

vergadering **C161**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 februari 2022

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



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over GAS-boetes voor kleine snelheidsovertredingen en het 'Trajectcontrole as a Service'-systeem – 1408 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over 'Trajectcontrole as a Service'-contracten – 1504 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de wettelijkheid van het gebruik van het 'Trajectcontrole as a Service'-systeem door lokale besturen – 1540 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van elektrische wagens – 1284 (2021-2022)	12
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Fietsfonds – 1286 (2021-2022)	17
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van Europese aanrijdingsformulieren voor een databank van verkeersongevallen – 1336 (2021-2022)	23
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een kader voor gemachtigde opzichters dat voor heel Vlaanderen geldt – 1342 (2021-2022)	26
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het sensibiliseren over gsm-gebruik achter het stuur en het ontraden ervan – 1367 (2021-2022)	28
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de maximumsnelheid op de gewestwegen – 1383 (2021-2022)	31
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de wetgeving rond e-steps – 1386 (2021-2022)	34
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de initiatieven van Greenpeace om reclame voor wagens op fossiele brandstoffen te laten verbieden – 1409 (2021-2022)	38
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gereserveerde examendata voor rijsscholen – 1411 (2021-2022)	42

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over GAS-boetes voor kleine snelheidsovertredingen en het 'Trajectcontrole as a Service'-systeem – 1408 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over 'Trajectcontrole as a Service'-contracten – 1504 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de wettelijkheid van het gebruik van het 'Trajectcontrole as a Service'-systeem door lokale besturen – 1540 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Goedemorgen, collega's. Goedemorgen, minister, blij dat u weer bij ons bent.

Met een aantal collega's hebben we op 19 januari een actuele vraag gesteld die werd beantwoord door minister Somers, over de uitbesteding van trajectcontroles aan een privaat consortium. En ondanks de antwoorden van minister Somers blijven een aantal vragen toch nog onbeantwoord. De regering laat in de verklaringen van minister Somers nog steeds heel veel ruimte voor publiek-private samenwerking en lijkt dit zelfs aan te moedigen. Al moeten de lokale autonomie en de verkeersveiligheid volgens minister Somers vooropstaan, er lijken ons toch nog steeds wat problemen te zijn. De minister heeft aangekondigd dat hij de aandachtspunten op 20 januari duidelijk zou communiceren naar alle lokale besturen in Vlaanderen.

Intussen hebben verschillende burgemeesters al aangekondigd dat ze de gesprekken met Trajectcontrole as a Service (TaaS) zullen voortzetten, met de bedoeling om tot een aangepaste en wettelijke overeenkomst te komen. In Bilzen hebben we bijvoorbeeld gezien dat er een soort van addendum werd geschreven bij de overeenkomst zonder dat die overeenkomst opnieuw op de gemeenteraad kwam. Er blijven volgens ons toch wel wat problemen, vooral omdat minister Somers een aantal belangrijke decretale voorwaarden niet heeft verduidelijkt. Het gaat dan vooral over de verplichting voor lokale besturen om zelf de toestellen volledig te financieren. Die verplichting is duidelijk opgenomen in het decreet. Intussen, zo hebben we toch vernomen, werkt u, minister, verder aan een evaluatie van GAS 5 (gemeentelijke administratieve sanctie).

Op 10 januari werd een evaluatie van de algemene GAS-wet voorgesteld in de Kamercommissie Binnenlandse Zaken. Daaruit blijken toch wat problemen, waaruit we ook voor dit concrete dossier kunnen leren. Ik geef een voorbeeld: dat elke gemeente haar eigen GAS-register bijhoudt, zonder gegevens te delen, maakt dat er geen zicht is op recidivisten die in meerdere gemeenten inbreuken plegen. Dat is een probleem dat we ook bij de bespreking van het decreet hier hebben aangebracht. Bovendien, zo blijkt uit die evaluatie in de Kamer, worden er te weinig gegevens uitgewisseld tussen het parket en de gemeenten. Volgens de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) is er bovendien een groot probleem met GAS-boetes die onbetaald blijven.

Minister, wanneer mogen we de evaluatie die werd aangekondigd, verwachten?

Op welke manier moet de decretale vereiste dat lokale besturen de systemen zelf moeten financieren, volgens u worden geïnterpreteerd? Beantwoordt het volgens

u aan de bedoeling van de decreetgever, van dit parlement dus, dat een private partner vergoed wordt per vaststelling en dus een incentive heeft om zo veel mogelijk overtredingen vast te stellen? Dat is een vraag waarop we nu eindelijk eens een antwoord zouden willen.

Tot slot wil ik u vragen naar uw reactie op de conclusies van de federale evaluatie van de GAS-wetgeving. Hoe wilt u toch garanderen dat recidivisten die in verschillende gemeenten meerdere snelheidsovertredingen begaan ook via GAS 5 worden opgemerkt en bestraft? Op welke manier wilt u voorkomen dat GAS 5-boetes onbetaald blijven en snelheidsovertreders dus in feite onbestraft blijven?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ook ik ben blij dat u weer in ons midden bent.

Minister, de Vlaamse Regering maakte het mogelijk dat lokale besturen op bepaalde voorwaarden GAS-boetes kunnen uitschrijven voor kleine verkeersovertredingen. Ongeveer tegelijk met de inwerkingtreding van het decreet is het TaaS-concept ontstaan. We kennen dat allemaal: het is een concept waarbij een privé-firma alle investerings- en exploitatiekosten van trajectcontroles ten laste neemt in ruil voor een klein aandeel van elke registratie die wordt uitgeschreven. De contracten daarover zorgden de afgelopen weken voor heel wat beroering, omdat ze aan de lokale besturen beperkende maatregelen oplegden met betrekking tot de verkeershandhaving.

Tijdens de vergadering van deze commissie van 13 januari gaf u enkele voorwaarden voor lokale besturen aangaande het samenwerken met private partners in verband met die trajectcontroles. Dat, in combinatie met de beslissing van Vlaams minister van Binnenlands Bestuur Somers om het besluit van de gemeente Bonheiden aangaande de samenwerking met TaaS te vernietigen omdat de lokale autonomie daarmee in het gedrang dreigt te komen, heeft voor heel wat onduidelikheden gezorgd voor de lokale besturen.

Eind januari verscheen wel 'Handvaten voor lokale besturen om gemeentelijke administratieve sancties toe te passen voor beperkte snelheidsovertredingen'.

Hoewel er nog steeds onduidelijkheid heerst, zetten sommige gemeenten nu toch definitief hun handtekening onder de contracten met het TaaS-project. Andere gemeenten nemen een veeleer afwachtende houding aan.

Dat brengt mij tot de volgende vragen, minister. Hoe reageert u op het feit dat er toch effectief gemeenten hun handtekening onder het contract met TaaS zetten? Weet u of daarover, voorafgaand aan de ondertekening, contact is geweest met de Vlaamse administratie, zoals minister Somers stelde in de plenaire vergadering in januari?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik ga niet herhalen wat de collega's al gezegd hebben. We hebben het hier al meermaals over gehad. Minister Somers heeft inderdaad naar aanleiding van de vragen over de vernietiging van de overeenkomst in de plenaire vergadering gezegd dat er communicatie naar de lokale besturen zou volgen om duidelijk te maken wat wel en niet kan, dat ze eerst moeten praten met de Vlaamse administratie als ze zulke contracten zouden overwegen, dat de administratie hen daarbij zou begeleiden en dat de lokale autonomie en de verkeersveiligheid altijd voorop moeten staan.

We hebben dan vernomen dat een aantal lokale besturen sowieso gaan doorzetten met het TaaS-project. Het consortium zou verzekeren dat de gemeenten voldoende

soeverein en autonoom een mobiliteitsbeleid kunnen voeren. Volgens wat we van de communicatie van minister Somers konden vernemen, zou dat voldoende zijn om op een wettelijke manier een overeenkomst met het consortium af te sluiten.

Net als de collega's hebben wij daar toch nog altijd een aantal vragen en bedenkingen bij. Want een van de voorwaarden van het decreet is toch nog steeds dat alle infrastructuur van de trajectcontroles volledig gefinancierd moet zijn door de lokale overheid. Wat ons betreft, betekent dat dat cofinanciering op lokaal niveau tussen twee gemeenten of met de lokale politie mogelijk is. Maar in het geval van TaaS is die voorwaarde volgens ons niet vervuld.

Minister, zouden we de richtlijn die naar de lokale besturen verstuurd is, kunnen krijgen? Werd daarin verduidelijkt op welke manier de trajectcontrole gefinancierd moet worden? Een gemeente moet zijn autonomie over het mobiliteitsbeleid behouden. Wat houdt dat volgens u precies in, minister? Wordt dat verduidelijkt in de communicatie naar de lokale besturen?

U bent ook een evaluatie aan het uitvoeren. Wat wordt er precies bekeken in die evaluatie? Worden ook de voorwaarden die in de wetgeving opgenomen zijn, mee geëvalueerd? Wanneer zou die evaluatie er zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, collega's, uiteraard ben ik zelf ook blij dat ik terug ben. Het zullen wel een heel aantal vragen om uitleg zijn, maar dat neem ik er natuurlijk bij. Dat ik deze drie vragen vandaag beantwoord, en niet vorige week of de week daarvoor, geeft ons wel het voordeel, aangezien ik deze week feedback gekregen heb over de evaluatie, dat ik u daar ook een duidelijker antwoord op kan geven, wat eerder niet het geval zou zijn geweest.

De analyse van de evaluatie is inmiddels rond. Er zijn 153 lokale besturen die de bevraging effectief hebben ingevuld, ofwel goed 51 procent van alle Vlaamse steden en gemeenten, wat op zich toch een goede feedback kan geven. Op het moment dat de bevraging gelanceerd is, waren een drietal lokale besturen, namelijk Mechelen, Lier en Nijlen, al gestart met GAS 5. (N.v.d.r.: Het kabinet van minister Peeters heeft gevraagd de volgende rechtzetting aan het verslag toe te voegen: "Nijlen dient Willebroek te zijn.") Zij konden ons dus al meer accurate gegevens en informatie bezorgen over het hele doorloopproces dat zij hebben gevolgd. Ook de feedback die ze over de implementatie konden geven, was interessant.

99 van die 153 lokale besturen hebben aangegeven dat ze in de loop van 2022 of 2023 willen starten met GAS 5. 51 lokale besturen hebben aangegeven dat ze geen gebruik wensen te maken van de mogelijkheden van GAS 5, of toch alleszins niet in 2022-2023.

Welke redenen gaven lokale besturen aan om niet met GAS 5 te starten? Dat zijn er een drietal. Sommige lokale besturen zeggen dat ze niet akkoord gaan met het depenaliseren van beperkte snelheidsovertredingen. Dat is natuurlijk hun goed recht. Ik heb in het parlement al meerdere keren gezegd dat wij de handvatten, de tools en het kader geven. Het is aan de lokale besturen zelf om te beslissen om daar al dan niet in mee te gaan. Sommige willen het dus 'carrément' niet. Een aantal andere lokale besturen zeggen dat de investerings- en de personeelskosten een te hoge drempel vormen.

Nog andere zeggen dat de procedure voor GAS 5 voor hen een struikelblok vormt, namelijk dat het te complex is voor een lokaal bestuur. Zij stellen voor dat er een aantal kleine technische correcties zouden worden doorgevoerd aan artikel 29quater van de Wegverkeerswet die GAS 5 heeft ingevoerd. Die hebben betrekking op het afschrift van proces-verbaal (pv) en op de termijn voor de behandeling van het

verweer. Dat zijn twee specifieke punten waaromtrent de lokale besturen graag een kleine technische correctie willen.

Verder blijven nog de gekende pijnpunten naar boven komen. Dat is het verhaal van de aanpak van buitenlandse overtreders en van rechtspersonen en de aanpak van recidive, waar de heer Bex daarnet even naar verwees.

Die drie lokale besturen hebben ons alleszins een goed inzicht in hun manier van werken kunnen geven en van pv's die zij op basis van deze nieuwe regeling hebben uitgeschreven. Ik denk dat het straks handig is om deze best practices uit te rollen naar de andere lokale besturen die potentieel gebruik willen maken van GAS 5.

Het gaat specifiek over Mechelen, Willebroek en Lier, waarbij Mechelen alles in eigen beheer afhandelt, terwijl Willebroek en Lier gebruikmaken van de GAS-ambtenaar van Mechelen. Zo hebben we ook de verschillen van wie volledig autonoom werkt en wie samenwerkt met andere. Gisteren hebben we nog een aantal persberichten kunnen lezen over Limburg, waar ondertussen heel wat lokale besturen zijn ingestapt. Bijvoorbeeld de gemeente Genk neemt mee de lead en andere lokale besturen enten zich daarop, naar het voorbeeld van Mechelen, Willebroek en Lier. Ik denk dat we daar sowieso best practices uit kunnen halen.

Ik kan nu ook al meegeven dat we inzake die pijnpunten rond afschrift pv en de termijn van de behandeling van het verweer de remediëring zullen opstarten, zodat we kunnen tegemoetkomen aan de verzuchtingen die daarover naar boven kwamen.

Ik kom tot de vraag van de heer Bex over de financiering van de handhavingsinstallaties en het hele verhaal van TaaS. Ik denk dat we dat al voldoende naar boven hebben gebracht in het parlement bij de actuele vragen. Artikel 29quater van de Wegverkeerswet bepaalt heel duidelijk dat het moet gaan om een automatisch toestel dat volledig gefinancierd is door de lokale overheid. Die voorwaarde is duidelijk. Maar dat sluit natuurlijk niet uit dat er een cofinanciering kan worden opgezet op lokaal niveau tussen twee of meerdere gemeenten, tussen de lokale politie en de gemeente en dergelijke meer. Dat kan en mag uiteraard ook, net zoals ook een privéfirma eigenaar kan zijn van een installatie waar dan een lokaal bestuur voor betaalt. Ook daarmee is voldaan aan de financieringsvoorwaarde.

Ik kom tot de vragen van mevrouw Robeyns over de richtlijn aan lokale besturen. De richtlijn waarover u spreekt, is eerder een soort van FAQ die ook het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB) inmiddels ter beschikking heeft gesteld. U vindt die op de website van ABB, onder lokaal bestuur. En ook de VVSG heeft deze link al meegenomen in haar recente nieuwsbrief, zodat alle lokale besturen die vragen en antwoorden heel duidelijk kunnen terugvinden.

Ik heb altijd gezegd dat verkeersveiligheid uiteraard primeert. Wat de kwestie-Bonheiden betreft, kan het natuurlijk niet dat lokale besturen hun eigen autonomie afstaan of hun eigen mogelijkheid om in te zetten op veiligheidsmaatregelen beknotten. Dat kan uiteraard niet. Verkeersveiligheid is en blijft een absolute prioriteit. Lokale besturen moeten uiteraard te allen tijde zeggenschap hebben over wat zij willen uitrollen: willen zij verkeersdrempels, willen zij wegversmallingen of dergelijke? Het is natuurlijk niet geoorloofd om daaromtrent afstand te doen van hun eigen autonomie.

Ik kom tot de vragen van mevrouw Moors over lokale besturen die contracten ondertekenen met TaaS. Lokale besturen kunnen dat. Ik denk aan het voorbeeld van Bilzen en van een aantal andere Limburgse gemeentes. Daarbij geldt echter weer duidelijk de voorwaarde dat ze niet hun eigen maatregelen rond verkeersveiligheid afstaan.

Zij moeten mij niet voorafgaandelijk vragen op welke manier zij hun GAS 5 willen uitrollen. Zij staan daar vrij in. Maar ze moeten natuurlijk wel binnen de voorwaarden blijven van artikel 29quater van de Wegverkeerswet. In die zin zijn zij vrij om te bepalen hoe of wat, uiteraard binnen de vooropgestelde spelregels en hetgeen het Agentschap Binnenlands bestuur duidelijk heeft gecommuniceerd.

Tot slot, mijnheer Bex, kom ik tot uw vraag over de federale GAS-wetgeving. GAS 5 werd ingevoerd via Vlaamse regelgeving en de Wegverkeerswetgeving. Het valt niet onder de federale GAS-wetgeving. Wij gebruiken wel het systeem van de administratieve sancties, maar de federale evaluatie van het hele GAS-systeem heeft niet rechtstreeks betrekking op GAS 5. GAS 5 zit bij ons in de Wegverkeerswet, daar waar Vlaanderen bevoegd voor is.

We hebben nu die eerste evaluatie. Ik was blij dat ik die informatie vandaag met jullie kon delen. Maar ik neem aan dat we alles zullen moeten blijven opvolgen. Als we straks van die 50 of zelfs 99 lokale besturen die aangeven er werk van te willen maken, input krijgen voor bijsturing, staan we daar zeker voor open. Dat kan dan uiteraard ook.

Ik hoop hiermee al jullie vragen te hebben beantwoord.

De voorzitter: Minister, dank u wel voor uw uitvoerige en actuele antwoord.

De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad interessant dat we die evaluatie hier vandaag meekrijgen.

Het is goed dat heel wat gemeenten hiermee aan de slag willen gaan, want dat kan de verkeersveiligheid alleen maar bevorderen. Alleen blijven wij zitten met een aantal vragen. U hebt gezegd dat die federale evaluatie eigenlijk niet van toepassing is op deze regels. Maar toch is het zo dat het probleem van de recidivisten die meerdere snelheidsovertredingen maken, niet wordt opgelost door die GAS 5 en dat er ook een probleem blijft met mensen die hun boetes niet betalen. U hebt zelf verwezen naar buitenlandse overtredders of rechtspersonen. Dat lijkt me een belangrijk aandachtspunt.

Maar waar ik in mijn repliek vooral de focus op wil leggen, minister, is de vraag in welke mate dat samenwerkingsmodel van TaaS, waarbij zij worden betaald voor de installatie via de overtreddingen die worden gemaakt door burgers en waarbij er bij elke boete die wordt betaald een bepaald bedrag naar TaaS gaat, beantwoordt aan de decretale voorwaarden.

We hebben hier met het parlement een decreet goedgekeurd waarin staat dat de gemeenten zelf die infrastructuur moeten financieren. U zegt terecht dat dat ook kan betekenen dat gemeenten samenwerken, dat politiezones samenwerken. Tot daar ga ik akkoord. Maar u zegt ook dat de regering volgens u al duidelijk heeft gezegd dat het systeem waarbij TaaS wordt betaald via de boetes van de overtredders, van de burgers, beantwoordt aan het decreet. Ik zeg u heel duidelijk dat, zoals ik het decreet lees, dat duidelijk niet zo is. Wij hebben gezegd dat lokale besturen het zelf moeten betalen. En het klopt dus niet dat de mate waarin een privé-investeerder middelen binnenkrijgt, afhangt van het aantal verkeersovertredingen. Dat is een vorm van publiek-private samenwerking die wat ons betreft te ver gaat.

