

vergadering **C211**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 maart 2022



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het zwerfvuilprobleem langs de gewest- en autosnelwegen – 2117 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid van de grote werven in 2022 – 2118 (2021-2022)	6
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitvoering van potentieelkaarten voor elektrische laadpalen – 2147 (2021-2022)	9
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voeren van fundamenteel onderzoek naar verkeersveiligheid – 2146 (2021-2022)	11
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het lage aandeel van elektrische bestelwagens in België – 2148 (2021-2022)	14

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het zwerfvuilprobleem langs de gewest- en autosnelwegen – 2117 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft in 2021 in Vlaanderen 1,34 miljoen kilo – zomaar even 1343 ton – afval langs de gewest- en autosnelwegen opgeruimd. Dat is een daling van 23 procent tegenover 2020. Vermoedelijk speelt de coronacrisis ook hierin een rol, maar men kijkt ook naar het verwijderen van de vuilnisbakken die nogal wat sluikstorters bleken aan te trekken. Desalniettemin blijft het probleem van het sluikstorten een groot maatschappelijk probleem. De verwerking van afval blijft handenvol geld kosten. Voor 2021 worden de kosten voor het verwerken en opruimen van het afval langs de gewest- en autosnelwegen op 3,7 miljoen euro geraamd.

Vooraf in zones met weinig sociale controle wordt er afval gedumpt. Elke provincie kent zijn bekende hotspots. In de strijd tegen onder andere sluikstorters zet AWV een vijftigtal gemachtigde wegtoezichters in. Zij verbaliseren overtreders over heel Vlaanderen. Vorig jaar werden er 116 processen-verbaal opgesteld.

Gezien het grote kostenplaatje van het opruimen, maar ook gezien de gevolgen voor het milieu en het feit dat zwerfvuil storten en sluikstorten getuigen van bijzonder asociaal gedrag, moet de strijd tegen sluikstorters een belangrijke prioriteit blijven.

Minister, welke bijkomende maatregelen wilt u nemen om de strijd tegen zwerfvuil en sluikstorters nog te intensifiëren?

Zult u hiervoor samenwerken met steden en gemeenten die snelwegparkings op hun grondgebied hebben?

Hoe wilt u de pakkans van sluikstorters verhogen?

Overweegt u om onbemande camera's in te zetten die sluikstorters op heterdaad kunnen betrappen?

Zult u voor deze bijkomende maatregelen extra budgetten voorzien?

Hoe verklaart u dat er minder sluikstorten wordt waargenomen waar vuilnisbakken worden weggelaten, terwijl men er op de website www.vlaanderen.be juist voor pleit om voldoende vuilnisbakken op de juiste plaatsen te voorzien?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, ik dank u voor uw vragen. De cijfers voor sluikstorten zijn inderdaad hoog. Men heeft het voorbije jaar 1241 ton afval opgeruimd tegen een kostprijs van ruim 3,7 miljoen euro. Men heeft daarvoor niet minder dan 116 pv's opgesteld. Dat is immens.

U vraagt specifiek wat AWV nog doet, behalve het opruimen van dat zwerfvuil. AWV zet volop in op sensibiliseren en doet dat in samenspraak met de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM). Jullie kennen wellicht allemaal de campagne Mooimakers. Daarop wordt volop ingezet. Daarnaast zorgt AWV ook voor gewestelijke toezichthouders die inzetten op handhaving om sluikstorters op heterdaad te kunnen betrappen. Deze gewestelijke toezichthouders focussen

vooral op hotspotlocaties, locaties waar het sluikestorten als het grootste probleem wordt ervaren. Daar wil men dan de pakkans vergroten.

Bij heel wat lokale besturen zijn GAS-ambtenaren (gemeentelijke administratieve sanctie) actief. Zij kunnen vaststellingen doen inzake sluikestorten. Zij kunnen dat op en langs de gewestwegen doen. Kortom, zij kunnen dat op hun grondgebied doen. Verder worden er op dit ogenblik geen nieuwe initiatieven genomen.

Ik wil de pakkans vergroten door blijvend in te zetten op betrapting op heterdaad. De gewestelijke toezichthouders leveren daar het nodige werk. De communicatie daarrond, het feit dat men weet dat de pakkans wordt vergroot, zou al een ontradend effect kunnen hebben. De ervaring leert dat dit de efficiëntste manier is om ontradend te werken. Eens te meer lijkt het mij goed dat we daar hier alle aandacht aan geven.

U stelt verder een vraag over onbemande camera's. Het opstellen van een proces-verbaal op basis van de camerabeelden kan enkel gebeuren door de politie. Alleen zij kunnen effectief verbaliseren. Vanwege deze afhankelijkheid is er een duidelijk engagement van de betrokken politiezone nodig dat de geïnstalleerde camera's ook daadwerkelijk zullen worden ingezet voor het verbaliseren van het sluikestorten. Het plaatsen van een vaste camera zorgt zeker voor een lokale verbetering en werkt ontradend. Heel wat lokale besturen doen dat ook al. Maar toch mag niet worden vergeten dat een echte sluikestorter meestal wel op zoek gaat naar een andere locatie. Als hij weet dat er een camera is waarmee hij potentieel kan worden betrap, zal hij wellicht verder gaan. Daarom kiezen heel wat lokale besturen vaker voor mobiele camera's die men her en der kan verplaatsen.

Zijn er bijkomende maatregelen en/of extra budgetten nodig? Ik denk dat het hier in de commissie ook al meermaals aan bod is gekomen dat we heel wat extra middelen uittrekken voor onze snelwegparkings, ook voor bijkomende poets- en kuisacties. Waar het net is, is er meestal geen aanleiding om daar te gaan sluikestorten en afval te deponeren. Daarom zijn die kuisacties zeker heel belangrijk. Dat gebeurt in een raamcontract. Daarvoor is 1,6 miljoen euro uitgetrokken voor de periode 2021-2024.

Daarnaast is het opruimen van zwerfvuil en afval langs onze gewest- en autosnelwegen ook een onderdeel van het groen- en netheidsonderhoud, waarvoor het Agentschap Wegen en Verkeer jaarlijks budgetten heeft uitgetrokken om daarop te focussen.

