

vergadering **C277**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 19 mei 2022



Vlaams
Parlement

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met elektrische fietsen – 2838 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Fietsfonds – 2873 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontoereikende middelen van het Fietsfonds – 2886 (2021-2022)	7
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen van bedrijven om hun wagenpark tegen 2026 te elektrificeren – 2932 (2021-2022)	15
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vaststelling dat elektrische wagens vaker betrokken zijn bij letselongevallen – 2945 (2021-2022)	20

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met elektrische fietsen – 2838 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, minister, we hebben het er al over gehad: wat zijn de oorzaken van al die fietsongevallen? Naar aanleiding van nieuwe ongevallencijfers hadden we het over voorrang verlenen, de dode hoek enzovoort. Echter kwam één aspect toen niet aan bod, namelijk de positie van de elektrische fiets binnen dit gegeven.

Ondertussen is namelijk meer bekend over welk type fietsen betrokken zijn bij deze ongevallen, en daaruit blijkt dat 33 van de 70 dodelijke ongevallen gebeurden met elektrische fietsen. De ongevallen kunnen vervolgens – dat hoorde ik op de radio van Vias – gelinkt worden aan de ouderdom van de gebruikers. Hoe ouder men is, hoe brozer het gestel en hoe meer breuken en dergelijke. Een elektrische fiets gaat bovendien vaak te snel. Indien men het niet gewoon is om met een dergelijke fiets te rijden, kan dit gevaarlijke situaties opleveren, wat we ook in de cijfers zien.

Minister, hoe beoordeelt u deze stijgende ongevallencijfers?

Hoe staat het met de uitrol van een campagne om verkopers te sensibiliseren en aan te moedigen om nieuwe gebruikers van elektrische fietsen op de hoogte te brengen van de juiste info en richtlijnen en hen door te verwijzen naar de beschikbare opleidingen? Er zijn daartoe pogingen, maar naar mijn weten is het nog niet wijdverbreid.

In hoeverre is men er reeds in geslaagd om ook de oudere bestuurders van elektrische fietsen te sensibiliseren en naar de bovenvermelde opleidingen door te verwijzen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega Meremans, volgens de voorlopige cijfers stagneert het aantal fietsdoden ten opzichte van 2019. We zijn daar niet blij mee. Ik heb al meegegeven dat we al de cijfers monitoren en dieper analyseren. Het stijgende gebruik van de elektrische fiets leidt tot meer slachtoffers met een elektrische fiets. De elektrische fiets kent nog steeds een hoger gebruik bij de wat oudere en dus meer kwetsbare leeftijdscategorieën. Volgens de voorlopige ongevallencijfers voor 2021 zijn 8 op de 10 verkeersdoden bij elektrische fietsers 65-plussers, tegenover 1 op de 2 verkeersdoden bij de 'gewone' fietsers.

We hebben gesprekken gevoerd met Mobia vzw, de federatie van verkopers en verhuurders van voertuigen. Mobia is een samenwerkingsverband tussen TRAXIO, Febiac en Renta. De meest recente vergadering vond plaats op 26 april. Hierbij werd overeengekomen dat Mobia intern verder aftoetst op welke manier de verkopers van fietsen, elektrische fietsen en speedpedelecs zich binnen hun werkterrein kunnen inzetten voor een aantal initiatieven rond verkeersveiligheid en waarvoor zou worden samengewerkt met mijn administratie.

In ons verkeersveiligheidsplan leggen we de nadruk op het verhogen van de veiligheid van de actieve weggebruiker. Daarvoor nemen we een aantal extra maatregelen op. In de uitvoering van dit plan ontving de administratie een voorstel van OKRA-Sport+ vzw. Eind vorig jaar ontving OKRA een subsidie van 50.000 euro

voor zijn project 'Veilig elektrisch en economisch fietsen'. In een eerste fase zal men 50 lesgevers opleiden. Vervolgens kunnen lokale OKRA-trefpunten deze lesgevers boeken en de opleiding voor de eigen leden en geïnteresseerde niet-leden organiseren. Het project wil met deze subsidies 200 sessies organiseren en 3500 deelnemers bereiken. Het project werd positief beoordeeld door de overheid.

Daarnaast is er bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een project 'workshop veilig verkeer'. Daar is er een permanent aanbod voor laagdrempelige workshops, waarmee we vanuit de Vlaamse overheid levenslang leren over verkeer en mobiliteit stimuleren.

Ten slotte kan ik u ook nog meegeven dat we een semestriële voortgangsrapportage doen van het verkeersveiligheidsplan. Daar zal men dan telkens kunnen bekijken welke bijkomende elementen er zijn. Dat is voor iedereen toegankelijk op de website.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Dat is alleszins al goed nieuws. Een gesprek met Mobia om verder af te toetsen bij verkopers en daar de nodige info te geven en eventueel door te sturen, vind ik zeer goed. Ook de overeenkomst met OKRA-SPORT+ mag wel eens in de picture worden gezet. Ik vind dat ook goed.

We zullen daar voor een stuk ook op moeten mikken. Je hebt natuurlijk ook nog andere organisaties: OKRA, Neos, S-Plus en zo meer. Als we al die organisaties kunnen bereiken, als we die mee in het bad kunnen trekken, dan bereiken we echt een heleboel. Ik denk dan terug aan mijn vragen over het aanmoedigen van de helmplicht. Ik denk dat dit inderdaad de juiste weg is en ik hoop dat we daarop verder kunnen gaan.