Ik zie dat ook lokale bestuurders van de N-VA dat zeggen. Ik zie dat ook de heer Brouns in het verleden zulke dingen heeft gezegd. Eigenlijk zitten we hier met een regering die, terwijl het parlement zegt dat het met het decreet heeft bedoeld dat de gemeenten dat zelf moeten betalen, voortdurend blijft zeggen: 'Nee, nee, nee,

wij weten beter dan het parlement zelf wat het parlement heeft bedoeld.' Ik hoop dat de collega's hier vandaag nu eens eindelijk volledig duidelijk zeggen dat het verdienmodel waarbij die privéfirma's 25 euro of meer krijgen per verkeersovertreding, niet de zelffinanciering door de gemeentes is die wij met het decreet hebben bedoeld, zodat de regering daar eindelijk mee aan de slag kan.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik dank u voor uw uitleg. Het is inderdaad goed om te horen dat de evaluatie van GAS 5 geland is en dat we daarmee verder kunnen.

Tijdens de plenaire vergadering van 19 januari heeft minister Somers inderdaad aangegeven dat er 's anderendaags een richtlijn zou vertrekken naar de lokale besturen over het TaaS-model. Ik was wel wat ontgoocheld dat het geen brief was. Ik had immers verwacht dat er een brief zou worden geschreven naar alle lokale besturen om hen attent te maken op de problematiek die de TaaS-contracten met zich meebrengen. Maar men heeft gekozen voor een publicatie op de website van het Agentschap Binnenlands Bestuur. Nu goed, er wordt daar inderdaad een duidelijke uiteenzetting gegeven. Maar men moet het al weten. Ik heb van u begrepen dat de VVSG zich ondertussen heeft beziggehouden met de zaak en dat de lokale besturen nu wel allemaal zijn ingelicht dat er een verduidelijking kan worden verkregen. Maar ik vond het wel wat jammer dat het op deze manier is moeten gebeuren. Dit terzijde.

Ik kom tot de kern van de zaak van de TaaS-contracten. Ik heb het vernietigingsbesluit van minister Somers over Bonheiden goed gelezen. Ik heb ondertussen weet van andere gemeenten, waar inderdaad, mijnheer Bex, de burgemeester wordt geleverd door de N-VA, zoals in Sint-Pieters-Leeuw. Ik heb uitvoerig contact gehad met die collega. Ik heb begrepen dat zij zich hebben laten adviseren door de lokale politie. Dat vind ik toch een groot verschil.

Men moet natuurlijk niet naar een verdienmodel streven. Het lokale bestuur mag er niet van uitgaan dat het TaaS-project een verdienmodel mag worden. Ik heb begrepen dat men dat in Bonheiden zelfs in de begroting had ingeschreven. Men wilde zo'n trajectcontrole invoeren, omdat men anders moest overgaan tot een belastingverhoging. Dat is natuurlijk de foute insteek. Maar wanneer men het doet met als doel om de verkeersveiligheid te handhaven, als men dat als sluitstuk van de verkeersveiligheid wil invoeren, dan moet er ruimte zijn om dat te doen.

De voorzitter: Collega Moors, mag ik u vragen om af te sluiten?

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb nog een vraag. Naar aanleiding van een klacht van de oppositie is het contract van Bonheiden vernietigd door de minister. In Bilzen werd het contract aangepast nadat er vragen werden gesteld, zo heb ik gehoord en gelezen. Daar is dus geen ambtshalve vernietiging gebeurd. De oppositie heeft het zo gelaten. Waar is de grens? Is de lokale autonomie in die zin beperkt of mag de gemeente het blijven doen indien zij vindt dat het moet gebeuren? En als de oppositie geen opmerkingen heeft, kan ze daar dan mee verder gaan?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is op zich positief dat die evaluatie gebeurt. Het is ook goed dat u zegt dat er een aantal aanpassingen moeten gebeuren.

Maar ik vrees dat we er alleen met technische correcties niet zullen raken. Het is de eerste keer dat ik u hoor zeggen dat de ingrepen zoals ze in de contracten stonden, absoluut niet kunnen. Ik denk dat het de eerste keer is dat u dat zo

expliciet zegt. Ik deel de mening van collega Bex dat de voorwaarde van de financiering totaal niet vervuld is met die overeenkomsten. Dat is ook de reden waarom ik altijd heb gezegd dat er in de evaluatie ook een verduidelijking moet komen van het decreet. Volgens u is het decreet duidelijk, maar volgens ons niet. Ik denk dat dat verduidelijkt moet worden. Het kan niet zo zijn dat als de financiering moet gebeuren door het lokale bestuur, we dat op deze verdoken manier gaan doen. Dat klopt gewoonweg niet. Dat is niet de bedoeling van het decreet.

Voor alle duidelijkheid: het is een goedbedoeld decreet. Wij kunnen op zich achter het principe ervan staan. Maar deze uitvoering is niet correct. Als we niet decretaal een aantal zekerheden gaan aanpassen en vergrendelen, wat is dan het gevolg? Dat we iedere keer gaan moeten wachten op een klacht van de oppositie, om dan beslissingen al dan niet te vernietigen? Dat is toch ook geen rechtszekerheid? Dat is niet de manier om verkeersveiligheid te garanderen.

Ik blijf wat dat betreft dus op mijn honger zitten. Ik blijf daarop aandringen. We moeten decretaal verankeren, als dat nu volgens u niet zo is, dat dit soort wanpraktijken niet meer kunnen in de toekomst.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Welkom terug, minister.

Ik wil even tussenkomen vanuit de praktijk, want wij hebben ook reeds enkele maanden ervaring in onze politiezone, collega's. 87 procent van de boetes wordt geïnd in het kader van GAS 5, tegenover 85 procent niet. 1,5 procent reed te snel, tegen gemiddeld 10 tot 40 procent bij de mobiele controles.

En heel belangrijk, en daar zie ik een pragmatische oplossing voor de toekomst: wij kunnen dankzij een eigen lokaal verwerkingscentrum en dankzij eigen werking tweemaal meer opnieuw investeren in verkeersveiligheid dan als we zouden werken met TaaS, en driemaal meer, collega's, als we het zouden doen via Crossborder. En dat is meteen mijn vraag, minister. U hebt mij gezegd dat u in het kader van GAS 5 het federale doorstortscenario ook zou meenemen. Vandaag betaal je aan TaaS 24 euro. Als je het lokaal doet, zitten we nu aan 12 euro, maar we kunnen het voor 10 euro doen. Doe je het via Crossborder, is het 8 euro. Van 24 naar 8 euro, dat is wat mij betreft heel duidelijk. Recidive is opgelost. Er zijn geen verwerkingskosten. De buitenlandse chauffeurs zijn opgelost.

GAS 5 mag blijven bestaan. Er zijn een aantal zaken die geëvolueerd zijn. De deling van informatie in het kader van recidive is een heel belangrijk punt uit die federale evaluatie. Maar wij zijn absoluut pro Crossborder. Ik denk dat dat ernstig onderzocht moet worden en dat we daarmee heel veel zullen oplossen en dat veel meer besturen dan vandaag ervoor zullen kiezen.

Ik heb nog één praktische vraag, minister. Wij moeten vanuit de lokale besturen aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) toestemming vragen als we in het kader van trajectcontrole ANPR-camera's willen plaatsen langs gewestwegen op ons grondgebied. Die vraag ligt al enkele maanden bij AWV. Misschien kunt u daar ook aandacht voor hebben dat dat heel snel en heel vlot verloopt.

Voorzitter, ik moet de vergadering zo dadelijk even verlaten. Mijn vragen mogen gewoon naar achteren geschoven worden. Ik moet heel even de pers te woord staan naar aanleiding van een investering van de minister op ons grondgebied.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Ik wil toch nog even heel duidelijk zeggen wat dat 'zelf betalen' betekent, want dat blijft hier blijkbaar een moeilijk punt. Ik verwijs opnieuw naar wat artikel 29quater in de Verkeerswet heel expliciet zegt: de overtreding wordt vastgesteld door een automatisch toestel, dat volledig gefinancierd is door de lokale overheid. Waarom is dat daarin opgenomen? Ik neem aan dat er vandaag op het grondgebied van Wellen of Lummen ook al camera's staan langs gewestwegen die misschien ook wel door een zone gaan waar een snelheidslimiet van 30 of 50 kilometer per uur geldt. Wel, het was duidelijk dat men die camera's niet kon gebruiken om daar GAS 5 voor te hanteren. Dat was het opzet van dat hele verhaal van automatische toestellen die gefinancierd zijn door de lokale overheid.

Betekent financiering door de lokale overheid dat men nooit gebruik kan maken van diensten van een derde? Neen. Ik denk dat we dat heel duidelijk moeten communiceren. En waarom niet? Het plaatsen van de palen voor de camera's, het plaatsen van de camera's als dusdanig, het zorgen dat er ICT voorradig is om alle data uit te lezen: ik denk dat er nauwelijks lokale besturen zijn die dat allemaal zelf in eigen beheer doen. Zij gaan daarvoor meestal, net zoals het Agentschap Wegen en Verkeer dat doet, in zee met een private firma die camera's ter beschikking stelt en dergelijke meer. Als je zou zeggen dat men nooit of nooit mag samenwerken met een lokale instantie, dan zou je bijna zeggen dat elk lokaal bestuur alles zelf moet gaan fabriceren, zelf ICT-programma's moet uitschrijven en de hardware gaan plaatsen. Ik denk dat dat ook nooit of nooit de bedoeling is.

Met betrekking tot TaaS vroeg mevrouw Moors waar het kader is. Het kader dat wij gecreëerd hebben, is om lokale besturen zelf tools in handen te geven om GAS 5 te innen, omdat men continu de kritiek had dat in de zones 30 en 50 veel te weinig wordt beboet. Met de trajectcontroles gaat men via lokale politiezones of via het Agentschap Wegen en Verkeer heel vaak focussen op de drukkere gewestwegen. In de schoolomgevingen en in de dorpskernen wordt te weinig beboet. Men wil zelf tools in handen hebben. En dat hebben wij gedaan met GAS 5. Het staat lokale besturen vrij om daar gebruik van te maken, ja dan neen.

Kan dat met TaaS? Het is niet aan mij om elk individueel contract te beoordelen. Over het contract van Bonheiden, dat werd goedgekeurd in de gemeenteraad, zijn er klachten gekomen. En finaal heeft de minister van Binnenlands Bestuur, naar aanleiding van die klachten, daarop ingegrepen. Betekent dat dat geen enkel contract met TaaS geldig is? Het is niet aan mij om daarover te oordelen. Ik vind het eigenlijk zelfs vreemd. Hier zitten toch heel wat lokale mandatarissen. Men houdt altijd heel erg een pleidooi voor lokale autonomie. Als vandaag een gemeenteraad beslist om op die manier gebruik te maken van het systeem van GAS 5 en er wordt een gemeentelijk reglement goedgekeurd in de gemeenteraad, is het niet aan mij om te zeggen dat de gemeenteraadsleden iets fouts doen en dat dit niet mag of kan. Als het niet correct en niet conform de bestaande regelgeving is, dan kan men klachten indienen bij het toezicht. En dan zal daar finaal, zoals bijvoorbeeld in Bonheiden gebeurd is, al dan niet gevolg aan worden gegeven.

Het is in eerste instantie aan de lokale besturen en aan de gemeenteraden om te beoordelen of het conform het juridische kader is. Als het conform het juridische kader is, kan het in principe doorgaan. Het doel is absoluut niet om geld in het laatje van de lokale besturen te brengen. Daar volg ik mevrouw Moors volledig in. Het doel is absoluut niet om een verdienmodel te creëren. Het is absoluut niet om private spelers daar rijk van te laten worden. Neen, het doel moet nog altijd zijn om de verkeersveiligheid in die zones 30 en 50 te verhogen, en dat door in te zetten op de sluitsteen van de verkeersveiligheid, namelijk de handhaving. Dat moet ik eens te meer herhalen.

Mijnheer Bex, u zegt dat ik iets anders zou hebben gezegd. Ik weet niet waar u dat haalt. Ik denk dat ik altijd gezegd heb dat verkeersveiligheid primeert. Dat

men gebruikmaakt van private firma's voor de hardware, de software, ICT-programma's en dergelijke: dat doen wij met AWW ook. We hebben een private firma die de ijking gaat doen van onze toestellen. Kortom, ik denk dat dat niet kan worden uitgesloten. Maar inboeten aan verkeersveiligheid en heel het verkeersveiligheidsbeleid in handen geven van derden, of ervoor zorgen dat een deel van de boete automatisch naar een private firma gaat? Ik denk niet dat ik dat ooit gezegd heb. En 'zelf betalen' slaat hier op het feit dat je geen gebruik kunt maken van die die al door het gewest geplaatst zijn. Die kunnen niet mee opgenomen worden in GAS 5.

Cofinanciering met andere lokale besturen, zoals Lier doet en zoals in Limburg een aantal gemeenten samen met Genk gaan doen, kan wel. Ik vind alleszins dat dat moet kunnen.

Ik kom tot het verhaal van Crossborder. Er zijn inderdaad een aantal besturen die geen gebruik willen maken van GAS 5 en wachten op het doorstortscenario van Crossborder. U geeft een aantal cijfers inzake de opbrengst voor de lokale besturen. Ik weet niet of ze allemaal perfect kloppen. Maar u weet ook wel dat als we straks gaan zeggen dat alles via Crossborder moet verlopen, dat een enorme impact heeft op het verkeersboetefonds en ook op de Vlaamse begroting. Ik kan niet zeggen dat men daar vandaag al groen licht voor zal geven. Dat voor alle duidelijkheid. In het regeerakkoord stond het creëren van een kader voor het innen van GAS-boetes om de verkeersveiligheid te verhogen. Dat element van het regeerakkoord heb ik uitgevoerd. Crossborder zal ik verder op de vergadertafel leggen. Ik heb daar binnenkort nog overleg over met collega's, maar dat heeft wel degelijk een enorme impact op de Vlaamse begroting.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, de doelstellingen zijn duidelijk, en die delen we. Ik stel vast dat collega Brouns vanuit de lokale praktijk een aantal manieren van werken kan aangeven waarbij de winst voor verkeersveiligheid groter is dan wanneer er wordt samengewerkt met TaaS. Dat vind ik in eerste instantie al een reden om te gaan bekijken in welke mate we daaruit kunnen leren en andere gemeenten aanmoedigen om hetzelfde te doen. Dat lijkt mij geen inbreuk op de lokale autonomie maar juist een hulp vanuit Vlaanderen om het nog beter te doen.

Over de financiering geeft u nu wellicht terecht aan wat de reden is waarom die zin in het decreet is gekomen, maar die zin staat er wel in: "volledig gefinancierd door de lokale overheid". In het geval van TaaS is dat niet het geval want het wordt gefinancierd door boetes van de burgers. Dus is het gewoon wachten, hetzij op een aanvechting van een gemeenteraadsbesluit, hetzij op een aanvechting van GAS-boetes die op die manier tot stand zijn gekomen, om vast te stellen dat wat daar op het terrein gebeurt, manifest in strijd is met het decreet. Ik denk dus dat u gewoon eerlijk moet zeggen wat u wilt en desnoods het decreet aanpassen, want het systeem van TaaS is gewoon manifest in strijd met het decreet. Ik snap niet dat u daar zo moeilijk over doet. Is dat vanwege een of andere ideologische agenda? Je kunt zo'n zin toch niet anders interpreteren dan zoals hij er staat? "(...) volledig gefinancierd door de lokale overheid": daar kun je toch niet zo veel interpretatie aan geven?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb goed geluisterd naar het debat, dat toch weer heftig was. Ik deel uw mening. De lokale autonomie is zeer belangrijk. De lokale besturen kunnen het beste beoordelen waar er veiligheidsmaatregelen moeten worden genomen, hetzij via infrastructuurwerken, hetzij via controle. We moeten er allemaal aandachtig voor blijven dat dit inderdaad geen verdienmodel mag worden. De enige doelstelling mag de handhaving van de verkeersveiligheid zijn.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, dank u wel. Ik blijf toch ook problemen hebben met die voorwaarde in het decreet. U geeft daar nu een uitleg aan die ik alleszins nog nooit heb gehoord. Misschien is het dan nodig om dat te verduidelijken. Ik blijf het ook tegenstrijdig vinden dat u zegt dat er geen verdienmodel mag worden gecreëerd, terecht, maar dat het de bedoeling is om de verkeersveiligheid voorop te stellen, en dat het niet kan dat een deel van de boetes automatisch naar private firma's gaat. Maar dat is natuurlijk wel wat hier gebeurt. Een percentage van de boetes gaat naar een firma. Ik heb ook geen probleem met samenwerking tussen gemeenten en politiezones, heel zeker niet. Het is belangrijk dat we de krachten bundelen, want het is een complex gegeven. Het blijft natuurlijk wel zo dat lokale besturen systemen opzetten met de bedoeling dat niemand de regels overtreedt. Maar als private firma's er een commercieel belang bij hebben dat mensen de regels overtreden, dan is dat niet oké.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van elektrische wagens – 1284 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, minister, iedereen weet dat ons wagenpark weg moet van de aandrijving op fossiele brandstoffen. De regels rond elektrificatie zijn duidelijk. Maar toch zag ik enkele weken geleden een vreemd bericht in de krant. Die elektrificatie gebeurt bijna volledig via bedrijfswagens. Bijna 9 op de 10 van de bijna 22.700 volledig elektrische auto's werden ingeschreven op naam van een onderneming of zelfstandige. Op basis van de inschrijvingscijfers van 2021 kunnen we weliswaar spreken over een nooit geziene stijging, maar tegelijkertijd zien we geen omschakeling bij de gewone particuliere eigenaars.

Wie trouwens als particulier een showroom binnenstapt, krijgt bij de dealers zelden een grondige uitleg over elektrische wagens, laat staan een aanmoediging om die groene keuze te maken. Dat blijkt uit de bevindingen van de mysteryshoppers met aankoopplannen die werkten in opdracht van het marktonderzoekbureau Profacts. Opvallend was dat ook de helft van de bezochte verkopers niet meegaat in de voorkeur van de klant voor een elektrisch voertuig. Heel wat verkopers lijken zelfs allerm minst overtuigd van de toekomst van elektrisch rijden, zo blijkt volgens de krant. De argumenten die volgens Profacts meespelen bij de verkopers zijn: onvoldoende rijbereik, de prijs, praktische besommeringen over laadpalen en onzekerheid over fiscaliteit en energieprijzen. Nochtans moet je ook als particulier geen belasting op de inverkeerstelling (BIV) betalen en krijg je voor het plaatsen van een laadpaal 1500 euro via de belastingen terug. Blijkbaar is dit alles niet voldoende.

Minister, wat vindt u van deze resultaten? Welke initiatieven zult u nemen om het elektrisch rijden ook bij particulieren aantrekkelijker te maken?

De voorzitter: Een interessante vraag.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dat is zeker een interessante vraag. We willen alleszins de zero-emissiewagen, of dat nu elektrisch of met andere duurzame alternatieven

is, zeker promoten omwille van ons klimaat. De cijfers zijn ons bekend. Onze administratie volgt al deze cijfers heel nauwgezet op.

