst de resultaten ervan zien vooraleer ik zelf initiatief neem om een hogere maximale snelheid in te voeren, van 32 kilometer per uur, zoals u suggereert.

De regels voor speedpedelecs zijn inderdaad strenger, maar in België geldt voor deze groep in vergelijking met andere Europese landen nog een vrij tolerante wetgeving. Het zou nu nog te voorbarig zijn om aan de regels iets te wijzigen. Wie moedwillig een gewone elektrische fiets met een snelheidslimiet van 25 kilometer per uur wil omdraaien tot een speedpedelec, zou er de consequenties bij moeten nemen van de regels van helm, nummerplaat enzovoort. Wie dat niet doet, overtreedt de wet. Dat is geen argument om de maximumsnelheid op te trekken naar 32 kilometer per uur. Maar het is federale materie, en het is onderwerp van een Europese verordening.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik ben ontgoocheld in uw antwoord, en ik denk samen met mij heel wat sportieve mensen die op zondagmorgen in groep de weg oprijden maar een elektrische fiets nodig hebben om mee te kunnen met de groep. Het gaat niet om elke elektrische fiets. Het gaat om die e-sportfietsen, om mee te kunnen rijden in groep op zondag. Met gewone fietsen halen sportievelingen vaak meer dan 32 kilometer per uur. Die hebben geen strengere regelgeving te verduren. Ik hoop dat u het toch eens wilt aankaarten bij uw federale collega en dat dit dan eventueel kan worden doorgesproken op het hogere niveau, Europa. Ik snap dat dit niet op een-twee-drie te realiseren is. Maar ik denk toch dat er gegronde redenen zijn om een bijkomende categorie te creëren: naast de gewone elektrische fietsen en de speedpedelecs ook een extra categorie voor deze, met

een maximumsnelheid van 32 kilometer per uur. Dat kan geen onoverkomelijk probleem zijn. Ik hoop dat u daarvoor de nodige stappen zult ondernemen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik heb wat bedenkingen. Over wie gaat het hier? Laat ons een kat een kat noemen. Het gaat over wielertoeristen. Ik ben zelf ook wielertoerist. Het gaat over een wielertoerist die er niet in slaagt de snelheid van zijn peloton te volgen. Het gaat over recreanten. Ik ben zelf wielertoerist, maar ik kan ook niet meerijden in een peloton dat 35 kilometer per uur haalt. Uw vraag, collega Verheyden, is er een naar ondersteuning zodat ook minder goede fietsers kunnen meerijden in het peloton. Maar moeten wij daarvoor dan een aparte categorie maken? Daar ben ik niet zo voor.

Wanneer die persoon met die elektrisch ondersteunde racefiets dan gaat trainen, zal hij die snelheid ook altijd halen. Wanneer bijvoorbeeld een jogger gaat lopen, zal hij misschien bepaalde pelotons van lopers die te snel lopen, niet kunnen volgen. Ik begrijp het ergens wel, maar we moeten gewoon constateren dat we niet voor elke categorie een aparte uitzondering kunnen maken. Als we dan doen, wordt de leesbaarheid voor de fietser of voor de gebruiker wel heel moeilijk. Bij een speedpedelec bijvoorbeeld moet de helm volledig gesloten zijn, bij een fiets-helm is dat niet het geval. Dat schept toch allemaal problemen.

U verwijst naar de Verenigde Staten, maar in redelijk veel gebieden daar is de verkeersdichtheid ook helemaal anders dan bij ons. Je kunt dat niet vergelijken. Ik begrijp voor een stuk uw vraag, maar ik volg ook de minister dat we niet voor elke categorie een uitzondering kunnen maken. De leesbaarheid is toch wel belangrijk. Ik ervaar ook bij die e-steps, waar we mee bezig zijn, dat dat niet zo eenvoudig is. We moeten bekijken waar we die onderbrengen, en niet telkens aparte categorieën maken. Dat zou het wel heel moeilijk maken. Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Verheyden, tot aan uw volgende vraag zal ik helaas de beeldvorming hebben van u die zit te vloeken op uw fiets omdat u er niet in slaagt om het peloton te volgen. Maar ik neem aan dat u snel een andere vraag zult stellen.

Ik sluit me aan bij de opmerkingen van de minister en de heer Meremans. Ik wil nog een bijkomend element meegeven. Men kan natuurlijk geen regel maken voor mensen die in een peloton meerijden. Men creëert een extra categorie of niet, en dus zullen ook mensen die alleen gaan fietsen, gebruikmaken van die limietverhoging om aan 32 kilometer per uur te kunnen fietsen. Ik denk dus niet dat we een opening maken voor een uitzondering, maar dat we eigenlijk een volledig nieuwe categorie zouden creëren. En daar kunnen we om alle redenen die al zijn genoemd, beter voorzichtig mee zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk niet echt dat er nog bijkomende vragen zijn. De standpunten van de heer Verheyden en de anderen verschillen wel wat, en ik ben op dit ogenblik ook niet geneigd om bijkomende categorieën te creëren. Ik denk dat we het, wat dit betreft, hierbij kunnen laten.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): De parlementaire kilootjes die er de voorbije twee jaar bij zijn gekomen, zijn voor mij nog geen hinder om mee te kunnen met bepaalde groepen die aan sport doen. Ik bijt op mijn tanden en dat komt wel goed. Maar het gaat om andere mensen, om mensen die inderdaad misschien iets ouder zijn en iets meer moeite hebben om mee te kunnen met dergelijke groepen.

Ik vind het jammer dat het creëren van een aparte categorie toch niet wordt overwogen. We hebben het daarstraks gehad over mensen die we moeten leiden naar die fiets. Dit kan een middel zijn om bijkomend mensen te leiden naar die gewone elektrische fiets. Minister, ik hoop dat er voortschrijdend inzicht komt en dat u het toch eventueel zult bekijken. Ik denk dat het nooit kwaad kan om dergelijke voorstellen te onderzoeken. Ik hoop dan ook dat dit in de toekomst zal gebeuren.

En misschien bedenken de collega's zich binnen een paar jaar wanneer ze het zelf wat moeilijker krijgen om mee te kunnen met bepaalde groepen. Dit wordt dus zeker vervolgd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.