Het is mij opgevallen dat, elke keer als je begint over fietsen, elektrische fietsen en speedpedelecs, er niet alleen heel veel bondscoaches zijn in Vlaanderen, maar ook heel veel mobiliteitsexperten en fietsexperten. Ieder heeft zijn mening. Het leeft dus wel degelijk in Vlaanderen. We moeten daar gebruik van maken om toch een aantal doelstellingen daarvan te kunnen realiseren. Alleszins bedankt voor uw antwoord, minister.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, het is in dezen belangrijk, zoals we al een paar keer aangehaald hebben, dat er een goede analyse wordt gemaakt van de ongevallen. Is een ongeval gebeurd door de slechte staat van de weg en van de infrastructuur? Dan moeten we zorgen dat er genoeg budget is om onderhoud van de wegen te doen. Het kan ook een persoonlijke fout zijn. En dan kijk ik naar collega Meremans, die al verschillende tussenkomsten heeft gedaan over sensibiliseren en opleiden. Dat is ook een goede zaak.

We moeten oppassen dat het niet te veel nattevingerwerk is. We moeten echt wel een goede analyse maken van alle ongevallen met elektrische fietsen en daar dan beleidsmaatregelen aan koppelen, minister. Ik ga ervan uit – u hebt dat ook al gezegd – dat u er volop mee bezig bent om die analyses heel duidelijk te maken.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik sluit me graag aan bij de tussenkomst van de collega. Minister, u hebt de analyse van de ongevallen met ons gedeeld. En ik vind dat die analyse nog iets te beperkt blijft, of dat we er alleszins te weinig mee doen. We zien bijvoorbeeld dat heel veel fietsongevallen gebeuren doordat er geen voorrang wordt verleend, meestal door auto's. Ik heb hier nu toevallig de statistieken van

Limburg voor mij, maar ik denk dat Limburg toch een goede graadmeter is. Daar zien we dat er heel weinig ongevallen gebeuren doordat fietsers elkaar aanrijden, maar dat het toch vooral auto's zijn die fietsers aanrijden.

In dat opzicht denk ik dat u daar wat meer in zou moeten investeren, om te kijken wat nu eigenlijk de oorzaak van die ongevallen is, om dan vervolgens te kunnen gaan remediëren. Ik sluit me erbij aan dat allerlei sensibilisering goed is, maar je kunt zo gesensibiliseerd zijn als je wilt, als de autobestuurder geen voorrang verleent en je wordt omvergereden, ben je daar vet mee. Dat is dus vooral mijn vraag.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik ga de cijfers niet herhalen, maar het aantal oudere fietsers met elektrische fietsen dat bij dodelijke ongevallen betrokken is, vraagt om actie. Het is inderdaad, minister, een en-enverhaal: de fietsinfrastructuur is het eerste, maar ik volg u ook in de sensibilisering. De vraag van de collega om dat te doen bij de fietshandelaars en bij de senioren is terecht, maar ik zou gerustgesteld willen worden dat het niet bij gesprekken alleen blijft. Het is zeer goed dat u met Mobia praat, maar wat volgt uit die gesprekken? Komt daar iets uit? Wordt er gedacht aan een premie aan de fietshandelaars bijvoorbeeld als zij actief meewerken om ervoor te zorgen dat bij aankoop van een fiets de vijf lessen worden gegeven, of dat de uitleg die er wordt gegeven langer wordt? Ik weet het niet.

Wat de senioren betreft deden we misschien wat lacherig over OKRA en S-Plus en dergelijke organisaties, maar dat is niet om te lachen. Dat is belangrijk. We mogen het daarbij alleen niet houden. Ik denk dat u bijvoorbeeld ook contact kunt nemen met uw collega, minister Weyts, van Sport, om sportverenigingen – en het is zeker niet denigrerend bedoeld – zoals bijvoorbeeld de petanqueclubs waar veel oudere mensen zitten, een incentive te geven van het grote budget waarover u beschikt. Zo krijgen de sportclubs waar ouderen lid zijn de mogelijkheid om vijf lessen 'hoe leer ik veilig met de elektrische fiets rijden' aan te bieden. U mag niet onderschatten dat heel veel ouderen zich daardoor niet betutteld voelen, maar zelf vragende partij zijn om bij te leren. Dat wordt soms een beetje uit zijn context gehaald.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, we hebben het in de commissie al herhaaldelijk gehad over de fietsongevallen. Het gaat daarbij zeker ook over de elektrische fietsen. We hadden het gisteren in de plenaire vergadering nog over de fietsinfrastructuur en de ambitie om ervoor te zorgen dat, waar dat mogelijk is, iedereen in een eigen bedding kan rijden, afhankelijk van de snelheid die men heeft. Dat is een idee van Vias.