We weten inderdaad dat de vergroening sneller gaat bij de bedrijfswagens wegens het kader dat daarvoor is opgesteld. De hogere fiscale aftrek is daar natuurlijk een belangrijk element bij. Maar uit steeds meer bronnen krijgen we te horen dat ook bij particulieren de aankoop van volledig elektrische wagens in de lift zit. In december 2021 bedroeg het marktaandeel bijna 8 procent, wat een veelvoud is van wat de voorbije jaren werd verkocht. Toen schommelde dat telkens rond 1,7 tot 2 procent. Nu zitten we aan 8 procent, wat sowieso een mooie vooruitgang is. Ik neem aan dat dat aandeel alleen maar zal groeien.

U vraagt naar welke initiatieven er worden genomen. Er werden in het verleden reeds een aantal communicatiecampagnes gevoerd. Ook onze website www.milieu-vriendelijkevoertuigen.be geeft heel nauwgezet aan op welke manier je het best kunt te werk gaan als je een auto wilt aankopen. Daaruit blijkt heel erg wat de voordelen van elektrische wagens zijn en wat de totale kostprijs zal zijn. Daarnaast moeten we vertrouwen schenken door te zorgen voor ruim voldoende laadpaalinfrastuctuur, op publiek domein maar ook op het private domein, via de recent goedgekeurde regelgeving van 'paal volgt wagen'. Het gaat dus om communicatiecampagnes, meer dan voldoende laadinfrastructuur plaatsen, elke 25 kilometer langs de drukke verkeersassen, publiek maar daarnaast ook semipubliek en privaat. Stimulansen geven via de verkeersfiscaliteit stond in de visienota van ons klimaatplan. Daaromtrent wordt verder onderzoek opgezet. Daarnaast is er ook de aanduiding van onze transitiemanager elektrificatie om alles continu te blijven opvolgen.

Ik heb er alleszins vertrouwen in als ik luister naar heel wat stakeholders maar ook naar mensen die ik tegenkom. Bij elk laadpaalpunt dat we openen, wordt telkens de vraag gesteld wie er al elektrisch rijdt. Een toenemende groep geeft aan volledig elektrisch te rijden. Dat, samen met het uitfaseren tegen 2029, zal ons in de toekomst zeker naar een meer duurzaam wagenpark brengen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben positief ingesteld over de toekomst van de elektrische wagens. Ondertussen was er op 27 januari een persbericht dat stelt dat de helft van de particuliere autobezitters in België van plan is om een elektrische of hybride wagen te kopen. Dat is positiever nieuws dan wat ik in mijn vraag om uitleg heb gezegd. Het gaat traag, maar laat ons hoopvol zijn dat er in de toekomst een switch zal gebeuren naar die elektrische wagens.

Een van de belangrijkste elementen zijn, zoals u hebt aangehaald, de laadpalen. Er stond een vraag om uitleg geagendeerd, maar die werd blijkbaar omgezet in een schriftelijke vraag. Als ik mag, zou ik hierover graag een stand van zaken krijgen. Wat is uw visie op het aantal laadpalen? Zult u die doelstelling halen? Er was een bericht van de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) die stelt dat er aan het huidige tempo onvoldoende laadpalen zullen zijn, dat het nooit op tijd zal zijn. Anderzijds kwam gisteren het bericht dat de ultrasnelladers op de snelwegparkings een enorm goede evolutie doormaken. Die berichten zijn er. Het ene is wat positiever dan het andere. Minister, wat is de stand van zaken over de laadpalen?

Ten slotte wil ik nog een laatste punt aanhalen. Het is een probleem over de parkeerplaatsen dat mij werd signaleerd door enkele gemeenten. Ik weet dat dat deels federale materie is. Er worden parkeerplaatsen voorbehouden voor elektrische voertuigen. Zij moeten geen parkeertarief betalen, enkel het stroomverbruik. Maar natuurlijk kan men dat omzeilen door gewoon de stekker in te steken zonder

op te laden. Die auto's kunnen daar dan een hele dag geparkeerd staan. Zo is er geen plaats voor andere auto's om op te laden. Minister, hebt u weet van dit probleem dat door de gemeenten wordt gesignaleerd? Kunnen er eventueel op federaal niveau gesprekken worden gevoerd om dit aan te pakken?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik sluit zeer graag aan bij deze bijzonder interessante vraag van Martine Fournier. Minister, het is immers superbelangrijk dat ook de particulieren mee zijn in die transitie. Dat is heel belangrijk om de doelstellingen van de Vlaamse Regering op het vlak van klimaat en schone lucht te kunnen waarmaken.

In dat opzicht wil ik graag drie bedenkingen maken, drie vragen uiten. Ten eerste, hoever staat het met de aanduiding van die transitie-manager? Is die persoon al aan de slag of wanneer zal die aan de slag gaan? Wat is zijn of haar opdracht?

Ten tweede, een heel belangrijk aspect van deze problematiek is de positie die de garagisten innemen. Want we zien dat zij vaak teruggrijpen naar fossiele brandstoffen, zelfs wanneer mensen vragende partij zijn voor een elektrische wagen. En dat heeft volgens mijn informatie ook te maken met het feit dat het businessmodel van de garagisten nog vaak is gebaseerd op het onderhoud van die wagens op fossiele brandstoffen eerder dan op hun verkoopprijzen. En wanneer zij elektrische wagens gaan verkopen, waar veel minder onderhoud aan is, dan snijden zij een beetje in eigen vlees. Het is dan ook belangrijk, wanneer we die transitie willen voltrekken en ook de particulieren daarin willen meekrijgen, dat u ook in dialoog gaat met de garagisten en hun hulpinstrumenten aanbiedt om een leefbaar businessmodel aan te houden in tijden van elektrificatie.

Tot slot – maar daarop kunnen we misschien later terugkomen – denk ik dat het interessant zou zijn geweest om deze vraag te koppelen aan de vraag van collega Verheyden over de reclame voor wagens. Ik zal straks verduidelijken dat ik zeer terughoudend wil zijn over wat we gaan toelaten of verbieden op het vlak van reclame. Maar ik denk wel dat het een discussie is die over hetzelfde gaat: dingen promoten die je als overheid eigenlijk niet meer wenselijk vindt. Dat is ook een belangrijke discussie.

Maar ik zal het hier houden bij de discussie over de transitie-manager en de rol van de garagisten, minister.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Mevrouw Fournier, ik dank u voor uw vraag. Het gaat traag, en dat is ook logisch: een Vlaming is een gewoontedier, verandert niet graag van gewoonten. Dat zal voor de meeste mensen zo zijn. Het gaat traag.

Maar wat ik wel merk in mijn omgeving, is dat mensen die een nieuwe wagen aanschaffen voor hybride kiezen. Dat merk ik wel. Volledig elektrisch blijft nog moeilijk, en misschien heeft dat met de prijs te maken. Maar ik heb de indruk dat men wel voor hybride gaat. In ieder geval zal de markt de vraag volgen.

En de collega's hebben gelijk: de garagisten zijn gefocust op wat hen het meeste opbrengt. Tot nu toe waren dat inderdaad wagens op fossiele brandstoffen. Zij moeten die klik maken. Ik snap de vragen van de collega's naar reclame die zal worden gevoerd. De minister moet het overleg met de sector voortzetten. Men moet wel degelijk de zaken aanbieden en aan de klant verkopen. Maar momenteel deinst de Vlaming nog wat terug voor de prijs. Een elektrische wagen is immers niet zo goedkoop.

Ik denk dat het in orde zal komen wat betreft de vraag. Het zal ook wel moeten. Maar de vraag is of de markt zich voldoende en op tijd zal kunnen aanpassen en volgen. Daarom is overleg met de sector essentieel.

Nog belangrijker is de vraag die terecht werd gesteld door mevrouw Fournier, over de laadpalen. Ik maak mij daar ook wat zorgen over. Er gaat geen week voorbij of ik krijg als lokaal bestuurder hierover een vraag: waar en wanneer gaan jullie laadpalen plaatsen? Ook voor gemeenten en steden is dat geen eenvoudige opdracht, zeker gezien de bemerkingen die werden gemaakt met betrekking tot de afstand. In bepaalde centra is het heel moeilijk om dat te realiseren. Maar goed, dat is een ander debat.

Het zijn elementen die hier wellicht geregeld zullen terugkomen. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, er heerst momenteel nog heel wat onzekerheid bij de particuliere koper. Die koper wil zekerheid en die is er niet. Waarom zou die dan een dure elektrische wagen kopen? Er is onzekerheid rond de laadpalen, er is onzekerheid rond de sterkte van de netten.

Een gemiste kans is volgens ons ook de nieuwverkoop van de plug-inhybrides. Die zouden in 2029 in Vlaanderen worden verboden en niet gestimuleerd. Daarom gaan veel kopers nu nog voor die diesel en benzine. Anders zouden die mensen misschien wél kiezen voor een plug-inhybride.

Voorts wil ik nog even terugkomen op de recente opmerking van UNIZO over het tempo waarmee de laadpalen in Vlaanderen worden uitgerold. Dat tempo is onvoldoende om de versnelde elektrificatie op te vangen. En ze staan niet alleen met die opmerking. In november citeerde ik Mobia, de koepelorganisatie van de auto-sector, die toen stelde dat die laadinfrastructuur mogelijk een probleem zou worden, niet alleen op het vlak van de beschikbaarheid, maar, zoals ik daarnet ook al zei, ook op het vlak van de capaciteit van de elektriciteitsnetten en de elektriciteitsstarieven. Ook dat bleek nog een vraagteken te zijn. We zien waar die tarieven nu zitten.

Zij vroegen zich toen af of er nog voldoende laadpalen zullen zijn voor al die elektrische auto's. U hebt nu nog drie jaar de tijd om 29.000 bijkomende laadpunten te realiseren, maar dat lijkt toch wel ergens de achilleshiel te worden.

De sector verwacht dat er tegen 2030 2,5 miljoen oplaadbare personenwagens op onze wegen zullen rijden. Men verwacht zelfs dat dat aantal nog razendsnel zal doorgroeien tot meer dan 4 miljoen wagens in 2035. Dat is dan nog zonder elektrisch aangedreven vrachtwagens, zonder lichte vrachtwagens, zonder bussen, zonder zware vrachtwagens. Elk weldenkend mens weet dat slimme keuzes en slimme investeringen noodzakelijk zijn als men een echte vergroening wil hebben in dat straatbeeld.

Minister, hebt u de garantie dat onze elektriciteitsnetten zullen voldoen aan de door u gestelde doelen? Want het gaat om meer dan investeringen in die laadpalen alleen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank jullie voor de bijkomende vragen en verzuchtingen. Ik zeg het telkens opnieuw: de mobiliteit van de toekomst zal duurzaam zijn of zal niet zijn. We weten dat mobiliteit verantwoordelijk is voor ruim 36

procent van de CO₂-uitstoot. Ik vind dan ook dat we volop de kaart van het terugduwen van de fossiele brandstoffen moeten trekken en dat we moeten kiezen voor duurzame alternatieven.

We kunnen met een positieve bril naar de toekomst kijken. We kunnen ook angstig zijn en ons heel veel zorgen maken en blijven stilzitten. Maar dat laatste wil ik niet doen. Ik wil met een positieve bril naar de toekomst kijken. En als ik zie wat er recent allemaal op tafel ligt qua cijfers, bevestigt dat ook dat we zeker positief naar de toekomst kunnen en mogen kijken.

Ik neem jullie graag even mee in het verhaal van onze laadpalen. Ik ga niet alles uit de doeken doen, want dan ontnem ik het recht van de heer Bex, die zelf zijn vraag heeft omgezet in een schriftelijke vraag. Ik ben afgelopen dinsdag nog nieuwe ultrasnelle laadinfrastructuur gaan openen in Limburg, van onder meer Fastned. Fastned maakt ook alleen maar gebruik van groene energie. Laat mij dat ook duidelijk stellen, want sommigen maken zich zorgen over het elektriciteitsnet. Bij alle elementen inzake laadinfrastructuur, publiek of semipubliek, waar wij 20 procent van subsidiëren, is de vereiste om gebruik te maken van groene energie. Dat is dus ook een bijkomend element: mee investeren in hernieuwbare energie om die laadpalen van elektriciteit te voorzien.

Dan kom ik bij de cijfers. U weet dat wij in onze visienota rond laadpaalinfrastructuur vooropgesteld hadden dat we tegen 2025 35.000 laadpaalequivalenten wilden hebben. Begin 2021 zaten we aan ongeveer 4900 laadpalen. We hadden in onze nota Clean Power for Transport vooropgesteld dat we er voor 2021 4000 extra wilden hebben. Dat zou dan betekenen dat we aan 8900 zaten. Wel, we zitten aan 10.500. We hebben dus ruim 5500 extra laadpalen geïnstalleerd in het voorbije jaar. Kortom, we hebben er het voorbije jaar al meer geïnstalleerd dan dat er in januari 2021 aanwezig waren. Het gaat dus heel snel wat dat betreft.

Jullie weten dat we in de tweede helft van 2021 onze projectcall gedaan hebben voor semipublieke laadpalen. Daarvan zijn 8900 laadpaalequivalenten aanvaard. Die zullen worden uitgerold. En omdat er zoveel enthousiasme was op de markt, zal er in februari een tweede projectcall gelanceerd worden. Ik heb er dus absoluut alle vertrouwen in dat we nog ruim voor 2025 de kaap van 35.000 laadpalen zullen halen.

Nu, het staat of valt niet met die 35.000. Dat heb ik ook al meermaals gezegd. Ik ben nooit te beroerd om plannen bij te sturen als de markt straks veel sneller gaat. En laat ons dat hopen. Het zal sowieso al sneller gaan doordat de tweedehandsmarkt een boost krijgt door de federale beslissing omtrent de salariswagen. Tegelijk zien we ook dat de private markt de vlucht vooruit neemt. Wel, dan moet er misschien extra laadpaalinfrastructuur komen. We weten wel dat 80 à 85 procent opgeladen wordt op het bedrijf of thuis. Daarnaast is er nood aan publieke laadpalen. Daar zetten wij ten volle op in. Is het niet voldoende, dan zijn we zeker niet te beroerd om dat bij te sturen.

Sommigen zeggen dat we meer moeten doen, maar ik wil toch andermaal verwijzen naar de website milieuvriendelijkevoertuigen.be, waar eenieder zelf de berekening kan maken of hij of zij het best kiest voor een volledig elektrische wagen of een hybride model. We weten dat de batterijtechnologie en ook de voertuigen zelf enorm snel evolueren. Men verwacht dat tegen 2026 de aankoopprijs van een volledig elektrische wagen lager zal liggen dan die van een wagen op fossiele brandstof. En 2026 is nu niet meer zo heel veraf. Tegelijk kan men op basis van die website nu al de calculatie maken. Als men kijkt naar de 'total cost of ownership', dus de som van de aankoopprijs, de verzekering en de verbruikskosten van de wagen, is men vandaag al goedkoper af met een volledig elektrische wagen dan met een hybride wagen of een wagen op fossiele brandstof.

Als mensen zich daar heel duidelijk van bewust zijn, zullen ze zich bij de aankoop van een nieuwe wagen wel degelijk laten leiden door dat prijskaartje en kiezen voor een zero-emissievoertuig of een elektrisch voertuig.

Door heel de investering in onze laadinfrastructuur zorgen wij ervoor dat het vertrouwen er is dat we de burgers die elektrisch willen rijden, kunnen ontzorgen, ook door het principe 'paal volgt wagen'. Eenieder die straks overweegt om een elektrische wagen te kopen, maar die in een rijwoning of appartement woont, of alleszins ergens waar geen private parking voor de deur is, kan aan de lokale besturen vragen om binnen een straal van 250 meter een publieke laadpaal te krijgen. We zitten ook samen met de federale overheid om te kijken hoe we daar qua parkeerplaatsen een antwoord op kunnen bieden. Ik denk dat dat meer via publieke parkings met een betaalmodel moet zijn. Als men langere tijd in beslag neemt terwijl de wagen niet meer aan het opladen is, kost het meer. Zodoende stimuleren we mensen om de parking te verlaten als de wagen opgeladen is. Ook daar zijn we volop mee bezig.

Ten slotte is er nog onze transitie-manager elektrificatie. Ik ben blij dat er hier ook op gehamerd wordt. Ik heb daar ook al een paar keer naar gevraagd bij onze administratie, want we moeten daar wel snel werk van maken. Dat is begin november gelanceerd. Ik hoop dat mijn administratie mij zo snel mogelijk kan meedelen dat persoon X of Y de transitie-manager wordt en dat we alles continu kunnen monitoren en opvolgen. Maar zoals mevrouw Fournier zei, denk ik dat we met een aantal collega's met een positieve bril naar de toekomst kijken. De toekomst zal sowieso duurzaam zijn.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Dank u wel voor uw antwoord, minister. We zijn inderdaad afhankelijk van verschillende factoren, vooraleer we beslissen om al dan niet een elektrische wagen te kopen. We zijn afhankelijk van de laadpalen. Daarover hebt u genoeg tekst en uitleg gegeven. We zijn ook afhankelijk van het aanbod van de dealers en van de betaalbaarheid van de wagens, maar ook wel van het rijbereik. U hebt er ook naar verwezen dat er momenteel een heel grote evolutie is bij de dealers. Laat ons dus inderdaad positief naar de toekomst kijken en hoopvol zijn dat we de doelstellingen van het aantal laadpalen en het aantal elektrische wagens halen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Fietsfonds – 1286 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, het Fietsfonds is hier al verschillende keren aan bod gekomen. Ook in de commissievergadering van 16 december 2021 hadden we het erover. Er werd toen onder andere gesproken over de 15 miljoen euro middelen die vorig jaar en dit jaar voorzien zijn, maar die middelen zijn niet voldoende om alle projecten uit de provincies te financieren. U antwoordde in de commissie: "Ik heb vandaag geen 25 of 30 miljoen euro, of hoeveel men ook zou willen. Ik heb vanaf het begin, een jaar geleden, heel duidelijk de boodschap gecommuniceerd dat we in 15 miljoen euro hebben voorzien voor ons Fietsfonds voor 2021 en dat ik ook voor 2022 15 miljoen euro heb uitgetrokken. Ik kan niet zomaar geld bijmaken of in extra geld voorzien." Daarnaast zei u: "U vraagt wat het huidige

saldo is voor het Fietsfonds 21. Ik had een bedrag van 15 miljoen euro voorzien. Er zijn aanvragen ingediend voor een bedrag van 14,5 miljoen euro.”