Correct geplaatste vuilnisbakken kunnen een oplossing bieden voor het probleem van zwerfvuil, maar vaak is het ook zo dat de vuilnisbakken op carpoolparkings en autosnelwegparkings wat uit het zicht staan en dat die dan vaak voor nog meer sluikestorten zorgen. Dat willen we natuurlijk ook voorkomen, vandaar dat we vuilnisbakken vooral daar willen plaatsen waar er ook voldoende sociale controle is, om te voorkomen dat het als het ware ministortplaatsen gaan worden.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel voor uw antwoord, minister. We zetten inderdaad heel veel in op de aanpak van zwerfvuil en sluikestorten. En dat is goed. Ik denk trouwens dat de gemachtigde toezichthouders onlangs nog een beurt hebben gemaakt in 'De Vuilste Jobs van Vlaanderen'. Daar heb ik zo'n ploeg aan het werk gezien op een snelwegparking. Ik heb heel veel respect voor wat die mensen doen.

Het was opvallend dat zij daar toch wel heel veel mensen, vooral buitenlanders, betrapt op die parkings: mensen die hier tijdelijk tewerkgesteld waren, vaak ook met camionettes en dergelijke meer. Als men dergelijke mensen betrapt, die dus echt

met camionettes komen storten, soms zelfs in opdracht van werkgevers, worden die dan effectief ook beboet? Of is het veel moeilijker om die mensen te beboeten?

Wat de onbemande camera's betreft, denk ik dat het interessant is om met de politiezones overeenkomsten af te sluiten en met de gemeenten waar die parkings liggen, regelingen te treffen, zodat daar ook daadwerkelijk kan worden ingezet op dat sluikstorten. Want ik weet dat gemeenten vaak op andere plaatsen op hun grondgebied onbemande camera's inzetten die sluikstorten kunnen beteugelen. Het zou dan jammer zijn dat ze die snelwegparkings links zouden laten liggen. Hebt u daar eventueel cijfers over? Hebt u er weet van of er inderdaad contacten zijn met gemeentebesturen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Eerst en vooral: proficiat, collega Verheyden, omdat u alweer een prijs hebt gewonnen in de Vlaams Belangfractie, omdat u de buitenlanders in verband hebt kunnen brengen met een of ander probleem. Ik denk dat jullie anders moeten trakteren in de fractie, als je dat niet opmerkt bij de vraagstelling.

Maar ten gronde, minister, is het natuurlijk wel een belangrijk probleem dat moet worden aangepakt. Een belangrijk deel van de oplossing is natuurlijk statiegeld. Want we kunnen met de overheid heel veel proberen te doen, maar je ziet dat in landen waar het statiegeld wel wordt ingevoerd, de fractie van vuilnis dat men langs de wegen vindt, drastisch vermindert. En dat is dan een systeem waarbij de overheid eigenlijk heel weinig moet doen en de burgers het zelf doen. Dat lijkt mij voor een liberale minister het ideale concept om mee aan de slag te gaan. In welke mate wilt u die oplossing meenemen in de oplossing van deze problematiek en ook uw collega Demir aanmoedigen om in die richting te werken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, die bijkomende vragen of gegevens rond de lokale besturen heb ik hier niet voorhanden. Ik heb daarstraks al gezegd dat er heel wat pv's gemaakt zijn: 116. Ik weet niet of en wie daar effectief geverbaliseerd is. Die gegevens heb ik niet.

Mijnheer Bex, wat betreft het statiegeld: als u ziet wat men bij sluikstorten allemaal tegenkomt, dan zitten daar tal van materialen in: vaak papier en karton, glas. Het zijn kortom een aantal elementen die men kosteloos naar het containerpark kan brengen. Ook heel veel mensen storten daar gewoon het huisvuil. Dus we kunnen zeker niet zeggen dat met statiegeld alles voor eens en altijd opgelost is. Er is 1241 ton aan zwerfvuil opgeruimd, dat spreekt voor zich. Dat is dan alleen maar wat AWW heeft opgeruimd. We weten dat er daarnaast nog veel meer andere locaties zijn inzake zwerfvuil. Als het alleen de petflessen zouden zijn, dan zou het misschien nog een goede zaak zijn, dan zou iemand nog acties kunnen doen om die binnen te brengen, maar het gaat veel ruimer als we zien wat er allemaal gestort wordt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik heb geen bijkomende opmerkingen, behalve dat we moeten blijven inzetten op de aanpak van het zwerfvuil en dat sluikstorten.

Mijnheer Bex, ik verwijs naar wat u zonet zei: dat zijn vaststellingen die duidelijk in dat programma gemaakt zijn. Ik heb zojuist het programma 'De Vuilste Jobs van Vlaanderen' gezien. U hebt dat misschien ook al gezien? U moet dat zeker eens doen. Inderdaad, daar waren de gemachtigde opzichters aan het werk. Uit de reportage bleek dat het overgrote deel mensen waren met een buitenlandse

nummerplaat, mensen die hier te gast waren in dit land. Ik zuig dat niet uit mijn duim. Indien u mij dan wilt beschuldigen van naar de buitenlanders te wijzen, dan zou u beter met uw vinger naar die tv-zender wijzen, want zij hebben die reportage gemaakt, niet ik. (*Opmerkingen van Stijn Bex en Carmen Ryheul*)

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 veiligheid van de grote werven in 2022 – 2118 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, in het eerste weekend van maart werd door u en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) het werfseizoen 2022 afgetrapt. Het is ieder jaar kijken naar de grote werven die in de kijker gezet worden per provincie. Zo zal er in 2022 in het totaal op 42 werven gewerkt worden, goed voor zo'n 81 kilometer nieuw of vernieuwd wegdek. Dit alles is goed voor een investering van 476 miljoen euro. Hierbij tellen we Oosterweel natuurlijk niet mee, maar daar wordt ook voortgewerkt de komende maanden.

De grootste hinder voor dit jaar wordt verwacht op de Brusselse binnen- en buitenring, door de start van de renovatie van het viaduct van Vilvoorde. Het zijn belangrijke werken, maar op deze brug werken uitvoeren zal ongetwijfeld voor veel extra files zorgen. Daarnaast worden er ook grote vertragingen verwacht op de E40 door de werken in Erpe-Mere en Sterrebeek, telkens twee drukke punten tijdens het woon-werkverkeer. En ten slotte zullen ook de vernieuwing van de trompet-aansluiting R8/A19 – wat mij persoonlijk wel heel gelukkig maakt – in Kortrijk, de werken aan de Kennedytunnel en de heraanleg van de brug aan Wommelgem op de E313, grote hinder veroorzaken.

We weten dus dat er in 2022 grote werven zullen zijn en die zijn noodzakelijk, voor de duidelijkheid. Maar het gaat steeds over filegevoelige gebieden, misschien spreken we wel over de grootste file-impact in jaren. In het verleden hebben we al vaak gesproken over de veiligheid van wegenwerken en de mogelijke problemen bij werven. Vias heeft hier al op ingezet en op veel wegenwerken zien we ook camera's verschijnen, enzovoort. Toch zal iedereen weten dat werven plaats blijven waar vlug een ongeval gebeurt. In de communicatie rond deze grote werven miste ik toch een klein beetje de aanpak van de verkeersveiligheid.