Het is goed om hier over alle partijgrenzen heen te horen dat het voorstel dat wij ongeveer een tweetal jaar geleden deden, bijval krijgt. Dat voorstel ging over het starten met fietscursussen, vooral voor ouderen. Wanneer men elektrische fietsen koopt, zou men daar een begeleidende folder moeten bij voorzien met aandacht voor de gevaren en de dingen waarop men moet op letten. Ik lees ook dat Vias zelf aangeeft naar een aantal andere zaken te kijken dan alleen de infrastructuur, maar bijvoorbeeld ook naar de kwetsbaarheid van de oudere groepen. Men moet sensibiliseren om bij aankoop van een fiets een cursus te geven. Wij staan volmondig achter dat soort zaken, waar wij al veel langer voor pleiten. Het is goed dat u nu toch begonnen bent om daar werk van te maken. Ik hoop dat er snel vooruitgang komt in dat proces en dat we die cursussen snel kunnen aanbieden. Nu zijn er een aantal gemeenten die het los aanbieden, en er zijn ook een aantal

politiezones die het aanbieden. Ik denk dat het interessant kan zijn om dat te veralgemenen. Ik hoop dat u daar snel werk van maakt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de suggesties en de vragen. Ik zal eerst ingaan op die van mevrouw Lambrecht. Ik neem die zeker ter harte. Vzw OKRA-SPORT+ is indertijd bij ons geweest om te vragen hoe ze dat konden aanpakken en of ze er gericht op konden inzetten. We hebben onmiddellijk meegegeven dat het een goed idee is en een uitloper van ons verkeersveiligheidsplan. Uiteraard staat het ook andere middenveldorganisaties vrij om dergelijke initiatieven te nemen. Het kan zeker ook vanuit de sportclubs. Ook bij OKRA vertrok het initiatief vanuit hun sportafdeling, al weet ik niet of ze ook een vrijetijdsafdeling hebben. Ik denk dat dergelijke initiatieven alleszins zeker lovenswaardig zijn.

Of fietshandelaars zelf ook cursussen willen geven, zullen we nog even moeten testen. Maar die folder en dergelijke zijn zeker goede suggesties. Men moet ze dan natuurlijk nog ter harte willen nemen. Maar we geven het alleszins allemaal mee, en alles wat de verkeersveiligheid van de elektrische fietser kan verhogen, is sowieso aangewezen. Ik dank u dan ook allemaal om op dezelfde golflengte te zitten.

Ik zal toch de vraag van mijnheer Bex nog beantwoorden, ook al is hij er momenteel niet. Hij vroeg specifiek naar een aantal meer grondige analyses. Ik denk dat jullie ook weten dat wij binnen het verkeersveiligheidsplan ook een aantal grondigere analyses en dus meer diepgaand onderzoek doen. Voor een diepte-onderzoek naar fietsongevallen is het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) aangesteld om te bekijken wat we daar nog meer uit kunnen distilleren, welke les we daaruit kunnen trekken en hoe we er in de toekomst nog meer op kunnen inzetten. Ik weet niet juist wat de einddatum zal zijn, maar dat loopt. Wij doen de monitoring van de gegevens om al een 'quick scan' te kunnen doen, maar de diepteanalyse is zeker ook interessant. Dus ik hoop dat we ook daarover te gepasten tijde met jullie allemaal van gedachten kunnen wisselen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik denk dat we allemaal een beetje op dezelfde golflengte zitten. Senioren zijn een zeer actieve doelgroep, bijna de actiefste. Ze maken ook gebruik van alle nieuwe trends. Dat hoort zo en dat is zeer goed. We moeten er alleen voor zorgen dat we niet belerend doen of zagen, maar dat we het hen aanbieden en hen aanmoedigen om erop in te gaan. Maar ik denk dat alle suggesties welkom zijn. Want het is belangrijk dat we dat warm houden, dat we er zeker naar streven dat elektrische fietsen door alle doelgroepen en door iedereen die dat wenst, gebruikt kunnen worden, maar wel op een veilige manier zodat we de ongevallencijfers kunnen doen zakken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Fietsfonds – 2873 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontoereikende middelen van het Fietsfonds – 2886 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Aangezien collega Bex nog even vermist is, mag u als eerste uw vraag stellen, collega Lambrecht.

Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): We kennen het Fietsfonds allemaal, het wordt deels gesubsidieerd door de Vlaamse overheid en deels door de provincies. Gemeenten hebben het graag, want ze kunnen dossiers indienen voor het verbeteren of aanleggen van hun fietsinfrastructuur. De provincie neemt dan de uitbetaling van zowel het voorschot als het saldo voor zich, daarna wordt het Vlaamse gedeelte teruggevorderd.

In 2021 trok u, minister, het budget voor Mobiliteit op van 10 naar 15 miljoen euro per jaar voor alle gemeenten en provincies, terwijl er in 2021 voor ruim 25 miljoen euro aan subsidiegerechtigde dossiers werden ingediend, waarvan er maar voor 14,5 miljoen euro door Vlaanderen werd uitbetaald.

De provincie Antwerpen trekt nu aan de alarmbel. Nogmaals, want in het verleden hebben we al gezien dat ook andere provincies aan de alarmbel trokken. De provincie Antwerpen trekt aan de alarmbel, want de Vlaamse overheid had op 1 januari 2022 een achterstand in terugbetaling aan de provincie Antwerpen van 5,2 miljoen euro. De deputatie gaat ervan uit dat dit tekort de komende jaren nog fors zal stijgen door de vele projecten. Door het uitblijven van Vlaamse subsidies is de provincie nu genoodzaakt om de volgende maatregelen te nemen.