Kort na die commissievergadering kreeg ik, net als andere collega's waarschijnlijk, een mail van de Vereniging van Vlaamse Provincies (VVP), die reageerde op uw tussenkomst, minister. Ik citeer uit hun schrijven: “Met grote verbazing hoorden we de minister spreken over een totaalbedrag van 14,5 miljoen euro aan ingediende projecten in 2021. Zoals jullie kunnen zien, gaat het voor 2021 echter wel degelijk om een totaalbedrag van 25 miljoen euro, in lijn met de prognoses die we in maart en augustus reeds doorgaven aan de minister.” In de toegevoegde nota schrijft de VVP een paar keer dat u wist dat ze meer projecten hadden dan middelen. Het is me dus niet duidelijk welke afspraken er werden gemaakt en waar het fout is gelopen tussen de provincies en uw diensten.

In de plenaire vergadering van woensdag 22 december 2021 zei u daarover: “We hebben voor de oproep van het Fietsfonds 2020-2021 in de eerste ronde voor 14,5 miljoen euro projecten ingediend gekregen. Aangezien we 15 miljoen euro ter beschikking hebben, is er geen tweede oproep geweest, net zoals dat ook in voorgaande jaren gebeurde. Als bij de eerste oproep alle beschikbare middelen benut zijn, dan gaan we geen tweede oproep doen. Ik denk dat dat duidelijk is.” Het verslag van de vergadering vermeldt dat uw kabinet vroeg om de volgende verduidelijking toe te voegen: “Er is wel een tweede oproep geweest voor de twee provincies waar men nog niet voor 3 miljoen euro aan projecten ingediend had, namelijk voor Limburg en West-Vlaanderen.”

In de commissie sprak u ook nog over een nieuwe vergadering op 18 januari 2022. De provincies zullen daar opnieuw meer middelen vragen. U zei in de commissie: “We zullen bekijken welke dossiers voor hen de meest prioritaire zijn, maar opnieuw, ik kan een euro maar één keer uitgeven, ik kan niet zonder meer geld bij creëren.” Na de mail van de VVP en de tussenkomsten heb ik toch nog volgende vragen.

Minister, hoe komt u nu aan dat bedrag van 14,5 miljoen euro? Gaat dat om het bedrag van de eerste ronde of zitten de bedragen van de tweede ronde voor Limburg en West-Vlaanderen daar ook in? En heel belangrijk: hoe verliep het overleg van 18 januari? Is er een oplossing uit de bus gekomen? Wat zijn de gevolgen voor de fietsinvesteringen van de provincies? Waarom werden er geen duidelijke afspraken gemaakt met de provincies over de te verdelen middelen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, dank u wel voor de vraag. Hoe komen we aan die 14,5 miljoen euro? Ik kan u wat dat betreft heel duidelijk zeggen dat wij aan de provinciale besturen hadden gecommuniceerd dat wij het bedrag van het Fietsfonds in 2021 hadden opgetrokken van 10 miljoen euro naar 15 miljoen euro.

Bij een eerste projectoproep hebben wij voor een totaalbedrag van ongeveer 10 miljoen euro van de vijf provincies dossiers gekregen. Specifiek voor de provincie Antwerpen ging het over een bedrag van 2.995.000 euro, de provincie Limburg over 498.000 euro, de provincie Oost-Vlaanderen over 3 miljoen euro, de provincie Vlaams-Brabant over 2.913.000 euro en de provincie West-Vlaanderen over 627.000 euro. Dat zijn drie provincies die voor een bedrag van om en bij de 3 miljoen euro hadden ingediend en twee provincies voor een bedrag van minder dan 1 miljoen euro. Dat maakt een totaalbedrag van 10 miljoen euro. We hadden 15 miljoen euro ter beschikking. Dan hebben we een overleg gehad met de provinciale besturen. De vraag was of we het informeel zouden houden op vijf provincies, 15 miljoen euro, waarvan 3 miljoen euro per provincie. Dat is onderling te

bepalen door de provincies. Men heeft in de tweede ronde voor de provincie Limburg en de provincie West-Vlaanderen respectievelijk een bijkomend bedrag ingediend van 2,2 miljoen euro en 1,5 miljoen euro. Ook lokale besturen kunnen intekenen op het Gemeentefonds. De gemeente Torhout had via het loket nog een bedrag van 720.000 euro aangevraagd. Dat maakt finaal het totale bedrag van 14.510.000 euro. Die 14 miljoen euro is dus voor een groot deel van de eerste ronde en voor een kleiner deel voor de tweede ronde.

Het klopt dat de provincie ons heeft gezegd dat zij nog voor een veel hoger bedrag extra projecten heeft liggen. De provincie Antwerpen zat aan een bedrag van om en bij de 7 miljoen euro. Jullie hebben ook de communicatie van de provincie gezien waarin ze zegt dat ik de uitrol van het fietssnelwegennetwerk zou hypotheke- ren. Ik heb daarop gereageerd. Uiteraard vind ik deze kritiek volledig onterecht. Jullie weten dat we heel veel investeren in onze fietsinfrastructuur. Dan heb ik het over de hele fietsfamilie, maar ook over fietssnelwegen. Als ik kijk naar 2021 en 2022 samen, dan investeer ik 187 miljoen euro aan fietssnelwegen.

Het kan dus niet gezegd worden dat wij niet zouden investeren in fietssnelwegen. We investeren ruim 187 miljoen euro, een heel belangrijk deel natuurlijk door De Werkvennootschap maar ook door een heel aantal quick wins die we her en der lanceren om toch maar dat bovenlokaal netwerk en zeker dat fietssnelwegennetwerk volop te doen uitrollen. Die bedragen zijn exclusief het Fietsfonds van 15 miljoen euro dat daarnaast bestaat.

Dat hebben we heel duidelijk toegelicht. We hebben sowieso een constructieve vergadering gehad. Zij hebben ook beaamd dat zij wisten dat het bedrag was opgetrokken van 10 naar 15 miljoen euro. Dat onze provinciebesturen meer ambitie aan de dag willen leggen en meer gerealiseerd willen zien, siert hen alleen maar. Maar ik heb al meermaals in het parlement gezegd dat ik een euro maar één keer kan uitgeven. Jullie weten dat we in het gemeentelijk investeringsprogramma (GIP) meer dan 400 fietsprojecten hebben staan. Ik kan natuurlijk zeggen dat ik in het GIP minstens voor ruim 10 of 15 miljoen euro projecten ga schrappen om meer geld te geven aan de provinciebesturen, maar ik denk dat de lokale besturen mij dat helemaal niet in dank zouden afnemen. Daarom heb ik altijd gezegd dat goede afspraken goede vrienden maken. Men wist dat er in het verleden altijd een bedrag was van 10 miljoen euro. Dat bedrag van 10 miljoen euro is nagenoeg nooit overschreden, soms werd zelfs maar voor 2 of 3 miljoen euro aan projecten ingediend. Nu wist men dat het vanaf 2021 een bedrag was van 15 miljoen euro. Dan neem ik ook aan dat men projecten indient voor die bedragen.

Wel heb ik mij geëngageerd voor het Kopenhagenplan, waar relancemiddelen voor zijn uitgetrokken en waar de lokale besturen trekkingsrechten op hebben. Wij weten dat vandaag een veertigtal projecten zijn ingediend in het kader van het Kopenhagenplan. We zullen moeten bekijken hoe het tegen het eind van dit jaar zal zijn. Mochten daarvan nog middelen ter beschikking zijn, dan lijkt het mij niet meer dan logisch dat we die alsnog voor de lokale en/of de provinciale besturen zouden moeten kunnen ter beschikking stellen om te voorkomen dat die relancemiddelen verloren gaan. Dat was ook de vraag van de provinciale entiteiten op het laatste overleg. Ik heb gezegd dat ik wat dat betreft de gesprekken warm houd. We weten natuurlijk pas in het najaar van dit jaar hoe het zal zitten met de aanvragen van de lokale besturen inzake het Kopenhagenplan.

Kortom, ik denk dat er duidelijke afspraken zijn. Ook voor 2022 is er opnieuw 15 miljoen euro. De eerste projecten gaan we zo snel mogelijk doen. Ik heb ook gezegd dat we heel snel zullen overgaan tot uitbetaling van die projecten. We zullen dus in het najaar kijken hoe het zit met het verhaal van het Kopenhagenplan.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Voor alle duidelijkheid: ik vraag van uw administratie geen extra budget. U hebt een nooit gezien budget uitgetrokken van 335 miljoen euro jaarlijks. Dat is nooit gezien. Ik hoop dan ook dat we op het terrein echt de realisaties kunnen zien en kunnen genieten van heel mooie en veilige fietspaden.

Waar ik het wel moeilijk mee heb, zoals ik al verschillende keren in de commissie heb aangehaald, is het Kopenhagenplan. Ik hoor dat minister Somers 150 miljoen euro eigen budget heeft voor fietspaden en dat er heel weinig gemeenten in het project meestappen. U spreekt van veertig projecten. Ik weet niet of dat van veertig gemeenten is. Ik hoor ook in de wandelgangen dat er een uitzondering is voor Mechelen en dat de stad Mechelen wel massaal in het Kopenhagenplan projecten indient, maar dit terzijde.

Minister, wat ik niet versta, is het volgende. U spreekt van het einde van het jaar om te kijken of er eventueel budget over zal zijn van het Kopenhagenplan en om dat eventueel naar uw budgetten te kunnen verschuiven. Ik versta niet waarom dat niet vroeger kan. De provincies staan klaar. De provincies hebben projecten. Iedereen wil hetzelfde: goede en veilige fietspaden voor iedereen. Ik denk dat geen enkele fietser er wakker van ligt of dat via de gemeente, via het Fietsfonds of via Vlaanderen gebeurt. Is het dan niet mogelijk om al eerder uit de budgetten van het Kopenhagenplan van minister Somers 10 miljoen euro los te weken om de provincies te ondersteunen in hun fietsplannen?

Minister, u wordt geassocieerd met de fiets. U zult al dan niet worden afgerekend op uw fietsrealisaties. Alstublieft, ondersteun de provincies om daar maximaal in te investeren.

Ten slotte heb ik nog een laatste punt. U spreekt over 14,5 miljoen euro van het Fietsfonds. Er is nog 500.000 euro over. Bestaat de mogelijkheid om die 500.000 euro ook aan de provincies over te hevelen, om nog extra fietspaden te financieren?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ik ben blij dat u er weer bent.

Ik dank u voor uw antwoord. De regering heeft inderdaad grote ambities voor die verplaatsingen met de fiets. De budgetten zijn er. Ik zal het niet herhalen. In het verleden was het soms moeilijk om ze uit te geven, en nu zitten we eigenlijk met het omgekeerde probleem, namelijk dat we geen geld hebben. Dat is wat vreemd. Want de jaren voordien is er vaak geen geld uitgegeven voor fietsbeleid. Dat geld bleef liggen. Er is ook het verhaal van het Kopenhagenfonds. Mevrouw Fournier heeft dat heel mooi toegelicht. Als een collega-partijgenoot van u 150 miljoen euro mag uitdelen, dan kan het inderdaad niet zo moeilijk zijn om 10 miljoen euro daarvan voor uw beleid los te peuteren. Dat is een kwestie van politieke wil.

Ik zal niet te veel herhalen, maar de volgende vraag stellen: zijn er nog middelen beschikbaar van de budgetten van 2021? Want we hebben altijd gehoord dat die niet zijn opgebruikt. Zo zou er bijvoorbeeld nog geld liggen voor wegenwerken. Het zal mensen worst wezen waar het geld vandaan komt, als het maar naar veiliger fietsbeleid kan gaan, als het daar toch maar ligt.

U kunt misschien eens nagaan of dat geld er ligt binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), over welke budgetten het precies gaat en of die dan kunnen worden gebruikt voor de tekorten in het Fietsfonds. Want het is eigenlijk echt heel erg. Er zijn nu projecten, er zijn mooie dingen die kunnen worden gerealiseerd, en nu zouden we, na jaren het geld niet te hebben opgebruikt, zeggen dat er geen geld meer is. Dat lijkt me toch heel moeilijk uit te leggen.

En als er geen geld meer zou zijn, waar zijn de middelen die vroeger blijven liggen zijn dan naartoe gegaan? Zijn ze bijvoorbeeld naar het overkappingsfonds gegaan?

Minister, ik herhaal kort mijn vraag: gebruik de middelen die blijven liggen zijn of, zoals collega Fournier zegt, 10 miljoen euro van dat Kopenhagenfonds, om in heel concrete projecten van dat Fietsfonds te investeren.

U zegt dat de provincies altijd hebben geweten hoe het zat. Maar er moet toch een miscommunicatie zijn gebeurd als ze denken dat ze zoveel kunnen krijgen en dat er dan niet blijkt te zijn. Dat begrijp ik niet.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): We vallen hier allemaal in herhaling. Het klinkt misschien wat paradoxaal, maar het is een goede zaak dat iedereen achter budgetten aanzit om dat allemaal te realiseren. Het is beter zo dan dat we dat geld niet op zouden krijgen.

We hebben contact met onze mensen in de provincie. Daar heerst er echt ongerustheid.

U hebt het over een verschuiving van het Kopenhagenfonds naar het Fietsfonds. Maar let op, de gemeenten kunnen het Kopenhagenplan indienen tot september 2022. Ik wil vermijden dat een aantal essentiële ingrepen in gemeenten daardoor in het gedrang zouden komen. Het gaat natuurlijk over 10 miljoen euro, op het globale plan maakt dat niet het verschil. Misschien is dat een mogelijkheid, maar dan zou er sneller bij gemeenten moeten worden gekeken hoeveel projecten zij nog voorzien om in te dienen. Dan heb je een mogelijke inschatting en kun je eventueel wel verschuiven.

Want ik begrijp die vraag van de provincies wel. Zij prefinancieren dat. Het gaat vaak over verbindingen die over gemeentewegen gaan. Het gaat over fietssnelwegen, waarvan we echt werk moeten maken. Dat zit in de lift. Ik voel dat ook in mijn eigen stad. Er is een stuk aangelegd en dan stopt het, en dan moet er weer een stuk worden aangelegd. We moeten daar echt een versnelling hoger kunnen schakelen. Die suggestie zou ik willen doen: om het aan gemeenten te vragen. Ik denk dat zij dat zeker en vast zullen begrijpen. Want wat de provincie aanlegt, is natuurlijk ook goed voor de gemeente. Zo kunnen we er zicht op hebben hoeveel projecten er zullen binnenkomen in september en kunnen we een raming voorzien, eventueel die miljoenen nog verschuiven.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik geef vaak kritiek op u, maar waar we bij u zeker geen kritiek op u kunnen geven, zijn uw fietsinfrastructuurinvesteringen. Ik geef u mijn complimenten met de fietsbrug die verleden week over de ring rond Brussel werd gelegd. Dat is een superbelangrijke investering. Jammer dat u daar zelf, met een helm op, niet bij kon zijn. Ik had het u gegund.

Maar ik wil nog eens beklemtonen dat uit de Vlaamse Brede Heroverweging naar voren is gekomen dat net die subsidies voor het Fietsfonds van de meest efficiënte subsidies zijn die er vanuit uw departement worden gegeven, omdat die er echt toe leiden dat er extra fietsinfrastructuur wordt aangelegd. Dat is een reden te meer om de opmerkingen en de vragen van de collega's kracht bij te zetten.

Ik sluit me aan bij drie vragen. Ten eerste, waarom die verdeelsleutel tussen de provincies echt steeds een vijfde is. Waarom kan daar geen speling op zitten?

Ten tweede, wat met die 500.000 euro middelen in 2021 die niet naar de provincie zijn gegaan? Klopt het dat die naar Lantis zijn gegaan? Waarom hebt u die niet aan provincies toegekend? Dat zou toch logischer zijn geweest?

Tot slot, wat de middelen van het Kopenhagenplan betreft, heb ik minister Somers al gevraagd naar zijn inschatting op dit moment. U geeft vandaag cijfers. We zijn half februari. Ik had begrepen dat 55 gemeentes al hadden ingetekend, collega Fournier dacht 40. Dan is het overduidelijk dat er van die 150 miljoen euro minstens 10 miljoen euro, misschien zelfs meer, zal blijven liggen. Ik snap dan ook niet waarom deze Vlaamse Regering, en zeker u, die normaal zo ambitieus bent als het gaat over fietspaden, niet op de tafel klopt bij uw collega Somers en zegt: 'Kijk, geef mij alvast die 10 miljoen euro. Zo zijn we zeker dat die middelen van de relance goed worden besteed. U zult ze niet nodig hebben en dan hebt u nog altijd 140 miljoen euro waarmee u in de lokale pers, samen met de gemeentebesturen, lintjes kunt gaan doorknippen. Maar laat mij ook doen wat nodig is.' Dat is mijn voorstel.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega Bex, ik zou inderdaad graag aanwezig zijn geweest bij het plaatsen van de brug over de R0. Misschien kunnen we met de hele commissie in maart eens over die fietsbrug fietsen. Ik hoop in ieder geval dat ze in maart formeel kan opengaan, en dat we daar dan eventueel allemaal bij kunnen zijn.

Stijn Bex (Groen): Ik vrees dat we in Brussel nog wat werk hebben vooraleer we echt zullen kunnen doorgaan.

Minister Lydia Peeters: Oei, daar kunnen ze dan niet volgen.

Eerst wil ik heel duidelijk stellen dat we het budget al hebben verhoogd met 50 procent. Het was altijd 10 miljoen euro. Met uitzondering van één jaar, is dat bedrag de voorbije tien jaar nooit overschreden. Dat bedrag volstond altijd. We hebben het budget opgetrokken van 10 miljoen naar 15 miljoen euro, en nu is het veel te weinig.

Eerst wil ik ingaan op de vraag van mevrouw Fournier en van nog een paar anderen. Die 500.000 euro is in principe weg na het jaar. Maar ik heb op de vergadering met de gedeputeerden gezegd dat het niet zo moeilijk is om 0,5 miljoen euro her en der te verschuiven. Ik wil mij zeker engageren om die 0,5 miljoen euro er nu nog bij te nemen, zodat ze daar bij de eerste ronde nog van kunnen gebruikmaken. Dat betekent de facto dat het, wanneer ze alles opnemen, 15,5 miljoen euro zal zijn voor dit jaar, met voorbehoud van het Kopenhagenplan, maar daar kom ik straks op terug.

Ik heb niet aan de provinciale entiteiten gezegd dat ze maximum voor een vijfde moeten indienen. Maar je hebt er wel vijf gedeputeerden van Mobiliteit. Het siert hen natuurlijk dat zij alle mogelijke ambitie op tafel leggen en zo snel mogelijk een en ander willen realiseren. Maar het is natuurlijk ook wel een klein beetje fair dat iedereen ongeveer een gelijk aandeel krijgt. In het verleden was dat altijd zo. Nu bleek dat bij de eerste ronde vooral de provincies West-Vlaanderen en Limburg achterophinkten, terwijl zij ook projecten hadden voor ongeveer 3 miljoen euro. Informeel was de afspraak dan ook onderling om het op een vijfde te houden. Het is dus geen regel die wij hebben opgelegd of die in het subsidiereglement is ingeschreven. Een bewijs daarvan is het voorbeeld van Torhout. Torhout heeft zelf een aanvraag ingediend voor het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Dat kan dus ook.