Minister, daarom had ik graag geweten welke extra maatregelen er voorzien zijn voor de verkeersveiligheid tijdens deze grote werken in 2022.

Welke specifieke acties zult u opzetten rond de verkeersveiligheid rond deze werven?

Hoe schat u de file-impact in? Hoe wilt u deze milderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Fournier, zeker ook dank dat ik u blij gemaakt heb met de aankondiging van de grote werven die we plannen voor dit jaar.

De verkeersveiligheid is sowieso heel belangrijk en we hebben ook specifiek in ons verkeersveiligheidsplan dat we in juli 2021 hebben afgeklopt, heel duidelijk

specifiek gefocust op veiligheid bij wegenwerken. Die veiligheid moet worden verhoogd en een goed incidentmanagement vermindert sowieso de kans op bijkomende incidenten. Wat dat betreft, als u dan vraagt welke extra maatregelen we doen op de grote werven voor 2022, dan kan ik u het volgende meegeven.

In de eerste plaats wordt heel veel aandacht besteed aan de werfinrichting. Een gepaste signalisatie is daarbij uiteraard van heel groot belang zodat het voor de weggebruiker ook onmiddellijk heel duidelijk is dat daar werkzaamheden zijn of dat er een werfsituatie genaderd wordt. Om de werf veilig te naderen wordt ook heel veel ingezet op de filestaartbeveiliging. Dat hebben we in het verleden al vaker gedaan en we zien toch ook wel dat dat heel goed werkt. Die filestaartbeveiliging gaan we op tijd aankondigen en dit door enerzijds dynamische borden in te zetten, van die testkarren en dergelijke die we gebruiken, alsook door op de rijstrooksignalisatie te focussen.

Vervolgens is ook hier handhaving weer het sluitstuk. We zetten ook zeker onze mobiele trajectcontrole in. We hebben onze eigen mobiele trajectcontrole, maar we huren er ook van een firma. We hebben ook mobiele flitspalen die het Agentschap Wegen en Verkeer bezit. Wat dat betreft blijven we daar volop op focussen om te zorgen voor die veiligheid.

Ik kan u daarbij misschien ook nog meegeven dat wij recentelijk hebben samengezeten met de wegenbouwsector zelf om ook daar te kijken hoe de inrichting van die werf nog veiliger kan. Daar hebben zij ook hun specifieke eisen voorgelegd om zodoende eigenlijk nog meer te focussen op die veiligheid.

Over specifieke acties waar u naar verwijst, kan ik het volgende zeggen. Bij de aftrap van het werfseizoen hebben we sowieso de weggebruikers, in het belang van de verkeersveiligheid, opgeroepen om zich uiteraard aan de geldende snelheidsregimes te houden. En zeker ook die snelheidsbeperkingen die we daar invoeren bij die wegenwerken, dat doen we niet voor niks. Dat is juist omwille van de veiligheid van enerzijds de arbeiders, die daar in weer en wind en vaak in zeer enge locaties moeten gaan werken, maar uiteraard ook voor de andere weggebruikers. Het zorgt dus zodoende, als men zich perfect houdt aan die vastgelegde snelheidslimieten, voor een betere doorstroming.

In juni 2022 komt er ook weer een specifieke campagne. We hadden vorig jaar zo'n campagne met 'graag traag'-borden langs onze gewestwegen, maar ook nu in juni zal er weer een grote campagne komen met opnieuw ook affiches langs de snelwegen en de gewestwegen, maar ook met een campagne op social media en dergelijke, om toch te focussen op die veiligheid.

Er is natuurlijk file-impact want wegenwerken zonder enige hinder, dat is altijd moeilijk. Vandaar dat we ook altijd focussen op tal van minderhindermaatregelen. En sowieso om die file-impact te beperken, focussen we volop op verkeersluwe periodes. Die werken die we kunnen uitvoeren in vakantieperiodes, in het weekend of bij nacht, daar focussen we ten volle op. Ik denk dat ik in het weekend in de nacht ook nog zo'n werf mag gaan bezoeken. Onder andere de brug van Wommelgem, denk ik, staat dit weekend op de agenda. Maar kortom, daarvoor moet de E313 bijvoorbeeld tijdelijk een nacht worden afgesloten, om daar een aantal wegenwerken te kunnen uitvoeren.

Tegelijkertijd worden de werken maximaal op elkaar afgestemd. Als er werken zijn op heel drukke wegen, op heel drukke autosnelwegen, en gelijktijdig plant men ook nog wegenwerken in de omgeving, zij het op een gewestweg of een herinrichting van een kruispunt, ja, dat willen we optimaal met alle mogelijke partners op elkaar afstemmen. Dat zorgt ook voor minder hinder.

En dan is er de communicatie via alle mogelijke kanalen: website, snelwegaffiches, maar ook radiospots, social media en dergelijke. Ook op die manier willen we al het mogelijke doen om de file-impact tot een absoluut minimum te herleiden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik weet dat veiligheid in de totaliteit van het verkeer heel belangrijk is voor u – we hebben er gisteren in de plenaire nog een discussie over gehad. Het is dus goed dat u die verschillende maatregelen neemt. Ik verwijs even naar mijn 'goede collega' – om zijn eigen woorden te gebruiken –, Marino Keulen, die gisteren in de plenaire zei dat het gedrag van sommige weggebruikers soms ook te wensen overlaat, tot grote frustratie van collega Bex naast mij, gisteren in de plenaire. *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

Ik denk dat we over het algemeen kunnen zeggen dat het gedrag van sommige weggebruikers, verre van allemaal, toch te wensen overlaat. Ik denk dat de sensibiliseringscampagne in dezen dus ook wel belangrijk is.

Ik heb nog een kort vraagje, minister. U sprak over mobiele trajectcontroles. Ik heb een beetje opzoekingswerk gedaan en ik weet dat dat het stokpaardje was van collega Ceyssens, tot zes maanden geleden. Ik vond terug dat minister Weyts in de vorige legislatuur 350.000 euro had uitgetrokken voor die mobiele trajectcontroles, maar blijkbaar werd er door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) nog maar één aangekocht. U zegt nu dat u dergelijke trajectcontroles gehuurd hebt, dat we gehuurde trajectcontroles zullen inzetten. Misschien kunt u daarover iets meer uitleg geven, minister? Werd die 350.000 euro van in de vorige legislatuur effectief aan mobiele trajectcontroles besteed? U hebt het over huren. Hebt u daarbij ervaring met die mobiele trajectcontroles? Ik vind het immers een heel goed middel om in te zetten bij al die verschillende werven, maar met één mobiele trajectcontrole zullen we niet ver geraken. Minister, de vraag is dus: kunt u daar meer en beter op inzetten? Gehuurde trajectcontroles zijn toch voor een stuk verloren geld? Het zou misschien beter zijn dat we die kunnen aankopen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik ben blij dat u mee benadrukt dat ook het gedrag van de weggebruiker heel vaak een probleem is en vaak zorgt voor onveilige situaties. Vandaar moeten we inzetten op handhaving.