Ze zullen gemeentelijke dossiers in Antwerpen op een wachtlijst zetten, waardoor pas tot toekenning van de subsidie of uitbetaling van het voorschot wordt overgaan zodra het provinciale budget het toelaat. De Antwerpse deputatie staat vanaf nu ook niet meer garant voor de uitbetaling van het saldo. Het saldo zal pas uitbetaald worden op het ogenblik dat de Vlaamse overheid haar gedeelte van het voorschot heeft terugbetaald aan de provincie. Daardoor zijn de gemeenten niet zeker van uitbetaling voor de middelen van hun lopende dossiers. Ten derde, zolang het Vlaamse voorgefinancierde bedrag van het saldo niet is terugbetaald, kunnen de Antwerpse gemeenten ook geen voorschot voor een ander fietsdossier meer aanvragen.

De Vlaamse overheid voorziet ook voor de volgende jaren slechts maximum 3 miljoen euro per jaar per provincie om haar aandeel in de fietsfondssubsidie te financieren. De voorbije twee jaar kaartten de provincies al aan bij u, minister, dat het Vlaamse aandeel budgettair eigenlijk ontoereikend is om alle projecten die een subsidie toegekend kregen, laat staan alle projecten die in de pijplijn zitten, te gaan financieren. Tot op heden bent u nog niet bereid bevonden om het Vlaamse budget voor het Fietsfonds verder te verhogen, zodat alle dossiers betaald kunnen worden.

Daarbovenop vraagt de Antwerpse deputatie nu aan haar lokale besturen om de Vlaamse overheid attent te maken op de gevolgen van het ontoereikende Vlaamse budget voor fietsinfrastructuurprojecten in hun gemeente.

De ontoereikende middelen van het Fietsfonds en het uitblijven van extra Vlaamse middelen zorgen ervoor dat noodzakelijke, lokale investeringen in fietsinfrastructuur uitgesteld of zelfs afgevoerd moeten worden.

Graag had ik de volgende vragen gesteld, minister.

Wat is uw reactie op het schrijven van de Antwerpse deputatie aan haar lokale besturen en de maatregelen die genomen worden door het uitblijven van extra Vlaamse middelen? Komen er soortgelijke signalen van andere provincies?

De voorbije twee jaar kaartten de provincies reeds meermaals aan dat het Vlaams aandeel budgettair ontoereikend is om alle projecten die een subsidie toegekend kregen of in de pijplijn zitten, te financieren. Bent u bereid om met de broodnodige extra budgetten over de brug te komen voor het Fietsfonds, zodat de provinciale besturen alsnog de nodige middelen zouden kunnen hebben om de gemeentelijke dossiers verder te ondersteunen?

De voorzitter: Collega Bex had hier ook een vraag over, maar is verdwenen. Ik stel voor dat minister Peeters toch al antwoordt op de vragen van mevrouw Lambrecht.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Lambrecht, voor uw vragen. U weet dat we veel middelen investeren in onze fietsinfrastructuur. Dat hebben we ook vanaf het begin aangekondigd. U kent de bedragen. Vorig jaar, in 2021, hadden we een bedrag van 329 miljoen euro vastgelegd. Voor dit jaar hebben we een bedrag van 328 miljoen euro voorzien. Deze middelen zijn opgenomen in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP), waarmee we heel wat fietsinfrastructuur uitrollen, niet alleen fietssnelwegen maar ook tal van andere soorten fietsinfrastructuur, zoals fietsbruggen, fietstunnels, fietspaden langs gewestwegen, jaagpaden en fietsroutes van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF).

Zoals ik al meermaals in deze commissie heb aangegeven, werden er in de periode van 2007 tot 2020 nooit meer aanvragen ingediend om Fietsfondssubsidies te ontvangen dan wat voorzien was. Alleen in 2019 was er een kleine overschrijding. Ik wil daarmee aangeven dat er altijd een sterke onderbenutting was.

Bij de opmaak van de beleidsnota was er de vraag om de middelen van het Fietsfonds op te trekken. Dat hebben we ook gedaan. We hebben die met 50 procent verhoogd: van 10 miljoen euro naar 15 miljoen euro. Die 15 miljoen euro is bestemd voor heel Vlaanderen. Het is aan de provincies zelf om onderling een verdeelsleutel te maken. Maar omdat we grote discrepanties zagen tussen de provincies, werd op een van de vele overlegvergaderingen wel voorgesteld om die middelen pro rata over de provincies te verdelen.

Voor 2022 hebben we – en dat gebeurde in het verleden ook nooit – het restant van 2021 overgeheveld naar 2022. Dat betekent dat we voor 2022 een bedrag van 15,5 miljoen euro beschikbaar hebben, namelijk 15 miljoen euro plus de 500.000 euro die in 2021 niet benut werd. Toen werden projecten ingediend voor een totaal van 14,5 miljoen euro.