Dan kom ik bij het Kopenhagenplan. We hebben daar inderdaad 150 miljoen euro relancemiddelen ter beschikking, mee gesubsidieerd vanuit Europa. Ik moet jullie wel meegeven dat daarvoor trekkingsrechten ter beschikking gesteld zijn aan de lokale besturen in verhouding tot het aantal inwoners dat ze hebben. Dus om u gerust te stellen, mevrouw Fournier: ik ben blij te horen dat men in Mechelen heel ambitieus is voor fietsinfrastructuur, maar zij kunnen maar fietssubsidies aanvragen ten belope van hun trekkingsrechten. Zij kunnen daar niet boven gaan. Het zal dus nooit zo kunnen zijn dat die 150 miljoen euro integraal naar Mechelen gaat.

Dat zou ik zelf uiteraard ook niet willen. Ik gun natuurlijk iedereen alle ambities, maar het is ten belope van die trekkingsrechten die er zijn.

Lokale besturen kunnen aanvragen indienen tot 30 september 2022. Als ik nu al ga zeggen dat ik van die 150 miljoen euro 10 of 15 of 20 miljoen euro afneem, belet ik lokale besturen die tussen nu en 30 september een aanvraag willen indienen, om dat alsnog te doen. Dat vind ik ook niet correct. Dat er nu nog maar 42 projectaanvragen waren, heeft voor een stuk te maken met de opmaak van de beleids- en beheerscyclus (BBC) en de eigen begrotingsdocumenten binnen de lokale besturen. Iedereen die lokaal actief is, weet dat. Ik neem aan dat een heel aantal lokale besturen, kennis hebbende van het bestaan van dat Kopenhagenplan, voor 2022 wel een aantal projecten hebben ingeschreven en dat misschien zelfs nog bij een begrotingsaanpassing in de loop van dit jaar zullen doen. Zodoende kunnen wij die trekkingsrechten nu niet beknotten. Maar als ik op 30 september weet hoeveel subsidieaanvragen er zijn, moet ik wel kunnen schakelen om er tussen 30 september en 30 december voor te zorgen dat we daar minstens de gelden van kunnen recupereren. Want het is met Europees relancegeld, en na 2022 zou dat geld weg zijn. Dat moeten we te allen prijze voorkomen. Ik denk dat iedereen dat hier ook beaamt in de commissie. We moeten voorkomen dat middelen niet benut worden. Niet-vastgelegde middelen die in eerste instantie naar de overkappingsruiter gaan, daar kun je nog van zeggen dat dat niet slecht is, omdat dat over leefbaarheidsprojecten gaat die ook uitgevoerd en gefinancierd moeten worden. Maar de middelen kwijtspelen, dat is helemaal geen optie.

Ik blijf ook continu tegen al mijn administraties zeggen dat ik maandelijks een overzicht van de vastlegging wil, om zodoende te weten waar moet worden bijgestuurd en waar eventueel projecten of reserveprojecten naar voren moeten worden gebracht, als bepaalde elementen niet kunnen worden uitgevoerd.

Kortom, het budget is opgetrokken naar 15 miljoen euro. We gaan zo snel mogelijk de eerste call lanceren voor 2022. Dat weten de provinciale entiteiten. Dat half miljoen euro van vorig jaar komt daar dan ook nog bovenop. En we gaan na 30 september kijken hoeveel projecten er zijn en hoeveel gemeenten er gebruik hebben gemaakt van hun trekkingsrechten. En ik hoop dat ik tegen dan aan de provinciale entiteiten kan zeggen dat we ook hun ambities mee kunnen onderschrijven. Zoals mevrouw Fournier zei, moeten we ervoor zorgen dat er zo veel mogelijk fietsinfrastructuur is. Wie wat betaalt, dat maakt niet uit. Zeggen dat ik niet investeer in fietssnelwegen maar alleen in andere fietspaden, dat klopt zeker niet. Daar is het bedrag van ruim 180 miljoen euro een mooi bewijs van.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Dank u, minister. Het is duidelijk dat er hier bijna een unanieme oproep is vanuit de commissie om zo veel mogelijk budget van het Kopenhagenplan naar uw diensten over te hevelen, om dus maximaal fietspaden te kunnen aanleggen. Maar het is ook duidelijk dat u voor 30 september niet zult bewegen. U wilt afwachten tot 30 september, tot de datum voor het indienen van de plannen voor het Kopenhagenplan verstreken is. Maar ik heb ook wel duidelijk verstaan dat als er budget over is van die 150 miljoen euro van het Kopenhagenplan, u dat zult opeisen bij minister Somers en u dat binnen uw diensten zult integreren, of in het Fietsfonds of wat dan ook, en u dat sowieso gaat spenderen aan onze fietspaden. Ik denk dat ik die conclusie toch wel kan maken na uw tussenkomst.

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 het gebruik van Europese aanrijdingsformulieren voor een databank van verkeersongevallen – 1336 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, voor zowel het lokale als het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid zijn data belangrijk. We zijn allemaal voorstander van een meer evidencebased en datagedreven beleid, zeker ook op het vlak van verkeersveiligheid. Vandaag is het zo dat als je dossiers wilt aanmelden bij een provinciale commissie verkeersveiligheid, het belangrijk is dat je ongevallenstatistieken hebt. Vandaag komen die enkel en alleen voort uit politionele en gerechtelijke databanken. Maar we weten natuurlijk allemaal dat er dagelijks helaas ook tal van ongevallen gebeuren waarbij de politie niet ter plaatse komt en het Europese aanrijdingsformulier wordt ingevuld.

Het lijkt mij nuttig en waardevol om ook die gegevens beschikbaar te stellen, uiteraard anoniem, omdat die heel wat waardevolle info kunnen bevatten die we kunnen gebruiken voor het verkeersveiligheidsbeleid en bepaalde infrastructurele aanpassingen die de verkeersveiligheid ten goede komen.

Minister, wat vindt u van het voorstel om geanonimiseerde Europese aanrijdingsformulieren te verwerken in een verkeersongevallendatabank? Acht u het mogelijk om een databank op te richten waarbij uiteraard de privacy van individuen, noch van de verzekeraars, geschonden wordt? Bent u bereid, indien dat nog niet het geval zou zijn, mee in die richting te stappen om een soort verkeersdatabank op te richten, met ook de gegevens die voortkomen uit de Europese aanrijdingsformulieren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mijnheer Brouns. Meten is weten. Data zijn inderdaad heel belangrijk, zeker inzake de verkeersveiligheidsstatistieken. De vraag is zeker niet nieuw, maar ik moet ook wel zeggen dat de elementen uit de aanrijdingsformulieren hun beperkingen hebben. Een eerste beperking is het feit dat de responsgraad bij de verzekeringsmaatschappijen helemaal niet groot was. En we zijn uiteraard afhankelijk van hun medewerking voor het vrijgeven van die data. Een ander element dat voor beperkingen zorgt, is dat die aanrijdingsformulieren ook niet altijd volledig correct zijn.

We maken op dit ogenblik zeker nog altijd volop gebruik van de verkeersongevallenstatistieken van de politie. En dat is niet alleen op basis van de pv's die de politie ter plaatse maakt. Als men later in het politiebureau gaat melden dat men een lichamelijk letsel heeft, komen ook die elementen erin, ook al is de politie niet ter plaatse geweest.

Andere items zijn de privacy en de kwaliteit van de data die men kan distilleren uit de Europese aanrijdingsformulieren. Zeker de privacy is iets waar de verzekeringsmaatschappijen mee schermen om aan te geven waarom ze hun data niet altijd willen vrijgeven.

U vraagt ook of ik een verkeersdatabank wil oprichten. We hebben heel wat maatregelen opgenomen in ons verkeersveiligheidsplan, ook heel wat prioritaire maatregelen. Dat is waar we nu in eerste instantie op focussen, op tal van aspecten om de verkeersveiligheid te verhogen. De verkeersdatabank kan toekomstgericht zeker heel interessant zijn, maar vandaag hebben we eigenlijk andere prioriteiten waar we in eerste instantie meer op inzetten. Er zijn in ons actieplan vier prioritaire gebieden waar we op samenwerken. Dat is natuurlijk ook voor een stuk 'inzicht inzetten'. Op de agenda van de volgende taskforce verkeersveiligheid staat ook het plannen van de onderzoeksagenda. En daar heeft men toch een heel aantal andere prioritaire doelstellingen dan het bijkomend capteren van data.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik vind het nog altijd een missing link: wanneer je met de politiediensten praat, dan hoor je dat het gaat over een gigantisch groot aantal aanrijdingen en ongevallen die niet tot bij de politie komen en tussen de partijen worden opgelost via de verzekeringsmaatschappijen. Dat is toch een enorme schat aan informatie, als ik dat zo mag zeggen, die belangrijk kan zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid. Anno 2021 zouden we toch in staat moeten zijn om die data goed te analyseren en te gebruiken voor het verkeersveiligheidsbeleid. Ik blijf daar voorstander van. Dat staat misschien niet met stip op één op het prioriteitenlijstje, maar ik vind het voldoende belangrijk om er de aandacht op te blijven houden, uiteraard anoniem. Als de respons van de verzekeringsmaatschappijen vandaag niet groot is, dan moeten we de handschoenen opnemen richting die maatschappijen, om toch in overleg te gaan en ook een stukje verantwoordelijkheid bij hen te leggen in functie van het voorkomen van ongevallen. Daarin mogen ze een verantwoordelijkheid nemen. Ik zal dat alleszins onder de aandacht blijven brengen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik sta zeker achter het idee van collega Brouns als schepen van Mobiliteit in Lummen. Het is goed dat we proactief zo veel mogelijk pijnpunten in het verkeer op het lokale niveau aan kunnen pakken. We krijgen inderdaad geen kennis van veel ongevallen met minder ernstige letsels of aanrijdingen. Ik weet niet of het mogelijk is, maar ik zou oproepen om het mee te nemen in het project van Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA). Verzekeringsmaatschappijen moeten gewezen worden op hun bijdrage die ze kunnen leveren om het verkeer veiliger te maken of alleszins de lokale besturen meer inzicht te geven waar er verbeteringen kunnen worden aangebracht. Ik vraag met aandrang om het idee van collega Brouns toch te bekijken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het is niet dat ik tegen het idee ben, voor alle duidelijkheid, maar we hebben andere prioriteiten inzake de ontwikkeling van het verkeersveiligheidsplan.

Wat me eerder een bijkomende suggestie lijkt, want we zijn tegelijkertijd bezig met het interfederaal actieplan van All For Zero! waar we met de collega's en de verzekeringsmaatschappijen op federaal niveau actief zijn. Ook daar is het een actieplan van kennisdelen en van het capteren van data. We kunnen daar op het federale niveau kijken met de andere collega's hoe we daar nog meer op kunnen inzetten. Dat zie ik eerder als een bijkomend element dan bij MIA, omdat dat meer focust op het versnellen van de infrastructurele ingrepen op die bestuurlijke aanpak.

Ik neem jullie bedenkingen en bekommernissen zeker mee, maar we moeten vooral kijken naar de interfederale samenwerking, want daar is een van de actiepunten het delen en het capteren van data. Misschien kunnen we daar iets verder mee doen. Ik zal het zeker op een van de volgende vergaderingen op tafel leggen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik wil gewoon nog eens wijzen op de maatschappelijke rol en verantwoordelijkheid van verzekeringsmaatschappijen in het voorkomen van verkeersongevallen. We moeten daar aandacht voor hebben ten behoeve van de verkeersveiligheid. Assuralia heeft de app Crashform ontwikkeld. Dat is een digitaal platform. Ik wil daarmee maar aangeven dat het koppelen van data vandaag iets is wat een deel van het beleid moet zijn en dat de verantwoordelijkheid toch een stukje bij die maatschappijen mag worden gelegd.

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 een kader voor gemachtigde opzichters dat voor heel Vlaanderen geldt – 1342 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Vandaag zijn er, gelukkig maar, heel veel geëngageerde vrijwilligers in alle Vlaamse steden en gemeenten die instaan voor de verkeersveiligheid van heel vaak schoolgaande kinderen, maar ook veel ruimer. We kennen allemaal de gemachtigde opzichters. Veelal zijn die gebonden aan bepaalde straten, wijken, schoolomgevingen in hun eigen gemeente. Het gebeurt ook vaak dat ze in het kader van de uitstappen die scholen maken, van fietsgroepen van senioren en dergelijke meer, ver buiten de gemeente gaan. De gemachtigde opzichters hebben geen bevoegdheid meer zodra ze hun eigen grondgebied verlaten.

Dat is eigenlijk de vraag, hetgeen ik hier wil aankaarten. Ze moeten dan een machtigingsbesluit vragen aan de burgemeester van dat grondgebied, ze moeten bij de politiezone langsgaan om de tricolore armband te vragen. Dat is administratief nogal omslachtig, terwijl we vandaag allemaal sterke en goed opgeleide gemachtigde opzichters hebben. Dat is een opleiding die op het niveau van de provincies wordt georganiseerd, maar die uniform is op dat vlak. Ik denk dus dat het mogelijk zou moeten zijn om hun die bevoegdheid te geven.

De vraag is dan ook wat uw visie is op het uitoefenen van de rol van gemachtigd opzichter buiten de afgebakende grenzen van gemeenten. Bent u bereid een kader uit te werken zodat gemachtigde opzichters, zoals leerkrachten en begeleiders van vrijwilligersorganisaties, deze bevoegdheid over heel Vlaanderen mogen beoefenen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Brouns, ik kan eigenlijk heel kort antwoorden op uw vragen.

Ik deel uiteraard uw mening dat gemachtigde opzichters hun rol moeten kunnen uitoefenen buiten de gemeentegrenzen.

Wat uw tweede vraag betreft, moet ik u antwoorden dat dit een federale materie is. De bevoegdheden van gemachtigde opzichters worden op federaal niveau bepaald. Ik kan wel meegeven dat hier in de nieuwe ontwerpwegcode al rekening mee gehouden is en dat men die administratieve rompslomp een halt wil toeroepen. Er komt dus een nieuwe regelgeving die paal en perk zal stellen aan die beperkingen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, ik denk inderdaad dat we in het Vlaanderen van vandaag de ambitie moeten hebben om zo veel mogelijk administratieve rompslomp weg te werken, zeker voor die mensen die een vrijwillig engagement opnemen om de verkeersveiligheid van de allerzwakste weggebruikers. Ik neem dit ook verder op met mijn collega's in het federaal parlement.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, de veiligheid van onze schoolkinderen is een van de prioriteiten van de Vlaamse Regering. U zet daar heel sterk op in, u motiveert

de lokale besturen om aandachtig te zijn voor de schoolroutes en de schoolomgeving en om waar nodig, soms via 'quick wins', verbeteringen aan te brengen.

De vraag van collega Brouns ondersteun ik zeker, en ik hoor nu ook met genoeg dat daar op federaal niveau werk van gemaakt wordt.

Nu, in het kader van verkeersveiligheid aan de schoolomgeving hebben we ook het Charter Werftransport. Kunt u duiden hoe het daarmee staat en hoeveel gemeentes dat hebben ondertekend? Is dat een groot succes?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, collega's, ik denk dat alle fracties het erover eens zijn dat de rol die gemachtigde opzichters vervullen, een mooi staaltje burgerschap is. Ik zou dan ook in de eerste plaats een pluim willen geven aan al die vrijwilligers die zich dag in dag uit en in alle weersomstandigheden inzetten om de veiligheid van kinderen, scholen, senioren en personen met een beperking in het verkeer te garanderen.

Minister, ik ben naar aanleiding van deze vraag even gaan googelen, en ik heb gemerkt dat er zowel opleidingen worden gegeven door de gemeenten, vooral via de verkeersdivisies van de lokale politie, als door de provincie. Die opleiding omvat een theoretisch en praktisch luik. Ik vraag mij nu af of al deze opleidingen wel uniform zijn. Ik ben er inderdaad voorstander van om die bevoegdheden van gemachtigde opzichters uit te breiden naar heel Vlaanderen toe. Misschien moeten we eens kijken, in samenspraak met onze Franstalige collega's, of die bevoegdheid, in afwachting van een onafhankelijk Vlaanderen, ook niet van toepassing kan zijn over de gewestgrenzen heen. Scholen gaan immers ook op schoolreis buiten Vlaanderen, en oversteken gebeurt volgens mij overal op dezelfde manier.

Ik stel ook vast dat er een dalende trend waar te nemen is bij de gemachtigde opzichters in Vlaanderen. Daarom wil de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) een vorming organiseren voor steden en gemeenten om meer gemachtigde opzichters aan te trekken en te behouden. Hoe lopen die opleidingen? Wordt dat tekort aan gemachtigde opzichters ook weggewerkt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik kan niet alle vragen beantwoorden, moet ik eerlijk zeggen. De gegevens over het Charter Werftransport heb ik bijvoorbeeld niet voorhanden nu, mevrouw Moors. Ik weet niet of u dat misschien via een schriftelijke vraag wilt opvragen.

Wat de opleidingen betreft, kan ik mee onderschrijven dat die vrijwilligers heel goed werk leveren, aan schoolomgevingen, maar ook bij tal van andere activiteiten. We hebben niet alleen gemachtigde opzichters, maar ook signaalgevers bij koersen en jeugdverkeersbrigades en dergelijke. Kortom, er zijn meerdere vrijwilligers die daar actief mee bezig zijn. In het kader van de ontwerpwegcode evolueert men naar één uniform statuut, en dan moet men natuurlijk zorgen voor een soortgelijke opleiding. Dat onderschrijf ik sowieso. Een minimum aan opleiding is sowieso goed en opfrissing van verkeerswetgeving is nodig, zodat men geen foute zaken doet als men een bepaalde rol op zich neemt. De bedoeling is alleszins om te evolueren naar één statuut. En voor de opleiding is het belangrijk dat we naar een uniform verhaal evolueren.

Ik neem ook aan – maar dan begeef ik mij op glad ijs – dat vooral de provincie die opleidingen organiseert en ik neem ook aan dat die uniform is. Het gaat ook over verkeerswetgeving, dus zoveel verschil kan er als dusdanig niet zijn.

Het is ook belangrijk dat die opfrissing er zeker is. Ook dat zal in de toekomst verder uitgewerkt worden op het vlak van uniformiteit voor alle mogelijke vrijwilligers.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Voorzitter, ik denk dat we het er inderdaad over eens zijn dat dit ogenschijnlijk kleine zaken zijn, maar uit waardering en respect voor al die geëngageerde gemachtigde opzichters, die inderdaad een heel belangrijk onderdeel zijn van een lokaal verkeersveiligheidsbeleid, zou het goed zijn dat ze hun bevoegdheid ook nog mogen uitvoeren zodra ze buiten de gemeentegrenzen treden. Ik denk dat we dat op de agenda moeten houden, zodat die anomalie zo snel mogelijk uit de wereld kan worden geholpen.