We hebben inderdaad een aantal gehuurde mobiele trajectcontroles gehad en we hebben ook een eigen mobiele trajectcontrole. Ik denk dat hier in de commissie al eens aan bod is gekomen dat men op dit ogenblik ook bezig is met een nieuw soort trajectcontrole. Dat gebeurt ook in samenspraak met Nederland, er zijn andere bestekken. Vandaar dat we er nog geen bij gekocht hebben.

Bij die mobiele trajectcontrole was er ook het voorafgaandelijke kader: er moet een ijking komen, ze moeten een tijd van tevoren worden geplaatst en dergelijke. Dat was dus niet allemaal evident. Ik moet bij deze wel eerlijk bekennen dat ik mij niet alle details herinner, maar we zullen zeker nog eens navraag doen bij de administratie. Ik denk dat het ruim een half jaar geleden is dat het bekijken van de nieuwe soorten toestellen die op de markt komen, die dan vlotter ingezet, geijkt en uitgelezen kunnen worden, een acuut probleem was.

Bijkomend wil ik ook wel zeggen dat een mobiele trajectcontrole, die eigendom is van het Agentschap Wegen en Verkeer, op dit ogenblik bij het viaduct van Boorseme staat, bij de grensovergang. Daar hebben we op een gegeven moment zelf op de werf gestaan en men reed daar tegen hoge snelheden de grens over of kwam tegen zeer hoge snelheid terug binnengereden vanuit Nederland. Als we daar een trajectcontrole plaatsen, zien we dat het onmiddellijk een pak veiliger wordt.

Over de meest recente situatie wat betreft die nieuwe soort mobiele traject-controles moet ik u het antwoord schuldig blijven, maar ik zal het zeker navragen. Nederland had daar ook een soort proefproject mee, waar we onze informatie ook vandaan halen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik zal die vraag dan gewoon herhalen in een schriftelijke vraag en dan krijg ik het antwoord van u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitvoering van potentieelkaarten voor elektrische laadpalen – 2147 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Collega's, vanaf 2026 moet de bedrijfswagen emissievrij zijn en vanaf 2029 kun je geen nieuwe diesel- of benzinewagen meer kopen. In Vlaanderen zullen er in 2030 naar schatting dan ook 900.000 tot zelfs 1,2 miljoen automobilisten moeten kunnen rekenen op een laadpaal. Dat blijft een heel grote uitdaging voor de vergroening van het wagenpark. Vlaanderen loopt voorop ten opzichte van Brussel en Wallonië, maar hinkt erg achterop in vergelijking met Nederland.

Volgens de sectorfederatie beweegt er in Vlaanderen nog te weinig op het vlak van openbare aanbestedingen en blijft een spreidingsplan voor residentiële buurten uit. De potentieelkaarten zouden ondertussen rond zijn: met enige vertraging zouden in mei de aanbestedingen starten. De sector is echter grotendeels verzadigd, met een groot tekort aan technisch geschoolde profielen en elektriciens, zo vernamen wij.

Ik heb daarom de volgende vragen, minister.

Welke timing voorziet u effectief voor de openbare aanbestedingen in uitvoering van de potentieelkaarten?

Is er volgens u voldoende capaciteit op de markt om van de openbare aanbestedingen een succes te maken?

Hebt u al contact gehad met uw collega, minister Crevits, over de krapte inzake correct geschoold personeel? Hoe willen jullie dit aanpakken?

Maakt u gebruik van buitenlandse expertise rond laadinfrastructuur, bijvoorbeeld uit Nederland? Kan de verzadiging op de Vlaamse markt verholpen worden door het aantrekken van buitenlandse expertise en bedrijven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Brouns, voor uw vragen over onze potentieelkaarten. Wat de timing voor de openbare aanbesteding betreft, heeft de administratie mij meegedeeld dat de bestekken klaar zijn en zo snel mogelijk in de markt zullen worden gezet. Bij een vlot verloop van de procedure kan de plaatsing starten eind mei of begin juni.

Is er voldoende capaciteit op de markt om die openbare aanbestedingen tot een succes te maken? Er zijn alleszins vandaag de dag voldoende laadpaalexploitanten op de markt om de opdrachten effectief uit te voeren. We hebben ook gemerkt bij de call voor de semipublieke laadpalen dat er enorm veel interesse was, die alle verwachtingen oversteeg. We denken dus dat er wat dat betreft zeker voldoende capaciteit aanwezig is op de markt.

Ik denk dat de krapte op de arbeidsmarkt inzake technisch geschoold personeel in zijn algemeenheid geldt. Ik ben ervan overtuigd dat collega Crevits sowieso alles op alles zal zetten om daar een antwoord op te bieden. Ik zal ook te gepasten tijde met haar contact opnemen. Maar we hebben geen signalen ontvangen dat er specifiek voor de uitrol van de laadinfrastructuur, van de potentieelkaarten, een enorm probleem zou zijn. Mochten die signalen er komen, dan zullen we zeker onmiddellijk in overleg gaan met de collega's.

Wat de buitenlandse expertise betreft: wij laten ons inzake die potentieelkaarten en de uitrol van ons CPT-plan (Clean Power for Transport) tout court begeleiden door ervaren consultants, zowel uit Vlaanderen als uit Nederland. Het bestek wordt in de markt gezet via een Europese aanbestedingsprocedure. Kortom, iedereen binnen Europa die voldoet aan de voorwaarden, kan daarop intekenen. Ik neem dus aan dat wij zeker op voldoende interesse zullen kunnen rekenen, zoals bij de andere procedures.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik denk inderdaad dat dit een heel belangrijk project is met een vrij grote omvang, dat we goed moeten voorbereiden om het op het terrein uitvoerbaar te maken. Ik heb geen bijkomende vragen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Dank aan de collega om even de volgorde te wijzigen. Ik heb een vraag: die potentieelkaarten, dat gaat over de centrumsteden. Daarover gaat het, niet?

Minister Lydia Peeters: Heel Vlaanderen.