Een tijdje geleden vroeg de provincie Oost-Vlaanderen om meer middelen. Ik heb nu ook kennisgenomen van het schrijven van de Antwerpse deputatie aan de lokale besturen. We hebben dus weet van vragen naar meer middelen. We hebben ook altijd heel duidelijk gezegd dat we, naast de middelen voor fietsinfrastructuur ten behoeve van de lokale besturen, ook het budget hebben van het Kopenhagenplan. Het Kopenhagenplan werd in het voorjaar van 2021 aangekondigd, waarbij de

lokale besturen trekkingsrechten hebben. Daarvoor is een bedrag van 150 miljoen euro voorzien. Het loopt tot september van dit jaar.

We hebben ook aan de provincies aangeraden om samen met de Vereniging van de Vlaamse Provincies (VVP) in overleg te gaan met de minister van Binnenlands Bestuur om te bekijken of, zodra die trekkingsrechten ten lopen, in principe in september van dit jaar, samen met de relancemiddelen, er dan eventueel middelen overgeheveld kunnen worden naar het Fietsfonds. Vandaag kunnen we daar nog niet op antwoorden.

Maar de boodschap die ik nu geef, heb ik ook telkens gegeven op de overlegvergaderingen met de verschillende gedeputeerden. Zij hebben daar kennis van genomen. Ik heb daar ook al tweets over zien verschijnen. Toen was er eigenlijk consensus over dat men zou wachten tot het najaar. De afspraak was toen ook wel om de eerste oproep zo snel mogelijk te lanceren. Die eerste oproep is er ook geweest en daar zijn projecten voor ingediend. De uitbetaling is ook goedgekeurd.

Ik wil ook meegeven dat ik die briefwisseling, maar ook vooral de eenzijdige communicatie van sommigen, ten zeerste betreurt. We hadden niet langer dan deze week een persmoment in de stad Gent, waarbij ik dan achteraf moet lezen dat de Oost-Vlaamse gedeputeerde van Mobiliteit zonder meer zegt dat ik toekomstige projecten hypothekeert. Wel, ik heb eens gekeken naar de aanvragen van de gedeputeerde van Mobiliteit van Oost-Vlaanderen. Daar zitten gunningsprojecten in van 2016, 2017 en zelfs eentje van 2015 – weliswaar een kleintje. Dus wij zijn eigenlijk, wat dat betreft, nu nog geld ter beschikking aan het stellen voor projecten die al geruime tijd meegaan of die alleszins ruim vijf jaar geleden gegund zijn. Ik wil toch alles even in de juiste context plaatsen.

Alleszins willen we een zo hoog mogelijke realisatiegraad bereiken. En ik blijf herhalen dat ik mijn engagement heb gegeven om, zodra we zien of de trekkingsrechten van het Kopenhagenfonds, waar 150 miljoen euro in zit, en waar vandaag nog altijd een bedrag van ruim 134 miljoen euro ter beschikking is ... Wij kijken hoe dat verder evolueert, en of er daar een mogelijkheid is om die middelen over te dragen richting het Fietsfonds, om alleszins te voorkomen dat die middelen verloren gaan. Zo kunnen we daar in de toekomst ook bijkomende projecten realiseren.

Collega Bex vroeg ook naar de realisatiegraad van heel wat projecten. Zal ik daar ook al op antwoorden, voorzitter? *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik vind het wel vervelend, want ik had niet de bedoeling hem hier weg te willen hebben. Anders geef ik eerst mijn repliek, in de hoop dat hij daarna nog binnenkomt? *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Minister Lydia Peeters: Ik zal alvast op zijn vragen ingaan.

Collega Bex had specifiek nog vragen naar de realisatiegraad inzake het BFF. Het BFF bestaat uit verschillende tracés. Het gaat om in totaal ruim 12.000 kilometer aan fietspaden, waarvan ongeveer 4000 kilometer specifiek in beheer is bij het Vlaamse Gewest. En ruim 8000 kilometer is dus voornamelijk in beheer bij de steden en gemeenten. De realisatiegraad van het BFF vereist dus de inzet van vele partijen, telkens met eigen taken en verantwoordelijkheden. Ik kan vandaag dan ook geen specifieke einddatum geven van de realisatie van het BFF. U weet ook dat dat continu evolueert. Als er nieuwe ontwikkelingen komen, komt vaak de vraag om nieuwe overkoepelende of grensoverschrijdende fietspaden aan te leggen. Kortom, dat evolueert verder.

Een belangrijk onderdeel van dat BFF is ons fietssnelwegennetwerk. Er bestaat een volledige inventarisatie van de fietssnelwegen in Vlaanderen, en op basis van die

inventarisatie kan dan de opdeling worden gemaakt of die fietssnelwegen conform de richtlijnen van het fietsvademeccum zijn opgesteld. We hebben de administratie meermaals gevraagd om zo snel mogelijk werk te maken van het ontsluiten van al deze gegevens, en men heeft mij meegegeven dat men binnenkort op [Geopunt.be](https://www.geopunt.be) al die data rond onze fietssnelwegen kan zien. Ook de realisatiegraad en de conformiteit van deze fietssnelwegen kan men daar dan checken.

Dat wordt opgemaakt met verschillende kleuren. Groen is het aantal reeds gerealiseerde kilometers dat ook volledig conform het fietsvademeccum is. Oranje is een netwerk dat er is, maar soms niet volledig conform is. Daar zult u zien hoeveel er gerealiseerd is, maar ook dat er natuurlijk nog een deel dient te worden gerealiseerd. In totaal schommelt het aandeel gerealiseerd groen en oranje daar rond 60 procent. *(Stijn Bex komt de zaal binnen.)*

Ja, mijnheer Bex, ik was uw vraag aan het beantwoorden. Ik heb net gezegd dat we voor de fietssnelwegen op dit ogenblik ruim 60 procent gerealiseerd hebben.