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 het sensibiliseren over gsm-gebruik achter het stuur en het ontraden ervan – 1367 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Vorig jaar trok het verkeersinstituut Vias aan de alarmbel, toen het naar buiten kwam met cijfers over toenemend gsm-gebruik achter het stuur. Volgens hun onderzoek zou het gebruik van de smartphone de rechtstreekse oorzaak zijn voor jaarlijks minstens 30 tot 50 verkeersdoden en 2500 gewonden in het verkeer. Een vierde van alle auto-ongevallen en zelfs meer dan 70 procent van alle ongevallen met vrachtwagens zouden een gevolg zijn van afleiding. 40 procent van de bestuurders geeft toe de gsm op te nemen wanneer ze tijdens het rijden gebeld worden.

Op 14 augustus 2020 lanceerde CD&V-collega en Kamerlid Jef Van den Bergh daarom het actieplan 'SOS Smartphone Achter het Stuur', om zo de wegcode te updaten en het gebruik van smartphones achter het stuur te verminderen, met als uiteindelijke doel het aantal dodelijke verkeersongevallen te verlagen. Op donderdag 13 januari 2022 werd zijn wetsvoorstel in de plenaire vergadering van de Kamer van Volksvertegenwoordigers goedgekeurd. De Kamer paste de wegcode aan om alle mobiele elektronische toestellen met scherm te verbieden achter het stuur. Daarmee samenhangend werd ook de graad van overtreding verhoogd. Met dit wetsvoorstel worden twee belangrijke punten van het actieplan gerealiseerd: het updaten van de omschrijving van gsm-gebruik in de wegcode en het verhogen van de strafmaat op het gebruik ervan achter het stuur.

Hiermee is het probleem echter nog niet opgelost en het werk niet gedaan, collega's. De overheid moet meer sensibiliseren en technologische oplossingen en ondersteuning stimuleren. Bestaande apps die voor een automodus zorgen achter het stuur, moeten beter bekendgemaakt worden. Dat is ook een heel belangrijk onderdeel van het actieplan en daarvoor kijken we in de richting van de Vlaamse Regering.

Plant u naar aanleiding van deze federale wetsaanpassing een informatiecampaagne, namelijk om de noodzaak van een aangepaste houder bekend te maken, alsook om te wijzen op de verhoging van de strafmaat?

Zult u autobestuurders bijkomend sensibiliseren rond de gevaren van gsm-gebruik en andere afleiding achter het stuur? Zo ja, hoe?

Gsm-gebruik is niet enkel gevaarlijk voor bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, maar ook voor fietsers. Die gelden overigens ook als bestuurders en zijn dus ook aan de bepaling onderworpen. Hoe wilt u hierrond aan bewustmaking doen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw belangrijke vragen.

We kennen allemaal de drie grote killers in het verkeer, die we ook hebben opgenomen in het verkeersveiligheidsplan: overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding. We blijven daarop focussen en zetten daar heel gerichte sensibiliseringscampagnes rond op.

We zullen extra inzetten op het verhogen van het bewustzijn rond diverse vormen van afleiding. Het is meer dan smartphonegebruik alleen. Denk bijvoorbeeld aan het potentiële gevaar van het gebruik van aanraakschermen tijdens het rijden, bijvoorbeeld het gps-systeem. We weten dat we daarop moeten inzetten en dat blijven we toekomstgericht doen.

We willen ook specifieke doelgroepen, zoals vrachtwagenbestuurders, bestuurders van landbouwvoertuigen, chauffeurs van koerier- en bezorgbedrijven, maar ook voetgangers en fietsers bewuster maken van de gevaren die afleiding met zich meebrengt.

We leggen ook een extra klemtoon op afleiding binnen verkeerseducatie op alle niveaus. Voor kinderen en jongeren maken we werk van een specifieke les. Ook in de rijopleiding, het rijexamen en tijdens het terugkommoment geven we er specifieke aandacht aan.

Kortom, het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) blijft daar volop op inzetten.

Hoe kunnen we autobestuurders nog bijkomend gaan sensibiliseren? U weet dat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde geregeld de campagne 'Mijn automodus' lanceert. Na de meest recente campagne gaf in de nameting 68 procent van de respondenten aan dat ze bekend zijn met het begrip 'automodus' en een aantal mensen gaf ook aan daar gevolgen aan gekoppeld te hebben, in die zin dat het aantal mensen dat zijn gsm buiten handbereik legt, is gestegen van 28 naar 35 procent. De impact is er dus wel. Ook dit jaar zullen we een soortgelijke campagne voeren, met een focus op specifieke doelgroepen. De start is voorzien begin mei.

Wat uw laatste vraag betreft: we hebben momenteel nog geen specifieke campagne rond afleiding bij fietsers voorzien, maar we bereiken jonge fietsers momenteel al via de verkeersweken, met afleiding als specifiek onderdeel daarin, naast bijvoorbeeld de dode hoek. Daar wordt dus alle aandacht aan gegeven.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): In de eerste plaats bedankt, minister, voor uw antwoord. U verwijst terecht naar alle mogelijke sensibiliseringscampagnes die wijzen op alle mogelijke gevaren van afleiding.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om eens terug te komen op een eerdere vraag rond een grondige wetenschappelijke evaluatie van alle sensibiliseringscampagnes inzake verkeersveiligheid. Ik denk dat we al heel wat stappen gezet hebben – u verwijst ook terecht naar de nameting –, maar als je naar Vias luistert, dan zijn er toch wel kritische stemmen die zeggen dat dat toch wel grondiger kan. Enkele jaren geleden was er ook een Europees rapport waarin men zich toch wel

vragen stelde bij de effectiviteit van heel wat campagnes op het vlak van gedragsverandering.

Nu, ik herhaal het, de VSV heeft enorme stappen vooruit gezet en werkt ook meer doelgroepgericht. We hebben het daar vorige week nog over gehad naar aanleiding van lachgas. Ik denk dat je wat jongeren betreft, zo dicht mogelijk bij de leefwereld moet komen, dus dit is nogmaals een oproep/vraag om echt werk te maken van een grondige wetenschappelijke evaluatie van de verschillende sensibiliseringscampagnes ten behoeve van de verkeersveiligheid, in het bijzonder rond afleiding in het verkeer.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, u ziet het inderdaad keer op keer in de rapporten: de grootste oorzaak van verkeersongevallen is afleiding, en de smartphone is zeker een bron. Daarom moeten we streng zijn. Onze collega's in het federaal parlement hebben daarom het initiatief genomen om strenger en beter te handhaven. De nieuwe regelgeving verbiedt zo ook een tablet of een e-reader. Het wordt ook strafbaar als ze op de schoot of op de passagierszetel liggen, niet alleen als je ze vasthebt. Dat is volgens ons zeer positief.

Vooruit had ook graag ingezet op het gebruik van camera's om dit ook echt te gaan handhaven, maar daarvoor is momenteel geen meerderheid te vinden in het federaal parlement. Daar gaat mijn bijkomende vraag ook over: ondersteunt u de controle op het gebruik van smartphone of tablet achter het stuur via camera's? Is deze maatregel ook opgenomen in het interfederale plan voor verkeersveiligheid? Werd dit toen wel gesteund door alle mede-ondertekenaars?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb een gelijkaardige vraag als die van collega Lambrecht.

De problematiek van gsm-gebruik achter het stuur is in de commissie al meermaals aan bod gekomen. Ik heb in deze commissie al meermaals gepleit voor de update van de wegcode. Ik ben dan ook zeer blij dat die er ondertussen gekomen is. Dat is een eerste stap. We zijn er allemaal van overtuigd dat er ook een wijziging moeten komen bij de mentaliteit van de bestuurders. Die zal er inderdaad niet vanzelf komen. Er moet meer gesensibiliseerd worden en er moeten een grotere pakkans en meer sancties komen. Wat is de stand van zaken op het niveau van de Federale Regering? Kunt u ons dat meedelen, met name op het vlak van technologische mogelijkheden om afleiding automatisch te kunnen vaststellen met camera's?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Brouns, u maakt terecht bedenkingen bij de effectiviteit van de campagnes. Daarom moet dat ook altijd nagemeten worden. De VSV doet dat ook altijd, zoals daarstraks toegelicht, maar we werken ook aan een nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de VSV. Ik heb in het verleden ook al een paar keer meegegeven dat we daar veel gericht op moeten kunnen inzetten. Lachgas is hier ook al aan bod gekomen. We moeten niet gewoon een jaarkalender hebben met elke maand een andere campagne. Neen, we moeten gericht ingaan op de problematieken als ze zich stellen. Dat is hier al meermaals aan bod gekomen, ook naar aanleiding van bijvoorbeeld de talrijke ongevallen op de E17. Op dat vlak ben ik dus een bondgenoot van u. Dat is ook iets wat we in de toekomstige samenwerkingsovereenkomst met de VSV zullen opnemen. Het moet doelgericht zijn en we

moeten de effectiviteit kunnen meten. Dat geldt trouwens niet alleen voor de VSV, maar ook voor andere campagnes. Vias zit natuurlijk op het federale niveau, maar ook daar moeten we nagaan hoe we nog meer op sensibiliseringscampagnes kunnen inzetten die hun nut en doel ook effectief bereiken.

Handhaving is en blijft een sluitsteen waar we op moeten inzetten. Jullie weten dat Vias al proefprojecten gedaan heeft om een aantal handhavingstools te lanceren rond gsm-gebruik en dergelijke. Nu, het is federale materie. Mevrouw Lambrecht, u hebt gevraagd of het is opgenomen in dat interfederale verkeersveiligheidsplan. Daar is het op dit moment niet opgenomen, omdat men nog niet de allerlaatste technologische elementen heeft om dat op grote schaal uit te rollen. Persoonlijk blijf ik erbij dat men ook moet kunnen inzetten op handhaving, als men regels opstelt. Voorlopig zetten we nog volop in op die mentaliteitswijziging via campagnes, zodat eenieder weet dat afleiding gevaarlijk is.

We moeten natuurlijk ook de juiste tools hebben om te kunnen handhaven. We kunnen het proefproject van Vias alleen maar toejuichen, maar we moeten toekomstgericht kijken, weliswaar opnieuw op het federale niveau, hoe we ervoor kunnen zorgen dat ook de pakkans in het geval van afleiding vergroot om die mentaliteitswijziging nog meer te kunnen faciliteren en mensen er opnieuw veel meer bewust van te maken dat het niet kan dat ze zich laten afleiden door gsm, tablets of tal van andere zaken. Autorijden of vrachtwagenbestuurder zijn, zijn nog altijd werkwoorden en je moet je actief focussen op dat element en je niet laten afleiden. Daarover is het laatste zeker nog niet gezegd, maar we moeten nog even wachten wegens het privacygevoelige aspect van de nieuwe technologische vooruitgang om ook daar meer handhavingstools te kunnen hebben.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik dank de collega's voor de verdere aanvullingen. Bewustmaken en informeren van de weggebruikers en handhaving moeten altijd hand in hand gaan om te komen tot een duurzame gedragsverandering. Dat hebben we al gezien bij tal van andere voorbeelden. Ik ben er absoluut voorstander van om de technologische mogelijkheden maximaal in te zetten. Vandaag zijn er slimme toepassingen met camera's mogelijk die bijvoorbeeld het gsm-gebruik achter het stuur kunnen detecteren. We zullen alle steun verlenen aan het federale niveau om dat mogelijk te maken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de maximumsnelheid op de gewestwegen – 1383 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Vijf jaar geleden, op 1 januari 2017, daalde de snelheid op de gewestwegen van 90 kilometer per uur naar 70 kilometer per uur. De bedoeling was om het aantal ongevallen en vooral het aantal doden in het verkeer te verminderen. Momenteel wordt hier en in de media geregeld de discussie gevoerd om de snelheid in de bebouwde kom te verlagen.

Een jaar geleden, in februari 2021, vroeg ik u naar een evaluatie van die maatregelen. U schreef toen: "Kijken we specifiek naar het jaar 2017 zien we een neerwaartse knik in de ongevallencijfers." Dat klopt uiteraard, maar de daaropvolgende

jaren zagen we het aantal dodelijke ongevallen opnieuw licht stijgen, en het totale aantal ongevallen bleef lichtjes dalen, maar die trend was al eerder ingezet.

In het antwoord schreef u ook: "Hierbij dienen we op te merken dat een uitgebreidere studie naar het effect van het verlagen van de snelheidslimiet van 90 naar 70 km/u gepland staat, waarin enerzijds het effect op de gereden snelheid bekeken zal worden en anderzijds het effect op het aantal ongevallen geanalyseerd zal worden. Immers, voor het analyseren van dergelijke maatregel wordt het best een voor- en nastudie opgezet, waarin gecorrigeerd kan worden voor andere maatregelen die eventueel een invloed hadden op het aantal ongevallen."

Ondertussen zijn we een jaar verder en is het rapport wellicht ter beschikking. Daarom had ik graag geweten welke conclusie die studie heeft opgeleverd. Wat is uw visie op die studie? Welke maatregelen zult u nemen op basis daarvan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dat is heel interessant, maar ik moet u helaas teleurstellen en zeggen dat uw vraag iets te vroeg komt. Om exacte uitspraken te doen over het effect van het verlagen van die snelheidslimiet van 90 naar 70 kilometer per uur op onze gewestwegen wachten we op de resultaten van Vias, dat alle data aan het analyseren is om daar meer conclusies uit te kunnen trekken.

Vias maakt een volledige en grondige analyse van zowel de snelheids- als de ongevallengegevens. Het heeft aangegeven dat we de resultaten tegen de zomer mogen verwachten. De studie zal dan publiek beschikbaar gemaakt worden en iedereen zal die kunnen raadplegen. Het spijt me dat ik u vandaag nog niet veel meer kan zeggen, maar ik neem aan dat we daar tegen de zomer op kunnen terugkomen om te zien wat de concrete gevolgen van die snelheidsverlaging zijn.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb hier niet veel aan toe te voegen. Ik ben hoopvol in afwachting dat de studie opgeleverd wordt in de zomer. Ik ga zeker nog eens mijn vraag herhalen. Ik ben benieuwd naar de studie.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ook ik wacht vol ongeduld op de resultaten van dat onderzoek. Het zal aan bod komen, begrijp ik, dat die verminderde snelheid wel al tot minder verkeersslachtoffers leidt. Zo zijn er in Brugge, met de invoering van een grote zone 30, 25 procent minder ongevallen en 36 procent minder fietsongevallen.

Ik heb nog volgende vraag. Wat is de respons van de lokale besturen met betrekking tot het beslissingskader voor het invoeren van een zone 30? Heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) daarover al veel adviesvragen gekregen? Houdt u bij of er zones 30 bij komen door dat afwegingskader?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): De Vlaams Belangfractie is alvast geen believer van het verlagen van de snelheid op gewestwegen. Er gebeuren inderdaad ongevallen op gewestwegen. Maar ik ben ervan overtuigd dat de huidige snelheidslimieten op een doordachte manier zijn ingevoerd. Vervoersnelheid wordt niet zomaar met de natte vinger ingevoerd. Dat wordt bestudeerd. Men moet analyseren wat de oorzaken zijn van die ongevallen. Maar het kan ook liggen aan de staat van de weg. Klopt het dat bepaalde wegen er zich niet toe lenen om snel te rijden? Hoe

kan men onaangepast rijgedrag aanpakken? Men gaat dat rijgedrag niet veranderen door gewoon de snelheid te verminderen. Je gaat dat rijgedrag niet op die manier veranderen bij bestuurders die bijvoorbeeld onder invloed van alcohol, drugs of lachgas rijden, integendeel zelfs. Op een bepaald deel van de autobestuurders gaat het verlagen van de snelheid geen effect hebben. Ik ben ervan overtuigd dat het net die bestuurders zijn die oververtegenwoordigd zijn in de ongevallencijfers. Ofwel blijft men de toegelaten snelheid verlagen en raden wij binnenkort misschien de mensen aan om opnieuw paard en kar te gebruiken. Maar geloof mij, ook met paard en kar gebeurden er destijds ongevallen. Ofwel bekijkt men alternatieven, zoals de verbetering van de infrastructuur of het inzetten op sensibilisering. De minister zet wel degelijk in op die sensibilisering. Ik denk dat ook de terugkommomenten een gunstig effect gaan hebben.

Het staat ondertussen al vast dat er her en der trajectcontroles worden ingevoerd, ook op gewestwegen. Zijn de effecten van al die maatregelen al bekend? Zijn daar dan conclusies aan verbonden? Mijn fractie legt de zwartepiet niet bij de snelheidslimieten, maar bij het rijgedrag. Maar bij bepaalde groepen scoort men inderdaad goed met het verlagen van de snelheidslimieten. Daar doen wij dus niet aan mee.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik was niet van plan tussen te komen na het antwoord van de minister. Ik wilde wachten op de resultaten van de studie. Maar als reactie op andere tussenkomsten wil ik er toch op wijzen dat er al studiewerk bestaat over de invloed van de impact van snelheidsverlagingen op de verkeersveiligheid. Wij hebben hier veel specialisten aan het woord gehoord op de hoorzittingen die wij daarover hebben georganiseerd. Natuurlijk moeten de verschillende problemen die collega Verheyden aanhaalt, ook aangepakt worden. Maar snelheidsverlaging is evenzeer een essentieel punt als je wilt komen tot verkeersveiligheid. Ik dacht dat wij het daarover al eens waren, maar dat wij daarin de lokale autonomie wilden laten spelen. Maar blijkbaar zijn sommigen nog niet zo ver gevorderd.

Voorts, minister, wil ik mij aansluiten bij de interessante vragen van collega Lambrecht. Ik kijk uit naar uw antwoord daarop.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik bevestig dat er al heel wat studies zijn van de impact van snelheidsverlagingen op het vervoer. Maar ik denk dat mevrouw Fournier vooral peilt naar de studie van Vias, die besteld is naar aanleiding van de verlaging van de snelheid van 90 naar 70 kilometer per uur op onze gewestwegen. Precies daarmee is Vias nu bezig. Er komt een volledige analyse van het aantal ongevallen en de impact van de ongevallen op onze gewestwegen waar de snelheid is verlaagd van 90 naar 70. Ik deel niet de mening van de heer Verheyden dat een snelheidsverlaging geen impact heeft. Maar ik wacht graag eerst de grondige analyse af.

Maar ik wacht graag eerst de grondige analyse af. Dan kunnen wij daarover verder discussiëren.

Wat het afwegingskader betreft voor zones 30: wij hebben dat ter beschikking gesteld van alle lokale besturen. Mijn bedoeling was dat lokale besturen ermee aan de slag kunnen gaan, niet alleen de schepen van Mobiliteit of de schepencolleges, maar ook elk gemeenteraadslid in debatten in de gemeenteraad over snelheidsverlagingen. Met dat kader kan eenieder de afweging maken welk snelheidsregime past bij elk type weg.