Marius Meremans (N-VA): Heel Vlaanderen? Want in de brief en in de 'dinge' was het enkel voor de centrumsteden, dacht ik?

Minister Lydia Peeters: De potentieelkaarten worden eerst uitgerold voor de dertien centrumsteden, en die zijn al klaar, maar we willen dat uitbreiden naar heel Vlaanderen. Er komen dus voor heel Vlaanderen potentieelkaarten.

Marius Meremans (N-VA): Dat is toppie. Dat is fijn nieuws. Dat is belangrijk, want ik neem aan dat men met die potentieelkaarten gaat kijken welke potenties er zijn in een bepaalde stad of gemeente. En die uitrol, wanneer zouden we daar geraken, qua timing? Hebt u daar enig idee van?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voor die dertien centrumsteden zijn die potentieelkaarten klaar, maar men is die ook aan het uitrollen voor alle andere steden. Eigenlijk is dat een dynamische tool, moet ik zeggen. Men gaat dat bekijken: hoeveel elektrische voertuigen zijn er vandaag, en waar is er voldoende capaciteit om uit te bouwen? Dat zal ook telkens evolueren. Nu, ik dacht alleszins dat het de bedoeling was dat we nu, binnen een paar maanden tijd, die potentieelkaarten ook voor de andere steden klaar zouden hebben. Ik ga me niet vastpinnen op een

datum, want dat is heel gevaarlijk, zeker als ik deadlines communiceer. Maar ik dacht wel dat het binnen korte tijd ook voor de andere steden rond zou zijn, en dat men daarvan dan gebruik kan maken om ook die bestekken of charge point operators (CPO's) aan het werk te zetten.

Marius Meremans (N-VA): Oké, dank u wel, daar ben ik blij mee.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik ben tevreden dat ik een collega blij heb gemaakt met een vraagstelling. Ik denk wel dat, wat die potentieelkaarten betreft: 'centrumsteden', 'stedelijke context', 'het potentieel moet er zijn', ... maar het blijft toch ook heel belangrijk dat er een behoefte is in het buitengebied, dat we dat deel in Vlaanderen niet loslaten, en dat we dat meer landelijke gebied – u welbekend – ook laten meesurfen op die uitrol van de laadpalen.

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 voeren van fundamenteel onderzoek naar verkeersveiligheid – 2146 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Collega's, tot 2011 voerde het Steunpunt Mobiliteit & Openbare Werken (Steunpunt MOW) onderzoek uit voor de regio Vlaanderen. Het was een van de veertien Vlaamse steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek en bestond uit twee thematische sporen: het spoor Goederenstromen en het spoor Verkeersveiligheid. Het spoor Verkeersveiligheid telde een achttiental onderzoekers verbonden aan onderzoeksgroepen van de verschillende partnerinstellingen, waaronder de Universiteit Hasselt, de Provinciale Hogeschool Limburg, de Vrije Universiteit Brussel, de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) en de Universiteit Gent.

Binnen deze organisaties en dankzij de manier van financiering van dit steunpunt was er ruimte voor fundamenteel onderzoek. Dat is onderzoek dat niet noodzakelijk in directe lijn een praktische uitvoering heeft, maar daarom niet minder belangrijk is. Fundamenteel onderzoek is essentieel en gezien de geringe rechtstreekse waardecreatie van fundamenteel onderzoek is het des te meer een taak die de overheid op zich moet nemen.

Reeds in 2020 vroeg de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) om opnieuw een steunpunt in te richten "om opnieuw in te zetten op wetenschappelijk beleidsondersteunend onderzoek rond verkeersveiligheid, en dit in het kader van de oprichting van een Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken; om een breed gedragen onderzoeksagenda te maken voor dit steunpunt. Naast de Vlaamse Regering moeten ook de Commissie MOW van het Vlaams Parlement, het departement én een breed veld van maatschappelijke actoren en kennisinstellingen zoals VSV, Fietsberaad, enz. een bijdrage kunnen leveren."

De MORA vroeg daar dus in 2020 terecht opnieuw aandacht voor. Vandaar de volgende vragen voor u, minister.

Op welke wijze voorziet Vlaanderen vandaag in financiering voor fundamenteel onderzoek inzake verkeersveiligheid?

Bent u bereid een vergelijkende evaluatie te maken van de onderzoeksoutput van de huidige methode tegenover de onderzoeksoutput van de steunpunten die tot 2011 bestonden?

Tot slot, hoe staat u tegenover het oprichten van een nieuw steunpunt omtrent verkeersveiligheid?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Brouns, ik dank u voor uw vraag.

Wij hebben binnen onze verkeersveiligheidsaanpak een onderzoeksagenda opgesteld waarvan de focus vandaag vooral ligt bij de evaluatiestudies, maar daarnaast is er ook de mogelijkheid om methodologisch en/of fundamenteel onderzoek uit te voeren.

De prioritering van onderzoeken gebeurt in eerste instantie op basis van de bestaande noden die naar boven komen en die telkens op tafel worden gelegd. In het kader van de uitvoering van ons verkeersveiligheidsplan gaat het dan over de leemtes die er her en der zijn en die men prioritair wil onderzoeken.

Alle onderzoeksonderwerpen worden op een longlist geplaatst en jaarlijks worden er onderzoeksopdrachten geselecteerd die de grootste prioriteit hebben om uitgevoerd te worden, binnen de grenzen van de beschikbare begrotingsmiddelen. Fundamentele onderzoeken kwamen hier tot nu toe nog niet als de grootste prioriteit naar boven. Ik wil hierbij vooral benadrukken dat de focus moet liggen op waar we de grootste inhaalbeweging moeten maken, dus waar de cijfers stabiliseren of de verkeerde kant opgaan, zodat er door het onderzoek bijkomende bijsturing mogelijk wordt.

Eerst wil ik even verduidelijken dat er drie generaties van steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek waren in de periode 2001-2016. De eerste generatie kende een Steunpunt Verkeersveiligheid tijdens de periode 2001-2006, de tweede generatie een Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, met een spoor Goederenstromen en een spoor Verkeersveiligheid voor de periode 2007-2011, en een derde generatie kende opnieuw een Steunpunt Verkeersveiligheid voor de periode 2012-2015.

Bij deze laatste generatie liepen de laatste onderzoeken ook nog door in het jaar 2016. Deze steunpuntonderzoeken kunnen allemaal worden teruggevonden op de website van de Universiteit Hasselt. Dit programma werd gecoördineerd en gefinancierd door het Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI) tot de Vlaamse Regering op 3 juli 2015 besliste om vanaf 2016 de aanpak van dat programma te decentraliseren. Toen werd beslist om af te stappen van het verhaal van de steunpuntvorm en om voor verkeersveiligheid te werken met een onderzoeksagenda, waarvoor een raamovereenkomst werd opgesteld. Momenteel werken wij binnen deze raamovereenkomsten om welbepaalde onderzoeksopdrachten te kunnen laten uitvoeren.