Dan kom ik tot de conformiteit van de fietsinfrastructuur langs gewestwegen. U weet dat het Agentschap Wegen en Verkeer telkens een rapport opmaakt over onze fietspaden langs gewestwegen. Niet alle fietspaden zitten daar telkens in. Men maakt een screening en om het andere jaar zitten daar dan ook andere fietspaden in. Men berekent daar enerzijds het comfort van de fietspaden, met name de staat en de inrichting van de fietspaden, en anderzijds ook de conformiteit met het fietsvademeccum. Het laatste rapport is van 2019. U weet – ik denk dat we dat hier in de commissie al besproken hebben – dat dat geen schitterend rapport was, maar dat dat toen ook de wake-upcall was voor ons allen om volop te investeren in de fietsinfrastructuur.

Voor de jaagpaden, waar uiteraard ook heel wat fietsers gebruik van maken en waarvan er ook een aantal zijn opgenomen in het fietssnelwegennetwerk, is de inventaris ook lopende. Die zal in principe eind 2022 rond moeten zijn.

Wat betreft de tracés in het beheer van de lokale besturen: hier hebben we niet echt de bedoeling om al die tracés te inventariseren. Maar ik kan wel meegeven dat in een aantal provincies, met name Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Limburg, wel een initiatief loopt om al die tracés te inventariseren. Onze administratie is op dit ogenblik in overleg met die provincies om te kijken of we dat dan op een gezamenlijke wijze kunnen ontsluiten. Hoe meer mensen daar immers mee aan de slag kunnen gaan, hoe beter. We gaan dus kijken of ook deze data toekomstgericht open zullen zijn en er alleszins voor zorgen dat minstens Vlaanderen toegang krijgt tot deze data.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, minister. De uitleg die u geeft, daar valt natuurlijk geen speld tussen te krijgen. Dat klopt cijfermatig heel erg, dat er 15 miljoen euro is, en als er voor 25 miljoen euro projecten zijn, dat u dan 10 miljoen euro te weinig hebt.

Maar het straalt ook op u af als het overall beter is, met veilige en brede fietspaden. Dat is iets dat de gedeputeerden hebben ingediend. Dat gaat over projecten die volledig klaar zijn. We hebben daar eigenlijk geen werk meer aan buiten het lint dat u bij wijze van spreken kunt gaan doorknippen. Iedereen zal tevreden zijn, want het wordt verkeersveiliger.

We zitten daar nu met 10 miljoen euro te kort. Wat ik niet begrijp – technisch gaat u dat kunnen uitleggen en de boekhouders van de wereld gaan dat ook kunnen uitleggen – is dat, als je dus die 300 miljoen euro en dat Kopenhagenfonds hebt en je projecten hebt klaarliggen, u dan om de sector te kalmeren geen technische

operatie kunt uitvoeren die 10 miljoen euro overhevelt, waardoor projecten die klaar zijn om veilig te kunnen fietsen, gewoon gemaakt kunnen worden. Dat is hier de hele tijd een technische uitleg en u zegt ook dat u moet wachten om te zien of het kan via het Kopenhagenfonds, terwijl ik denk – ik mag niet in uw plaats praten – dat u niet liever zou hebben dan dat u van die pot van 300 en zoveel miljoen euro of van dat Kopenhagenfonds 10 miljoen euro kunt nemen. Dat is niet veel als je ziet welke goede projecten het zijn. Die provincies staan immers heel dicht bij de gemeenten en de dorpen. Zij weten vaak veel beter dan wij hier in Brussel waar het over gaat. Ik vraag u echt nog eens, met al mijn mogelijkheden in mij: kunt u niet als minister gewoon eens boven die techniciteit staan en zeggen dat het niet zo moeilijk is om daar 10 miljoen van 300 miljoen euro te nemen voor projecten die er allemaal liggen? Ik denk dat dat voor een enorme rust zou zorgen. Als u ziet dat er zoveel projecten vanuit de provincies komen, denk ik ook dat u die 15 miljoen euro voor andere jaren ook op 25 miljoen euro moet proberen te zetten. Het is minder werk voor jullie vanuit Vlaanderen. Het werk wordt eigenlijk in de provincies gedaan. Als men mij vraagt waarom de provincies nut hebben, begin ik altijd over die fietspaden.

Ik heb dus twee vragen, minister. Wanneer gaat u de provincies zekerheid geven over het geld dat ofwel uit het Kopenhagenfonds ofwel uit uw grote pot – waarvoor we u dankbaar zijn, dat u aan zoveel geld geraakt bent – gaat komen? Ik denk dat u een duidelijke datum moet stellen, of een maand. Die slechte sfeer moet weg als we het over de positiviteit hebben van veilige fietspaden.

Ten tweede: gaat u in de toekomst ook een pot van 25 miljoen euro aanbieden, aangezien u ziet dat dat heel gemakkelijk gebruikt kan worden voor veel meer veilige fietspaden?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Excuses dat ik er daarnet bij de vraagstelling niet was, ik had een dringend telefoongesprek en ik ging er eigenlijk van uit dat men wel een volgende vraag zou behandelen.