Wat de feedback betreft, moet ik navraag doen bij mijn administratie. Zo respecteer ik de lokale autonomie maar geef ik ze een instrument om dat op een door-

dachte manier te doen. Dat afwegingskader is tot stand gekomen dankzij de medewerking van heel wat experts in onze taskforce. Ik ben ervan overtuigd dat het een goede tool is. Maar het staat iedereen vrij om op lokaal niveau daarmee aan de slag te gaan. Ik zie hier 2 Bruggelingen. Wellicht hebben zij al deelgenomen aan een bespreking daarvan in de gemeenteraad. Ik ga nog navraag doen naar de vragen die daarover bij mijn administratie zijn binnengekomen.

Na de zomermaanden gaan wij de bespreking van dit onderwerp kunnen verderzetten, meer in het bijzonder wat de gewestwegen betreft.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Hopelijk kunnen wij het na de zomer weer doen op een vergadering met fysieke aanwezigheid, minister.

Na de tussenkomsten van de collega's wil ik nog kort wat zeggen. Het klopt dat het geen zin heeft om zomaar de snelheid te verlagen, noch in de bebouwde kom, noch op gewestwegen. Ik denk dat handhaving heel belangrijk is, maar ook de indeling van de wegtypes. Het is geen goede zaak een weg een autostrade te noemen en de snelheid er te beperken tot 50 kilometer per uur. Alles hangt samen: de verlaging van de snelheid, de handhaving en de wegindeling. Maar zoals u zegt, minister, wordt de discussie voortgezet na de zomer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de wetgeving rond e-steps – 1386 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Mijn vraag behandelt een thema dat hier al meer aan bod is gekomen. Iedereen kent de taferelen van de snelheidsrollen waarop de politie bromfietsen test op hun maximumsnelheid, maar geregeld krijgen we nu ook berichten dat de politie steps op de rollen moeten zetten. Zo zagen we enkele weken geleden een bericht in de krant waarbij de politie van Mechelen een elektrische step in beslag genomen had die 104 kilometer per uur haalt. Officieel mogen de wankele tweewielers nochtans maar 25 per uur rijden.

Uit de verschillende schriftelijke vragen weten we dat de snelheid opdrijven van zo een step niet zonder gevaren is. De voorbije jaren zagen we het aantal ongevallen met steps al spectaculair stijgen. Zo werden er in 2019 een 20-tal ongevallen met steps genoteerd, een jaar later, in 2020, was dat al vertienvoudigd tot 206. Cijfers van 2021 kennen we nog niet, maar uit de vele krantenberichten weten we dat dit wellicht hoger zal zijn dan 2020. We moeten deze problematiek dus goed in het oog houden. Uit de krantenberichten had ik begrepen dat er op 17 januari 2022 een nieuwe bijeenkomst was van de interfederale werkgroep van Mobiliteit. Alle ministers van de verschillende regeringen zijn daarin vertegenwoordigd, en in oktober werd al beloofd om de regelgeving van de elektrische steps samen te bekijken.

Daarom had ik graag geweten wat dit overleg heeft opgeleverd. Welke stappen zult u zetten om de verkeersveiligheid van het gebruik van steps te verhogen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik moet u opnieuw een beetje teleurstellen omdat het ook weer iets te vroeg komt. De werkgroep is nog volop bezig. Men is al verschillende keren samengekomen en er is reeds consensus over een aantal voorstellen tot aanpassing van de wegcode, maar nog niet over alle punten. Het interfederaal overleg wordt nog verdergezet. Zeker over de minimumleeftijd is men het nog niet eens.

Volgende week komt de werkgroep opnieuw samen. Ik wil de voorstellen van de werkgroep ook nog voorleggen aan de taskforce verkeersveiligheid om een gefundeerd advies te krijgen.

Actief meewerken aan duidelijke regelgeving is één ding; daarnaast is het zaak dat weggebruikers nieuwe regels kennen en deze ook toepassen. Naast educatie zetten we in op sensibilisering. Dat is ook opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan. We willen erop focussen dat mensen de risico's van elektrische steps niet onderschatten en inzetten op risicoperceptie, maar ook dat ze zichzelf niet overschatten en dus de kwetsbaarheid benadrukken. Ieder draagt een verantwoordelijkheid, zowel de stepgebruiker als de andere weggebruikers.

We focussen ook op de verkopers van elektrische steps. Het zijn nieuwe vervoersmodi en het is ook de verantwoordelijkheid van de verkopers om te wijzen op de mogelijke gevaren. Ze moeten ook altijd de juiste informatie en richtlijnen meegeven. Het is natuurlijk aan de gebruiker om ermee aan de slag te gaan. Het is alleszins goed dat ook de verkoopsector dit benadrukt.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik ben blijkbaar nogal snel met het stellen van mijn vragen. Het is al de tweede vraag op rij waarop u geen duidelijk antwoord kunt geven.

U zegt dat volgende week het Overlegcomité opnieuw samenkomt. Hebt u eigenlijk een exacte timing van wanneer het federale niveau maatregelen of reglementen rond e-steps zal nemen? Kunt u een timing geven?

De vraag werd, zoals gezegd, al een paar keer behandeld in vorige commissies, onder meer in de commissie van 30 september. Ik heb toen de vraag gesteld of er genoeg data beschikbaar waren over de e-steppers zelf, over wie wanneer een e-step gebruikt. Gebruikt men ze recreatief of in het kader van woon-werkverkeer? Men kan een beter beleid voeren rond de veiligheid van e-steps als men weet waarvoor men ze gebruikt.

Ik zal de rest voor collega Meremans laten, maar ik heb gezien dat de N-VA ook strengere regels rond e-steps vraagt. Ik kan dit enkel ondersteunen, want ik vind dat e-steps gevaarlijk kunnen zijn. Alle maatregelen die kunnen leiden tot veiligere e-steps, worden door onze fractie ondersteund.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Mevrouw Fournier, ik dank u voor de vraag.

Collega's, wij hebben ons wat onledig gehouden en een nota opgesteld samen met federaal collega Raskin van onze partij, die zich bezighoudt met verkeersveiligheid en de wegcode. We hebben ook vergelijkingen gemaakt met andere landen. Daar is de wetgeving totaal verschillend. Je kunt nergens in Europa een duidelijke lijn stellen. Het is soms zelfs verschillend in bepaalde steden waar men strenger is dan ergens anders, en ook leeftijden verschillen.

Je moet ergens een lijn trekken. Ik heb gesprekken gevoerd met de centrumsteden. De nieuwe vervoersmiddelen – zoals de minister zegt – zijn er, en ze zijn ingeburgerd.

Ik ben geschrokken dat het in Antwerpen wel zeer vlot wordt gebruikt. Ik denk ook aan toeristische centra waar toeristen ze gebruiken om te flaneren van hier naar daar. Het is zoeken. Een aantal elementen moet je zeker vooropstellen, en we hebben dat ook gedaan. De collega's van Vooruit – ik denk dat het collega Vandenbroucke was, op federaal niveau – hebben ook al een aantal stellingen geponeerd.

Het is echt wel dringend tijd dat we er werk van maken. Men vraagt vaak strengere regels, maar het moeten duidelijkere regels zijn, zal ik zeggen. Nu is het onduidelijk. Theoretisch kan een kind van 5 jaar morgen op een elektrische step stappen. Het zal niet gebeuren, maar theoretisch gezien kan het wel.

Je moet ook kijken naar handhaving. Het is al moeilijk voor de politie.

En dan blijft nog de heikele vraag die altijd opduikt: wat doe je met helmplicht, met fietshelmen en dergelijke? Het is een heel moeilijke discussie omdat er verschillende vervoersmiddelen zijn waar je probeert consistentie in te krijgen en ze probeert gelijk te schakelen. Voor een elektrische fiets niet, voor iets anders dan wel, dat is heel erg moeilijk.

Het is echt wel belangrijk dat we nu spoed zetten en dat we over de partijen heen een draagvlak hebben om duidelijke regels toe te passen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, collega's, bij steps is er niet alleen een probleem met de snelheid, maar is er vaak ook heel weinig expliciete regelgeving en weinig geregeld. Er zijn verschillende steps: steps met zadel, steps zonder zadel. In een fietsstraat hebben steps dezelfde rechten als fietsers. Als men met een step maximum 6 kilometer per uur rijdt, wordt men beschouwd als voetganger. Vaak rijdt men ook nog eens veel te snel. Er is meer regelgeving nodig.

Wat de cijfers betreft: 408 ongevallen in 2020 met zelfs een dode. Er waren 432 gewonden. Het merendeel van de gewonden waren gebruikers van de steps zelf, maar er waren ook 27 fietsers en 23 voetgangers bij. Dit om te situeren dat er toch wel een probleem is.

We kunnen ons zeker vinden in de vraag van Vias voor een verbod om met e-steps op voetpaden te rijden. Het lijkt ons ook een gefundeerde vraag om een minimumleeftijd, bijvoorbeeld 16 jaar, op te leggen om met een e-step te mogen rijden, zoals nu het geval is voor een bepaalde motorfiets.

Minister, naar aanleiding van eerdere vragen over de kwaliteit van deelsteps, zei u dat de Vlaamse overheid lokale besturen ondersteunt rond de kwaliteit van die steps. U zou in het kader daarvan kwaliteitseisen laten bundelen door de administratie. Die zouden gelden voor gemeenten en vervoersregio's, maar blijkbaar ook voor particulieren. De elektrische step zou dan moeten voldoen aan een aantal maximale kwaliteitseisen.

Naar aanleiding van een vraag om uitleg die ik eerder stelde, zei u dat u eventueel een Vlaams label wou onderzoeken. Naar aanleiding van een andere vraag om uitleg, liet u verstaan dat dat niet haalbaar zou zijn, maar dat u wel degelijk op maximale kwaliteitseisen zou aandringen. Met betrekking tot de veiligheid van steps die men zelf koopt, is kwaliteit ook noodzakelijk. Er worden nu allerlei steps op de markt aangeboden en ik kan me voorstellen dat er kwaliteitsverschillen zijn.

Minister, hoever staat u met de kwaliteitseisen van e-steps in het kader van deel-mobiliteit, maar ook voor particulieren?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, u ziet dat er heel veel consensus is over het feit dat er iets moet gebeuren. Vooruit vraagt al een tijd om de wegcode aan te passen zodat het voor kinderen onder de 16 jaar verboden is om met een e-step te rijden, maar ook dat je met een step niet op het voetpad mag rijden, en ook niet met twee personen op een step. Het draagvlak daarvoor groeit, en dat is zeer goed. We hebben cijfers gehoord van de collega, dus het is erg nodig.

Minister, ik heb maar één vraag. We moeten wachten op de federale overheid, maar u, minister, steunt u onze drie voorstellen: leeftijd, niet op het voetpad, en niet met twee op één step?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil kort aansluiten bij de vraag. Het is niet omdat er bijvoorbeeld met de fiets veel ongevallen gebeuren en zelfs doden vallen, dat iemand het in zijn hoofd zou krijgen om vanaf morgen de fiets te gaan verbieden. Dus laat ons het kind niet met het badwater weggoaien, maar laat ons kijken naar de echte problemen die zich stellen.

Minister, ik hoop dat daar vlug een kader voor zal zijn. Wat ik daarbij als Brusselaar wil beklemtonen, is dat het mij interessant lijkt dat er in de verschillende gewesten van dit land gelijkaardige regels gelden, zodat het voor iedereen heel duidelijk is wat mag en wat niet mag, en dat in de combimobiliteit, waar we naartoe willen, er geen andere regels gelden over hoe je die step mag gebruiken wanneer je bijvoorbeeld van de trein stapt in Brugge dan wanneer je van de trein stapt in Brussel. Dat lijkt mij vrij belangrijk. Dat is een aandachtspunt dat ik u wil meegeven voor uw gesprekken met uw collega's.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de bijkomende vragen en bedenkingen. Het is zeker geen eenvoudig element. De heer Bex zegt terecht dat het niet is omdat er veel ongevallen mee gebeuren dat er sowieso een verbod moet komen. Als we dat zouden doortrekken naar fietsen, dan zouden we een heel ander beeld gaan krijgen. Dat volg ik volledig.

Dat het een probleem is en dat we naar een oplossing moeten zoeken, daar zijn we het in deze commissie allemaal over eens. Dat is trouwens ook de reden waarom ik dit geagendeerd heb op de interministeriële conferentie (IMC) – ik denk dat het in oktober was – om daar samen met de collega's van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, het Waalse Gewest en de Federale Regering met minister Gilkint, een werkgroep voor op te richten om te kijken hoe we kunnen zorgen dat de neuzen in dezelfde richting staan en dat we in het kader van meer verkeersveiligheid tot een gedragen voorstel en aangepaste regelgeving kunnen komen.

Een aantal elementen zijn hier genoemd: de locatie waar die elektrische steps moeten rijden, wel of geen helmplicht en minimumleeftijd, het al dan niet vervoeren van passagiers.

Mevrouw Lambrecht, u vraagt wat mijn persoonlijke mening is, maar daar ga ik vandaag niet op vooruitlopen. Als het gaat over de minimumleeftijd bijvoorbeeld, – ere wie ere toekomt – moeten we daar partners, bijvoorbeeld de Jeugd-raad, over horen. Voor mij is altijd heel belangrijk dat ik niet alle wijsheid in pacht heb. Dat is ook de reden waarom ik een Taskforce Verkeersveiligheid in het leven

heb geroepen. Hier zitten zelfs allemaal mensen met heel waardevolle persoonlijke meningen, maar ik wil dat allemaal laten aftoetsen door experts die zetelen in de Taskforce Verkeersveiligheid.

We moeten dus een goed federaal voorstel hebben waarbij de neuzen in dezelfde richting staan, omdat er sowieso elementen in de regelgeving moeten worden aangepast. Ik wil dat afgetoetst hebben door de taskforce.

Kortom, er zijn veel problemen. We moeten snel tot een oplossing komen, een gedragen oplossing waar iedereen achter staat. Volgende week komt de werkgroep weer samen. Wij hopen dat we dan knopen kunnen doorhakken en sneller vooruit kunnen gaan.

Wat betreft de data, is de afsplitsing van de elektrische steps en de fietsen recent in de ongevallenstatistieken opgenomen. Die data nemen we zeker overal in mee.

Mijnheer Verheyden, het is niet aan mij om de kwaliteitseisen van de steps te beoordelen. Wat betreft al die andere facetten als helm, minimumleeftijd, plaats en dergelijke, hoop ik dat we daar snel gezamenlijk uit komen en snel tot een aanpassing van onze regelgeving kunnen komen met het oog op meer verkeersveiligheid.

Alleszins dank aan u allen voor de bekommernissen. De vraag kwam toch niet te vroeg, want we hebben hier vandaag heel wat elementen gehoord die we zeker zullen meenemen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dank u wel.

Mijnheer Bex, ik denk dat niemand die e-steps wil verbieden. We willen het kind niet met het badwater weggooien. Maar dat het veiliger moet en dat er bepaalde maatregelen moeten worden genomen om alles veiliger te laten verlopen, is wel duidelijk.

Minister, de zomer komt eraan. Ik ga er dan ook van uit dat er zich meer steppers op de baan zullen begeven.

Hopelijk kunnen we binnenkort duidelijkheid krijgen. Ik ga volgende week niet opnieuw een vraag stellen. Mijn vraag is wel wanneer we het standpunt kunnen kennen van het overleg. Kunt u dat meedelen aan de commissieleden als er duidelijkheid is, tenzij u er voorstander van bent dat wij hier wekelijks de vraag herhalen. Misschien kunt u het aan de commissie meegeven wanneer er echt duidelijkheid is.

Minister Lydia Peeters: Op het moment dat dat in de IMC is afgeklopt, wil ik dat zeker aan jullie allen communiceren. Geen enkel probleem uiteraard.

De voorzitter: Dank u wel alvast.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de initiatieven van Greenpeace om reclame voor wagens op fossiele brandstoffen te laten verbieden

– 1409 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Onlangs lanceerde Greenpeace België de oproep tot een verbod op reclame voor auto's op fossiele brandstoffen. Volgens de analyse van Greenpeace België promoten drie op de vier autoadvertenties voertuigen op fossiele brandstoffen. Greenpeace België analyseerde 686 onlineadvertenties van een aantal bekende spelers zoals Volkswagen, Peugeot, Opel, BMW, Renault, Mercedes en Ford, en vergeleek ze met de klimaatambities van deze autofabrikanten.

Volgens Greenpeace België blijkt uit de analyse dat de meeste autofabrikanten er nog steeds naar streven om nog zo veel mogelijk fossiele auto's te verkopen. Dat zou erop wijzen dat de constructeurs ondanks de openbare statements en ambities voor de elektrificatie van hun wagenpark nog steeds zo veel mogelijk auto's op fossiele brandstoffen willen verkopen. Nog volgens Greenpeace België zijn hybride wagens een valse en vervuilende oplossing.

Greenpeace lanceerde samen met een twintigtal andere ngo's bovendien zowaar een Europese petitie die oproept tot een verbod op reclame voor fossiele brandstoffen in het kader van een Europees burgerinitiatief.

Minister, hoe reageert u op het initiatief van Greenpeace, ook in het licht van de Vlaamse doelstellingen inzake versnelde gedwongen elektrificatie van het wagenpark? Werd de regering over deze oproep en petitie gecontacteerd? Heeft de Vlaamse Regering een standpunt ingenomen in de materie van de reclame voor wagens op fossiele brandstoffen? Is ze desbetreffend al in overleg geweest met de Federale Regering die allicht bevoegd is om een verbod ter zake uit te vaardigen en daar gezien haar samenstelling misschien zelfs bereidwilliger toe is? Erkent u dat nieuwe auto's op fossiele brandstoffen wel degelijk mee bijdragen aan een betere luchtkwaliteit met betrekking tot fijn stof en CO₂-uitstoot en dat een verbod op een reclame voor deze wagens dus niet wenselijk is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, dank u wel voor uw vragen. Het initiatief van Greenpeace heeft betrekking op federale bevoegdheden, namelijk het economisch recht. Het is niet echt aan mij om mij uit te laten over dit initiatief. Ik ben alleszins niet aangesproken. Greenpeace heeft mij niet gecontacteerd of mij daar specifiek over gebriefd en heeft me ook niet gevraagd om daar een standpunt over in te nemen, wat uiteraard ook niet nodig is.

Alleszins denk ik dat ons standpunt duidelijk bekend is. Dat hebben we heel duidelijk in de visienota naar voren gebracht, namelijk dat we sowieso richting een klimaatneutrale of een duurzame samenleving willen evolueren. We gaan daarbij uit van de technologie-neutraliteit. Ik heb daarstraks toen het ging over de elektrische wagens, al gezegd dat het gaat over zero-emissievoertuigen. We nemen daar volop het standpunt in van de technologie-neutraliteit.

Is daaromtrent een overleg geweest met de Federale Regering? Vanuit mijn Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is er geen federaal overleg geweest.

Acht ik een verbod op reclame voor fossiele wagens wenselijk? Ik denk niet dat wij ons moeten inlaten met reclame van welbepaalde bedrijven. Ik denk dat het alleszins niet aan mij is als minister van Mobiliteit om mij daarmee in te laten. Ik wil wel reclame maken voor zero-emissievoertuigen omdat we daar volop op inzetten. Maar ik ga niet de ene of de andere verbieden om reclame te maken voor een bepaalde vervoersmodus.