U zult begrijpen dat het onmogelijk is om de onderzoeksoutput van de momenteel lopende onderzoeksagenda te vergelijken met die van een programma dat 16 jaar gelopen heeft, van 2001-2016, terwijl die recentere onderzoeksopdrachten nog maar enkele jaren bezig zijn.

Voor we snel het geweer van schouder veranderen, moeten we eerst bekijken wat de resultaten zijn van de gunning die momenteel loopt voor de nieuwe onderzoeksopdrachten. Daarnaast hebben we binnen Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA) onder andere opdracht gegeven aan de Universiteit Hasselt en de Hogeschool PXL

om bijkomend onderzoek te doen en na te gaan hoe we kunnen sturen om onze verkeersveiligheid inzake onderzoeksvlak te faciliteren.

Tegelijkertijd moet ik ook nog meegeven dat Vias Institute zeer recent nog een bezoek heeft gebracht aan het kabinet, dat een hele lijst heeft bezorgd waar zij toekomstgericht willen inzetten op bijkomend onderzoek over verkeersveiligheid.

Jo Brouns (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoorden. Het is inderdaad in die context dat ik het ook heb opgepikt, naar aanleiding van wat contacten omtrent MIA. Ik moet ook wat dat betreft beginnen met een bloempje naar u te gooien. Er werd gezegd dat er inderdaad een positieve mindset is bij u ten aanzien van onderzoek voor verkeersveiligheid, dat dat heel wat jaren minder is geweest, maar dat dat nu opnieuw wordt opgepikt. Die positieve signalen kwamen vanuit de Taskforce Verkeersveiligheid.

De onderzoeksagenda zoals ze vandaag is, gaat over een aantal heel concrete onderzoeksvragen, maar er is inderdaad geen apart programma voor meer fundamenteel of meer doorgedreven onderzoek. Het gaat over kortlopende programma's, van zes maanden tot maximaal een jaar, terwijl fundamenteel onderzoek toch gaat over twee tot drie jaar, meer longitudinaal, zoals men dat dan noemt, en ook meer internationaal. Als we inzoomen op de behoeften vandaag, dan zien we toch dat vermoeidheid en afleiding in het verkeer naar voren worden geschoven, net als meer diepteonderzoek omtrent verkeersongevallen, de verkeersveiligheid van elektrische voertuigen en de evolutie daarvan, de introductie van autonome voertuigen en de nieuwe technologieën ter zake, de interactie met kwetsbare weggebruikers. Dat zijn een heel aantal thema's die toch veel diepere en langer lopende onderzoeken vergen. Vandaag zitten we in een context waarin we een veel meer datagedreven, evidencebased beleid moeten voeren. In die context past meer aandacht voor fundamenteel onderzoek wel. Hoe staat u ten aanzien van het idee om de taskforce te vragen ook fundamentele onderzoeksvragen op te lijsten, complementair aan en naast de onderzoeksagenda die hij vandaag heeft? Vandaag is er, begrijp ik, in de schoot van die taskforce een onderzoeksagenda en -programma afgesproken. Is het een idee om daar fundamentele onderzoeksvragen te laten stellen in functie van de verkeersveiligheid? Dat is mijn bijkomende vraag.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega, ik dank u voor uw interessante vraag over fundamenteel onderzoek. Minister, ik heb zelf een vraag over toegepast onderzoek. Ik heb die gisteren eigenlijk ook al gesteld in de plenaire vergadering. We weten dat het aantal vormen van verkeersongevallen stijgen. Ik denk dat het heel interessant zou zijn voor u als minister om te weten hoe die ongevallen in de feiten tot stand komen, om dus echt ongeval per ongeval te gaan bekijken wat daar specifiek is gebeurd, wie daarbij betrokken was en hoe we die gegevens zouden kunnen gebruiken om ons verkeersveiligheidsbeleid bij te schaven. Een iets wat ik daarbij ook zou onderzoeken is of het feit dat wagens steeds groter en zwaarder worden, ook een element is dat daarin meespeelt, maar er zijn tal van elementen die we kunnen onderzoeken, zelfs, wat mij betreft, de onoplettendheid van voetgangers met oortjes in hun oren. Het zou zo nuttig zijn als we zouden weten in welke mate al die elementen meespelen bij verkeersongevallen. In welke mate hebt u daar een zicht op of wilt u uw zicht daarop verbeteren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, onderzoek dat de verkeersveiligheid ten goede komt, kan ik sowieso alleen maar toejuichen. Daar staan we ten volle achter.

Met onze Taskforce Verkeersveiligheid hebben we ook een shortlist opgemaakt van wat we allemaal in het kader van verkeersveiligheid in 2022 en 2023 willen onderzoeken. Dat is heel wat. Er is onder meer het diepteonderzoek naar fietsongevallen. Dat is hier ook al een paar keren aan bod gekomen. Daarnaast hebben we nog heel wat andere elementen in die shortlist opgenomen. Ik verwijs ook naar het onderzoek naar de veiligheid bij wegenwerken, wat al aan bod kwam in een van de vorige vragen. Daar zal nog dieper op worden ingegaan. Ook onderzoek naar diverse types van oversteekvoorzieningen staat op het programma, net als de effectiviteit van de lichtenregeling, waarbij ook de elementen vierkant groen en rechtsaf vrij door rood aan bod komen. Er zijn de onderzoeken naar de impact van de maatregelen die we nemen met betrekking tot onze schoolomgevingen.

Zo hebben we een hele lijst elementen die we in de onderzoeksagenda opnemen. Sommige hebben meer te maken met diepteonderzoek, zoals die diepteonderzoeken naar fietsongevallen, maar daarnaast zijn er ook heel wat meer technische of meer concrete. Die zijn eigenlijk allemaal afgevinkt, om zodoende ook meer en sneller te komen tot resultaten in dat onderzoek. De onderzoeksagenda waarvoor het raamcontract al eerder was opgesteld, behelst bijvoorbeeld de evaluatie van de rijopleiding en het terugkommoment, maar ik denk ook dat we sneller resultaat moeten kunnen krijgen van die diverse onderzoeken, om daar dan concreet mee aan de slag te kunnen gaan en dat te kunnen monitoren. Dat is alleszins de opzet waaraan we nu werken.