De voorzitter: Mijn excuses, collega Bex, ik had eerst niet door dat u er niet was.

Stijn Bex (Groen): Het is niet erg, ik had er zelf moeten zijn.

Minister, uit de repliek van collega Lambrecht meen ik min of meer te kunnen afleiden wat u hebt geantwoord. Ik betreur het net als mijn collega dat u niet voorziet in een snelle beslissing. We zien nu dat provinciebesturen brieven beginnen te sturen naar de gemeentebesturen om te zeggen dat de projecten in de ijskast moeten, dat zij niet meer kunnen voorfinancieren zolang er geen duidelijkheid is van Vlaanderen, terwijl dit een grote beleidsdoelstelling is en u toch op een departement zit waar heel veel geld aanwezig is en waar middelen soms niet in het voorbestemde jaar kunnen worden uitgegeven. Ik ben eigenlijk van mening dat waar een wil is, een weg is in dezen. Als u het echt zou willen, zou u in die oplossing kunnen voorzien.

Ik betreur dat des te meer omdat uit de Brede Heroverweging naar voren is gekomen dat die subsidies via het Fietsfonds tot de meest efficiënte subsidies behoren die binnen heel de Vlaamse overheid worden uitgekeerd. Ik snap het werkelijk niet. Ik vind dat dit compleet in tegenstelling is met alles wat u zegt en uitstraalt over fietspaden. Ik vind het ook totaal niet nodig om te wachten tot we zullen zien dat er wel degelijk voldoende middelen zijn in het Kopenhagenfonds om dat te doen. Als het u echt menens is met fietsinfrastructuur in Vlaanderen, als we met die fietsongevallencijfers worden geconfronteerd, als we weten dat bepaalde fietspaden te smal zijn om iedereen te laten passeren – we hebben het er gisteren nog over gehad – hoe is dat dan in godsnaam mogelijk? U haalt hiermee eigenlijk

alles wat u zegt over fietsbeleid onderuit. Ik roep u op om het signaal te geven aan de provincies en de gemeentebesturen dat u hier toch een oplossing in hebt gevonden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik volg volledig de twee pleidooien van de collega's over het Fietsfonds. U hebt al meer middelen voorzien, van 10 naar 15 miljoen euro, wat goed is, maar blijkbaar is het nog niet genoeg. De dossiers liggen klaar bij de provincie, ze kunnen dus worden uitgevoerd. En dan zitten we anderszijds met het Kopenhagenplan. Collega Bex zei dat de provincies brieven sturen naar de gemeenten maar er is nog iemand die brieven stuurt naar de gemeenten, met bijna een smeekbede, namelijk de minister van Binnenlands Bestuur, om projecten in te sturen voor het Kopenhagenplan, omdat het geld voor het rapen ligt, als ik het zo mag zeggen. Hij vraagt dus projecten om dit plan te kunnen realiseren. Er zijn dossiers klaar van de provincie en er is geld bij Binnenlands Bestuur. Zoals mevrouw Lambrecht zegt, zullen wij hier de boekhoudkundige berekening niet maken. Ik denk dat er daarvoor voldoende slimme koppen zitten bij uw administratie en bij die van Binnenlands Bestuur.

Minister, ook vanuit de cd&v-fractie wil ik ervoor pleiten om aan te kloppen bij uw collega Somers, bovendien van dezelfde partij, om niet te wachten tot in september, maar om nu over die extra budgetten te kunnen beschikken om de dossiers van de provincie te kunnen realiseren.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, onze fractie wil zich ook aansluiten bij de vorige sprekers. De onwil om de middelen te voorzien voor het Fietsfonds staat eigenlijk toch haaks op de verklaringen van de Vlaamse Regering om prioritair in te zetten op het fietsbeleid. Laat ons eerlijk zijn: de veiligheid van de fietsers is een actueel item. We worden om de oren geslagen met slechte cijfers. De stijgende ongevallencijfers zijn gisteren nog in de media geweest. Als we hiermee achterblijven, dan zal het moeilijk zijn, zo vreest onze fractie, om de stijgende ongevallencijfers te keren.

Bovendien speelt de aanleg van de gemeentelijke fietspaden toch ook wel een cruciale rol in de beoogde modal shift. Dat is toch ook een van uw speerpunten. Ook onze fractie pleit er dus voor om zo snel mogelijk oplossingen te vinden voor de vragen van de gemeenten en de provincies.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik vrees dat het een beetje unisono is, maar ik denk dat we allemaal hetzelfde zeggen. U hebt dat inderdaad ook opgevraagd bij de gemeenten. Dat zit in het Kopenhagenfonds, dus dat gaat we pas in september zien. Ik dacht dat het pas eind september zal zijn vooraleer alles binnen is. De vraag is inderdaad of er ondertussen nog budgetten vrij zijn bij Binnenlands Bestuur om daar werk van te maken, want de projecten van de provincies staan klaar. Het probleem is acuut, en ook wij zouden het, van onze kant, aanmoedigen als er daarvoor extra budget naar de provincies zou kunnen gaan .

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen.