Ook dat zou je hier heel erg kunnen gaan uitbreiden. We hebben het daarnet over de elektrische steps gehad. Moeten we daar straks ook al dan niet een reclamebeperking opleggen? Je zou daar heel ver in kunnen gaan.

Ik wil alleszins zero emissie blijven faciliteren. Dat blijf ik heel belangrijk vinden, zeker naarmate we korter bij 2029 komen, waarbij we als doelstelling hebben vooropgesteld dat er geen nieuwe voertuigen met fossiele brandstof op de markt worden gebracht of worden ingeschreven. Daar sta ik volledig achter. Wat dat betreft, heb ik liever een positieve reclame richting het inzetten van zero-emissievoertuigen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan eruit opmaken dat u geen bezwaar hebt dat er nog reclame wordt gemaakt voor auto's op fossiele brandstof, en dat is belangrijk. We gaan stilletjes aan naar die klimaatneutrale voertuigen. Die trend is misschien niet echt om te buigen, maar dat wil niet zeggen dat er tot 2029 geen andere auto's kunnen worden verkocht. Naar mijn mening hebben die een schonere en propere technologie en dragen ze meer bij aan een verbeterde luchtkwaliteit.

Ik verwijs daarbij even naar een artikel dat ik onlangs las, waarin de ontwikkelschef van BMW verklaarde dat men conventionele brandstofmotoren verder blijft ontwikkelen. Ook al kan die brandstofmotor voorlopig nog maar mee tot 2035, toch blijft men dus verder aan die weg timmeren. Hij hintte daarvoor vooral naar een forse efficiëntiesprong bij onder andere zescilindermotoren van het merk vanwege een nieuwe cilinderklep. Meer en meer worden motoren ook ontwikkeld om gecombineerd te worden met elektrische aandrijving, wat toch ook wel een serieuze vooruitgang is om te gebruiken in misschien uitsluitend plug-inhybride wagens. Ik weet dat ook die verboden zullen worden in 2029. Ik vind dat een kapitale fout, en ik denk dat heel veel mensen dat ook vinden.

Het merk BMW lanceert bijvoorbeeld ondertussen meer zuivere elektrische modellen, maar het is ook pragmatisch. Het zegt dat de laadinfrastructuur nog altijd niet op punt staat – en dat klopt, want we hebben het hier vandaag gehoord – en dat Europa zeker niet het enige continent is waar auto's zullen worden verkocht. Ik vind het ook maar logisch dat, zolang er auto's met efficiënt-zuinigere motoren worden geproduceerd, er ook reclame voor die modellen moet kunnen worden gemaakt.

Uit een bevraging van Deloitte blijkt voorts dat de auto nog altijd de koning blijft bij de Belgen. De eigen auto is nog altijd het favoriete vervoermiddel. Uit die bevraging blijkt ook dat slechts 7 procent nooit een auto gebruikt. 10 procent verplaatst zich dagelijks met het openbaar vervoer, terwijl 26 procent daarvan nooit gebruikmaakt. Dat heeft ook een impact op het koopgedrag van de consumenten. Meer dan de helft zegt dat ze een eigen auto zouden kopen om het openbaar vervoer te vermijden. Dat zijn zeker geen mensen die veel geld hebben om een elektrische wagen aan te kopen. Mensen moeten weten welk aanbod van auto's met een zuinige en schonere impact er is.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik dank collega Verheyden om het initiatief van Greenpeace onder de aandacht te brengen. Een bedenking bij wat u zegt, collega, is toch dat de autoconstructeurs in de voorbije jaren niet echt het toonbeeld zijn geweest dat ze op een eerlijke en efficiënte manier hebben gezocht naar hoe ze auto's uitstootvriendelijk kunnen maken. Ze hebben natuurlijk alle recht om dat in de toekomst wel te doen.

Over het reclameverbod zou ik ten eerste willen zeggen dat je daar heel omzichtig mee moet zijn. In principe sta ik daar ook huiverachtig tegenover. Voor wat wet-
telijk is toegelaten, moet je ook reclame kunnen maken. Dat lijkt me een goed
basisprincipe. Het is wel zo, minister, dat we in onze steden de luchtnormen niet
halen. Vandaag staat er een heel duidelijk artikel in de krant De Standaard over
de problematische situatie van de luchtkwaliteit in de buurt van scholen in Brussel.
Het artikel zegt er ook meteen bij dat het voor andere plaatsen in Vlaanderen niet
anders is en dat dat vooral komt door de uitstoot van wagens.

In Brussel heeft men daarom beslist om vanaf 2030 geen wagens op diesel meer
toe te laten en vanaf 2035 geen auto's op benzine.

In Vlaanderen staat er in het regeerakkoord dat we een kader willen creëren voor
lage-emissiezones, ultralage-emissiezones zelfs, in onze steden. Tot dusver is daar
nog niets van in huis gekomen.

Wat ik wel cruciaal vind – en dan kom ik tot het punt van de reclame – is dat men
niet toelaat dat er reclame wordt gemaakt voor auto's waarvan men weet dat men
daar op een bepaalde plaats niet meer mee zal kunnen rijden of dat men minstens
in die reclame melding moet maken van dat feit.

Ik hoop dat de collega's het met mij eens zijn dat, wanneer men bijvoorbeeld een
dieselwagen koopt, men daar ook bij moet vermelden dat je daar binnen een aantal
jaren niet meer mee zult worden toegelaten op belangrijke delen van het grond-
gebied. En dat is een element waarop u vandaag misschien geen antwoord hebt,
maar waarover we moeten durven nadenken naarmate we die datums meer nade-
ren. Want anders dreigen de consumenten een kat in een zak te kopen. En we
moeten hen daarvoor waarschuwen bij hun aankoop, zodat ze nadien niet voor
verrassingen komen te staan en met de gebakken peren zitten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik hoor een aantal terechte bedenkingen. Die
uitdagingen rond luchtkwaliteit belangen ons allemaal aan. We moeten daarop blij-
ven inzetten. Collega Demir is daar ook volop mee bezig; u verwijst naar de lage-
emissiezones enzovoort.

Ik heb al eerder aangekondigd dat we sowieso willen gaan voor de uitfasering van
de fossiele brandstoffen. We zullen alles op alles zetten. En men kan dan pro of
contra zijn, maar we moeten echt inzetten op meer duurzame vervoersmodi. Ik
heb daarnet al gezegd dat 36 procent van de CO₂-uitstoot mobiliteitsgerelateerd
is. Zowel in personenvervoer als in goederenvervoer moeten we daar volop op
inzetten.

Ik zal geen reclame of publiciteit maken pro of contra een welbepaald automerk of
een welbepaalde autoconstructeur. Ik heb de heer Verheyden dat daarnet heel
duidelijk wél horen doen. Ik zal mij daar alleszins niet aan wagen. Maar om nu
zonder meer al een verbod in te voeren op publiciteit voor fossiele brandstoffen
lijkt mij net een brug te ver. Ik herhaal dat het ook economisch recht is. Het is in
het kader van federale regelgeving. Het is niet zo dat ik mij daarachter wil ver-
schuilen. We hebben een plan op tafel gelegd voor de uitfasering, en daar wil ik
mij vooral aan houden. U betreurt dat misschien, mijnheer Verheyden. Maar ik
geloof in de technologische vooruitgang, en ik geloof ook dat het noodzakelijk is,
gelet op alle klimaatuitdagingen die op ons afkomen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik geloof ook in de technologische vooruitgang, maar dan ook in die van de verbrandingsmotor, die steeds zuiniger en properder wordt. Ook dat gegeven mogen we niet vergeten.

Mijnheer Bex, ik heb de campagne van Greenpeace onder de aandacht gebracht omdat ik de wereldvreemdheid van Greenpeace aan de kaak wil stellen. En terecht, want zij houden totaal geen rekening met het overgrote deel van de mensen die zich geen elektrische wagen kunnen veroorloven.

Minister, ik wil eindigen met een citaat van de grote baas van BMW, de heer Zipse, hoewel ik zelf met een Audi rijdt. Ik heb die citaten gevonden en ik vind ze toch wel significant. Hij zegt dat auto's met een verbrandingsmotor niet "voorbarig en ondoordacht" moeten worden verboden. Hij waarschuwt daarvoor en benadrukt dat, ondanks de stevige opmars van elektrisch rijden, verbrandingsmotoren nog altijd de Duitse en de Europese markt – en dus ook de onze – domineren. Hij zegt duidelijk dat je, vooraleer je zoiets zomaar binnen acht of tien jaar afschaft, echt moet weten waarmee je bezig bent. En ik vraag me soms af: weten wij wel waarmee we bezig zijn? De theorie is mooi, maar in de praktijk – en dat hebben we daarnet ook gezien – schort er duidelijk iets.

Volgens die voorzitter van BMW zou het schadelijk zijn om zomaar afstand te doen van een technologie waarmee we nu nog altijd wereldmarktposities innemen. Zelfs bij de politiek in Duitsland rinkelt er een belletje. Daar zegt men dat de verbrandingsmotor heeft bijgedragen aan de welvaart, dat die banen heeft gecreëerd en een toegevoegde waarde heeft. Dat mag men niet eenzijdig en gewoon om ideologische redenen opgeven. Zij roepen ertoe op om verbrandingsmotoren te ontwikkelen die schoner zijn en die bijvoorbeeld op synthetische brandstof kunnen rijden. Dat is trouwens een pleidooi dat ik ook heb gehouden in deze commissie. En ik schaar mij daar nog altijd volledig achter.

Ik blijf er dus bij dat verbrandingsmotoren nog altijd een toekomst hebben en dat het standpunt om reclame voor auto's met de verbrandingsmotoren te bannen, gewoon wereldvreemd is. Minister, ik ben alvast tevreden dat u ter zake een duidelijk standpunt hebt ingenomen en dat u de reclame niet zult verbieden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gereserveerde examendata voor rijsscholen – 1411 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, in juni vorig jaar bevroegen mijn voormalige collega Lode Ceyssens en enkele andere collega's de minister over het feit dat kandidaat-bestuurders die hun rijexamen met een rijsschool afleggen, veel sneller een examenmoment konden vastleggen dan kandidaat-bestuurders die zich via vrije begeleiding op het examen voorbereiden. Dat komt doordat rijsscholen enerzijds examenmomenten kunnen reserveren – zonder deze al aan een specifieke leerling toe te wijzen – en anderzijds doordat examencentra de rijsscholen op de hoogte brengen van niet-ingevulde tijdsloten of extra examenmomenten.

Daarover heerste toen bij verschillende collega's ontevredenheid, te meer vanwege de lange wachttijden veroorzaakt door de coronapandemie. De minister antwoordde toen: "De perceptie dat kandidaten via de rijsschool sneller examen kunnen afleggen, heeft alles te maken met de organisatie en werking van de rijsscholen.

Zij vullen de tijdslots die ze ter beschikking hebben relatief laat concreet in. Ze beslissen dus pas kort voor het moment van het examen welke kandidaat zij toekennen aan welk slot. Dat creëert het gevoel alsof men met een rijsschool sneller aan een examen kan komen. Ik wil er nog aan toevoegen dat het systeem waarbij een verdeling van tijdslots wordt bepaald tussen enerzijds de examencentra en anderzijds de rijsscholen en de vrije begeleiding, een initiatief is dat op ondernemingsniveau tussen de verschillende groepen werd en wordt geregeld.”

Minister, dit probleem bestaat eigenlijk nog altijd. En niet enkel kandidaat-bestuurders die ervoor kiezen om met bijvoorbeeld hun ouders te leren rijden, zijn daar ontevreden over, maar zeker ook de zelfstandige rijinstructeurs. De zelfstandige rijlesgevers kunnen geen examendata reserveren voor hun leerlingen via hun eigen zelfstandig statuut. Enkel de grote rijsscholen krijgen een login van het examen-centrum en kunnen gebruikmaken van prereservaties.

De zelfstandige rijinstructeurs zijn weliswaar erkend als beroepsgroep en eveneens opgenomen in de lijst van opleidingsmogelijkheden die de FOD Mobiliteit publiceert, en hebben een continue lijn om vele leerlingen op te leiden. Toch is er op die manier een vorm van discriminatie ten opzichte van de leerlingen die kiezen voor een opleiding met een zelfstandig instructeur. Ik citeer een van de zelfstandige rijinstructeurs die mij recent contacteerden: ‘Vandaag worden we eigenlijk belet om ons beroep terdege uit te voeren en worden ouders en leerlingen die voor ons kiezen, niet gelijk behandeld. Als we bijvoorbeeld nu een examen willen vastleggen dan komen we vandaag uit op 27 augustus 2022, net zoals ouders die kiezen voor de opleiding via vrije begeleiding.’

Minister, vindt u het correct dat rijsscholen examenmomenten kunnen reserveren zonder deze aan een leerling te koppelen, zodat examenmomenten voor deze leerlingen veel meer last minute kunnen worden ingepland?

Vindt u dat zelfstandige rijinstructeurs dit ook moeten kunnen?

Vindt u het correct dat rijsscholen examenmomenten kunnen reserveren zoals zonet beschreven, en hun leerlingen daarmee bevoordeeld worden ten opzichte van leerlingen die kiezen voor een vrije begeleiding?

Vindt u dat dit verschil in behandeling te verzoenen is met de gemaakte beleidskeuze voor verschillende gelijkwaardige opleidingsmogelijkheden en met keuzevrijheid van de kandidaat-bestuurder?

Welke mogelijkheden hebt u om deze problematiek aan te pakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik dank u voor uw vragen. Er heerst vaak heel wat foutieve perceptie inzake het boeken van die rijexamens. Daarom is het goed dat we dat nog eens heel duidelijk kaderen.

De rijsscholen krijgen tijdslots toegekend waarin zij dan individueel voor hun kandidaten een examen kunnen boeken. De zelfstandige instructeurs en/of kandidaten die via een vrije begeleider een examen willen afleggen, boeken hun examen zelf rechtstreeks bij het examencentrum en krijgen dan een slot toegewezen.

Bij de rijsscholen is het de instructeur zelf die beslist wanneer zijn kandidaat-chauffeur klaar is om een examen af te leggen. En hij kan dan binnen die slots bepalen wanneer die kandidaat daarop wordt ingetekend.

Voor sommigen creëert dat misschien de perceptie dat, als je via een rijsschool gaat, dat sneller zou kunnen gebeuren. Maar dat is louter een perceptieprobleem.

Die perceptie klopt niet. Want het evenwicht tussen mensen die het zelf doen en mensen die rijsschool volgen, wordt jaarlijks gemaakt. Vandaag is het ongeveer fiftyfifty.

Ruim de helft van de kandidaten gaat via de rijsschool, de andere helft kiest ofwel voor een zelfstandige instructeur of voor een vrije begeleider. Dat evenwicht wordt goed waargenomen. Zolang het ongeveer de helft blijft, gaat 50 procent van de slots naar de rijsscholen en de andere helft wordt vrijgesteld om individueel in te boeken. Zo wordt die verhouding verdeeld en is er een gelijke behandeling inzake de verschillende opleidingsmogelijkheden die men heeft. Ik denk dat het niet meer dan logisch is, gelet op het feit dat de systemen naast elkaar bestaan. Dan moet men ook op een gelijkwaardige manier de mensen de kans geven om examens in te boeken.

De tijdslots die bij de rijsscholen ter beschikking zijn, worden onderling verdeeld. Daar noteer ik geen problemen.

Er is vooral een perceptieprobleem, dat sommigen die individueel gaan, denken dat ze veel langer moeten wachten. Ze moeten boeken voor het moment dat ze denken klaar te zijn, terwijl er voor anderen een aantal slots zijn, maar die slots zijn maar beperkt tot het maximale aandeel op basis van die evenwichtsoefeningen.

Moeten we bijsturen? Moeten we concreet iets doen? Er wordt continu gemonitord en er wordt bijgestuurd als blijkt dat er een discrepantie is tussen het een en het ander. Het gebeurt op ondernemingsniveau, zal ik maar zeggen, dat het evenwicht tussen verschillende groepen in stand wordt gehouden, zodat iedereen aan zijn trekken komt in de examencentra.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, u zegt dat het een perceptieprobleem is en dat er een gelijke behandeling is tussen zelfstandige rijinstructeurs en de rijsscholen. Ik denk dat ik waarschijnlijk iets mis. Op jaarbasis is het evenwicht misschien 50/50, maar als de rijsscholen tijdslots toegekend krijgen zonder te koppelen aan een leerling, en de zelfstandige rijinstructeurs kunnen dat niet en moeten eerst koppelen aan een leerling, dan is er volgens mij toch wel een verschil in manier van werken. Waarom zouden die zelfstandige rijinstructeurs op voorhand ook geen tijdslot kunnen reserveren, ingedeeld natuurlijk in de 50/50-verdeling, en nadien een leerling koppelen, zoals dat ook gaat met de rijsscholen?

U zegt dat het perceptie is, misschien wel, maar volgens mij is het toch geen gelijke behandeling. Misschien daar nog even wat verduidelijking over.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik begrijp het probleem niet. Ongeveer 50 procent van de mogelijkheden in de examencentra wordt ter beschikking gesteld van de rijsscholen in hun totaliteit. Op ondernemingsniveau zijn er daar verdelingen van wie wat gaat doen over de verschillende rijexamencentra. Er zijn kandidaten die met een begeleider of een zelfstandige rijinstructeur gaan. Het kan zijn dat een zelfstandige rijinstructeur een examen boekt; het kan zijn dat de kandidaat zelf een examen boekt. Ze spreken dat onderling af, maar zij hebben de marge van de andere 50 procent waar zij op inboeken. Als een rijinstructeur nu al een boeking wil maken terwijl de kandidaat maar een aantal weken later klaar zal zijn, kan hij die boeking doen. Als de boeking finaal niet wordt ingevuld, is dat zijn risico. De ene doet het met de onderneming waarvoor ongeveer 50 procent ter beschikking is en die intekent op een slot voor hun kandidaat. De begeleiders boeken eigenlijk in op het moment dat de kandidaat klaar is om naar het examencentrum te gaan.

Ik krijg geen signalen dat we een wijziging moeten doorvoeren. We zitten ook regelmatig samen met de hele federatie van de rijopleiding. Ook daar krijg ik geen signalen dat er dringend iets moet veranderen.

Vandaar dat ik zeg dat het misschien de perceptie is dat, als je examen doet via de rijschool, je sneller binnengeraakt. Het is puur een perceptieprobleem, want het evenwicht is er en wordt continu in stand gehouden. Meer kan ik daarover niet zeggen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik zal uw antwoord zeker doorgeven aan de personen die mij hebben gecontacteerd. Als er toch nog bijkomende elementen zouden zijn, dan zal ik zeker niet nalaten om u nog bijkomende vragen te stellen. In ieder geval, dank u wel voor uw antwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.