Zoals ik daarstraks al zei, dat Vias nu bijkomend ook nog een aantal onderzoeken op korte termijn wil doen, kan alleen maar een win-winsituatie geven. Alles wat we kunnen leren uit die onderzoeken is meegenomen en is een element om bij te sturen waar nodig.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Bedankt voor uw antwoord. Ik kan alleen maar herhalen hoe ik begonnen ben: vanuit de Taskforce wordt positief onthaald dat u daar inderdaad meer dan in het verleden aandacht voor hebt, sinds het verdwijnen van de steunpunten voor wetenschappelijk onderzoek rond verkeersveiligheid, maar nu gaat de onderzoeksagenda toch hoofdzakelijk over kortlopende onderzoeksprogramma's. En daarnaast blijft er toch een behoefte – de thema's zijn hier al aangehaald – om doorgedreven onderzoek te doen, bijvoorbeeld rond conflictvrije kruispunten. We hebben hier heel vaak discussies gevoerd naar aanleiding van de ongevallen op kruispunten. Er zijn dus een heel aantal thema's.

Ik blijf de suggestie doen dat er misschien in de schoot van die Taskforce kan worden bekeken of zij een voorzet, een voorstel kunnen doen rond een meer langlopend, een meer fundamenteel onderzoeksprogramma.

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 lage aandeel van elektrische bestelwagens in België – 2148 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): De Europese sectorfederatie ACEA of European Automobile Manufacturer's Association, bracht onlangs cijfers uit over het aandeel van verkochte elektrische wagens per land gedurende 2021. Voor de volledige EU stelden zij dat 3 procent van het totaal aantal verkochte bestelwagens elektrisch

aangedreven was. België hinkt daar echter stevig achterop: met 1,1 procent van de verkoop haalt België nog niet de helft van het Europese gemiddelde. In absolute cijfers spreken we over 757 verkochte elektrische bestelwagens, tegenover een totaal van 66.500 op diesel aangedreven bestelwagens.

Minister, in april 2016 heeft de Vlaamse Regering een kilometerheffing voor vrachtwagens ingevoerd. Daarbij worden vrachtwagens die voldoen aan euronorm 6, minder belast dan meer vervuilende types. Deze keuze heeft overduidelijk zijn vruchten afgeworpen: meer dan 80 procent van de tolheffingen op vrachtwagens in 2021 zijn heffingen op vrachtwagens die voldoen aan euronorm 6. Net geen 15 procent van de tolheffingen waren euronorm 5-vrachtwagens, 4,4 procent kwam van nog vervuilenere vrachtwagens. Anderzijds zagen we de voorbije jaren een toenemende 'camionettisering' van ons vrachtvervoer.

In het Vlaamse klimaatplan van 5 november 2021 werden bijkomende maatregelen opgenomen om de klimaatdoelstellingen te bereiken. Dat omvat onder meer dat er nieuwe onderzoeken naar sturende verkeersfiscaliteit zullen gebeuren en er wordt gesproken van een uitbreiding van de kilometerheffing tot bestelwagens. Gelet op de positieve resultaten van de kilometerheffing voor vrachtwagens, wil ik er graag toe oproepen om hier snel werk van te maken.

In uw antwoord op mijn vraag om uitleg over de nieuwe tariefmethodologie voor de kilometerheffing voor vrachtverkeer, zei u dat er nog geen indicatieve planning bestaat voor de studies die de Vlaamse Regering heeft afgesproken na het vernieuwde klimaatplan van 17 december. U verwees in uw antwoord ook naar de activiteiten binnen de administratie, en u zei dat men bezig is om studies op de rails te zetten. U hoopte dat we daar snel meer duidelijkheid over kunnen krijgen, om de bestelwagens maar ook de CO₂-differentiatie te kunnen meenemen.

Wil de Vlaamse Regering de slimme kilometerheffing uitbreiden voor bestelwagens ter bevordering van de vergroening van het wagenpark?

Wilt u ook andere flankerende maatregelen nemen om de vergroening van bestelwagens aan te moedigen, en zo ja, welke?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Zoals u zelf hebt aangegeven, hebben wij in november 2021 in het kader van het Vlaams Energie-en Klimaatplan (VEKP) een aantal bijkomende maatregelen opgenomen om in te zetten op veel meer duurzaam transport. In het kader daarvan onderzoeken we inderdaad of we een kilometerheffing voor bestelwagens zouden kunnen gaan invoeren om die camionettisering, zoals velen het noemen, een halt toe te roepen. Die komt er vooral door een enorme boost van de e-commerce. We analyseren daarbij of er gedifferentieerd kan worden tussen de voertuigen voor verschillende beroepssectoren. Want u weet dat het heel vaak op tafel lag dat we enerzijds met die e-commerce zitten, waarbij er enorm wordt ingezet op camionettisering. En anderzijds hebben we ook tal van zelfstandigen, zeg maar de tuinman of de loodgieter. Die doelgroep wil men dan niet bijkomend gaan belasten. Daarom wordt er echt gefocust op de manier waarop er hier kan worden gedifferentieerd, zonder het gelijkheidsbeginsel te schenden.

Op dit ogenblik is er binnen de administratie een onderzoek bezig om zich samen met een expertenpanel te buigen over deze problematiek en te bekijken hoe men daar verder mee kan omgaan. Dat verloopt uiteraard in samenwerking met VIAPASS en de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL), met collega Diependaele.

U vraagt of ik ook andere flankerende maatregelen wil nemen om de vergroening van bestelwagens aan te moedigen. In juli 2021 hebben we ons plan van aanpak inzake emissievrije stedelijke logistiek goedgekeurd. Het is de bedoeling om vanaf

2025 in een aantal lokale besturen emissievrije zones voor distributie in te richten en dit telkens in overleg met de logistieke sector zelf.

Wanneer we in de steden emissievrije zones voor distributie invoeren, kan dat leiden tot meer vergroening van de bestelwagens. We zullen echter niet enkel inzetten op de vergroening van bestelwagens, we zoeken uiteraard ook naar andere duurzame alternatieven. Het gaat dan onder andere over die cargofietsen of over de consolidatie van goederen in de logistieke hubs, die we meestal aan de rand van de centra kunnen zetten, wat zal resulteren in minder vrachtverkeer in de stedelijke kernen.

Daarnaast hebben we in het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) van 5 november opgenomen dat we de federale overheid zullen vragen om de aankoop van fossiele verbrandingsmotoren uit te faseren tegen 2029. Dat geldt dan voor de personenwagens, maar uiteraard ook voor de bestelwagens. Er wordt op dit ogenblik door de federale overheid een standpunt ingenomen in de Europese onderhandelingen over het 'Fit for 55'-plan dat op tafel ligt en dat wil focussen op de CO₂-reductie.

In de vorige vraag om uitleg was er sprake van studies. Die studies worden momenteel volop administratief voorbereid. Er worden de nodige gesprekken gevoerd met alle betrokken partners. Men heeft daar even gewacht met de uitrol, om de specifieke reden dat de Europese tolrichtlijn werd herzien. Die werd op 24 februari gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie. Men wil die nieuwe studies volop focussen op die nieuwe Europese tolrichtlijn, om al zeker daar niet mee in conflict te komen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Die vergroening van het wagenpark, in dit geval van de bestelwagens, blijft inderdaad een uitdaging. Hoe wilt u dat nog meer stimuleren? Want als we inzoomen op onderzoek, bijvoorbeeld op onderzoek naar de elektrische snelwegen, blijkt dat het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) recent aankondigde dat we daar in vergelijking met de andere Europese landen wat achterop hinken. Hoe staat u tegenover bijkomend onderzoek rond de uitrol van elektrische snelwegen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik ben heel blij met deze vraag van de heer Brouns. Minister, ik vind uw antwoord interessant. U zegt dat u wilt bekijken of er een onderscheid kan worden gemaakt tussen de koerierdiensten enerzijds en beroepen als loodgieter en dergelijke anderzijds. Dat lijkt mij een heel terecht onderscheid en ik vind het zeker interessant om dat verder te bekijken, bijvoorbeeld in het kader van lage-emissiezones (LEZ's). Minister, het zou mij dus interesseren als u ons daar meer over kunt vertellen, want we zouden dat ook op andere domeinen kunnen hanteren.

Er is een vraag die ik u wil stellen. We weten dat de markt voor elektrische bestelwagens nog altijd tamelijk beperkt is en dat die markt ook duurder is dan bestelwagens op fossiele brandstof. Toen u met de pachters bij het busvervoer in gesprek ging, hebben we gezien dat, wanneer u daar als overheid een kleine incentive gaf, dat wel de mogelijkheid gaf om privé een investering te doen. Zou u willen onderzoeken of we bijvoorbeeld met renteloze leningen die beroepen als loodgieter enzovoort kunnen helpen om versneld de stap te kunnen zetten richting elektrificatie? We weten dat het onderhoud van hun auto en het verbruik dan minder zal zijn. Ze verdienen dat dus terug. Maar ze hebben wel dat duwtje in de rug nodig van de overheid. Het lijkt mij interessant om dat te onderzoeken.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik wil nog eens benadrukken wat collega's Bex en Brouns zeiden, en u ook, namelijk dat er een groot verschil is in gebruik van die bestelwagens. We hebben enerzijds de ambachten, zoals de elektriciën en noem maar op, en anderzijds de grotere spelers op de markt, die in de plaats van vrachtwagens kleinere bestelbussen gebruiken. U moet daar zeker de nodige aandacht voor hebben om die sector niet te overbelasten, zodat zij toch ook nog efficiënt hun werk kunnen doen.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, u had het in uw antwoord over de emissievrije distributie in stadscentra. Dat staat ook in het Vlaamse regeerakkoord. Kunt u nog eens duidelijk zeggen vanaf welk jaar dat wordt beoogd en of u dat nog mogelijk acht? Collega Brouns heeft immers ook al gesteld dat het aantal verkochte emissievrije bestelwagens bijzonder klein is. Het is ook een beetje de markt die niet helemaal mee wil op dit moment, denk ik.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik zal beginnen met dat laatste, de emissievrije stedelijke distributie. De bedoeling is dat men vanaf 2025 effectief emissievrije zones kan invoeren, maar we hebben nu al een aantal pilootprojecten, om daaruit te leren en daar dan verder mee te gaan. Bijvoorbeeld de hubs en de cargofietsen en dergelijke zet men nu al in in die proefprojecten, zodat die pilootzones, die nu een klein beetje regelluw zijn, nu al volledig emissievrij gefaciliteerd kunnen worden.

En wat de andere vragen betreft: dat was heel duidelijk onze bekommernis. Men kan wel zeggen dat we gewoon moeten zorgen dat elke camionette op dit ogenblik mee in de kilometerheffing voor vrachtwagens zit, maar ik denk dat we daar heel veel weerstand tegen gaan vinden. Al die kleine zelfstandigen, die specifieke doelgroep, daar willen we juist niet op focussen. Die moeten hun werk kunnen doen. Anderzijds zien we dat door de e-commerce het aantal camionettes boomt. We willen kijken of we daar kunnen differentiëren en of dat in het kader van de Europese richtlijn kan. En tegelijk willen we ook samen met de verschillende sectorfederaties aan tafel gaan zitten, om te kijken in welke mate men daar ook voor open staat, om zodoende volop te kunnen focussen op de CO₂-reductie.

Wat het andere voorstel betreft, mijnheer Brouns: met alles wat bijdraagt tot CO₂-reductie, moeten we volop aan de slag gaan. We weten allemaal dat de klimaatuitdagingen immens zijn en dat de weerevents alsmaar drastischer worden. Het is dus zeker belangrijk om al die klimaatmaatregelen ook effectief uit te voeren. En dat betekent natuurlijk ook drastisch inzetten op CO₂-reductie.

Er werd ook nog verwezen naar de pachters en het kleine duwtje in de rug. Voor de pachters was dat natuurlijk een iets gemakkelijker verhaal, omdat zij bestaande contracten hadden met De Lijn. Dat contract was nog gefocust op een bestaande dieselbus. Zij willen die dieselbus wel inruilen voor een elektrische bus, maar enkel als ze een compensatie krijgen. Daarom hebben we gezegd dat per dieselbus die wordt ingeruild voor een emissievrije elektrische bus, ze een bijkomende vergoeding van 26.000 euro krijgen. Maar dat is eigenlijk om een bestaand contract te upgraden en zodoende de emissiereductie bij de vloot van de pachters van De Lijn te faciliteren.

Dat is natuurlijk een verschil met de bestaande camionettes of andere vrachtwagens of logistieke sectoren, want daar hebben wij geen rechtstreeks contract mee. En ik denk niet dat het de bedoeling is dat we eenieder gaan subsidiëren om een ander voertuig aan te kopen. Wel willen we bijspringen in de contracten. Ik denk dat er een grondig verschil is tussen het ene en het andere.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik wil benadrukken dat die nuance en dat onderscheid tussen de kleine zelfstandige en de grotere spelers belangrijk is voor ons. U hebt daar ook de aandacht op gevestigd. Ik wil benadrukken dat u bij het uitwerken van de plannen die differentiatie maximaal bewaakt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.