Voor alle duidelijkheid: het is zeker geen onwil, absoluut niet. Ik heb ook al meermaals gezegd dat we vaak met onze gedeputeerden van Mobiliteit in overleg zitten. Goede afspraken maken goede vrienden. En wij hebben afspraken gemaakt

op het laatste overleg, half januari van dit jaar. Daar hebben we heel duidelijk de afspraak gemaakt dat we de projectoproep voor 2022 onmiddellijk zouden lanceren, en dat men daar projecten kan indienen tot 15 miljoen euro. Dat is het bedrag dat we hadden vrijgemaakt. Tegelijk hebben we afgesproken dat we kijken hoe het Kopenhagenplan verder evolueert.

Men kan het hier nu heel simpel en eenvoudig voorstellen en zeggen: dat geld zit daar toch bij collega Somers, dat is ter beschikking, neem dat daar gewoon even, en dan zijn we allemaal tevreden. Nu, we hebben een Kopenhagenplan, en ik nodig jullie uit om de stukken van de Vlaamse Regering toch nog even na te lezen. Dat zijn de dossiers die vastgelegd zijn op 26 februari 2021. Naast de nota van het Kopenhagenfonds, het subsidiereglement, zijn ook de trekkingsrechten van de lokale besturen vastgelegd. Mevrouw Lambrecht, voor Brugge werden er trekkingsrechten voorzien van 2.684.000 euro. Mevrouw Fournier, voor Menen: 758.000 euro. Jullie zeggen: 'Neem gewoon geld van dat Kopenhagenplan, dan zijn we gered voor het Fietsfonds voor de provincies.' Als dan die twee gemeentes, gelinkt aan de respectieve vraagstellers, bij ons subsidie komen vragen, dan gaan wij zeggen: 'Sorry, uw trekkingsrechten hebben we al doorgesluisd naar anderen, jullie komen te laat.' Dat kan natuurlijk niet. Daarom zeg ik opnieuw: 'Goede afspraken maken goede vrienden.'

Wij hebben op het laatste overleg met de gedeputeerden van Mobiliteit van de vijf provincies heel duidelijk de afspraak gemaakt – die projectoproep gaan we nu lanceren – dat zij tot 15,5 miljoen euro subsidies kunnen indienen. Dat heeft men in het verleden niet gedaan. Ik heb in de eerste vragenronde al duidelijk meegegeven dat het integrale subsidiebedrag eigenlijk nooit werd opgenomen. De ene keer was het 3 miljoen euro, de andere keer 4 miljoen euro, terwijl er 10 miljoen euro voorzien was. Telkens wanneer die bedragen niet werden opgenomen, ging dat naar de onderbenuttingen. Dat werd niet opgestapeld. Vorig jaar hebben we wel de onderbenutting van een half miljoen euro overgeheveld naar 2022, waardoor we nu 15,5 miljoen euro hadden.

De eerste oproep is er geweest, en de vijf provinciebesturen hebben daarvoor de aanvragen ingediend. We kijken nu of we na september een tweede oproep kunnen doen, nadat we zicht hebben op de finale trekkingsrechten van het Kopenhagenplan. Dat geld daar nu zonder meer even weghalen, dat kan gewoon niet. Dan zou je al meteen de trekkingsrechten miskennen die je vorig jaar aan elke individuele gemeente, op basis van het inwonersaantal, hebt goedgekeurd in het Kopenhagenplan. Dan zou je dus de afspraken die gemaakt zijn, niet honoreren.

Ben ik in overleg met het kabinet van minister Somers? Ja. Ik denk dat de VVP dat ook al regelmatig heeft aangekaart. Alleszins zouden de gedeputeerden van Mobiliteit ook in dezen blijven kijken naar de middelen van het Kopenhagenfonds.

Tegelijkertijd wil ik opnieuw het volgende meegeven, want dat is iets wat mij enorm stoort en waarmee men ook maar recent is komen aanzetten. Men zegt hier dat wij projecten voor de toekomst hypothekeren. Ik heb de lijst van de specifieke projecten waarvoor nu, in 2022, subsidieaanvragen werden ingediend. Collega's, daar zijn projecten bij die al zijn gegund in 2017, in 2019, in 2018. Dus projecten die vijf jaar geleden zijn gegund, daarvoor moeten wij nu geld op tafel leggen. Dat zijn geen nieuwe fietsinfrastructuurprojecten. We vinden dat misschien allemaal vreemd, maar het lijkt er bijna op dat men zegt: 'We maken de kasten even leeg, we gaan heel veel projecten op tafel leggen, en we gaan dan klagen dat we geld te weinig hebben.' Kortom, dit kan niet. Ik blijf er echter bij: hoe meer fietsinfrastructuur we realiseren, des te beter. Dat willen we allemaal. In ons GIP hebben wij voor niet minder dan 330 miljoen euro projecten nominatief aangeduid. Dat gaat over 458 projecten. Sommige zijn projecten van 500.000 euro, sommige van 1 miljoen euro, sommige van 3, 4 en zelfs 5 miljoen euro. Ik zou nu kunnen

beslissen daar tien projecten te schrappen, die niet uit te voeren, zodat ik misschien ergens 10 miljoen euro kan vinden en die 10 miljoen euro even aan de provincies kan geven. Strikt genomen zou ik dat kunnen doen, maar dan weet ik ook wel dat al die lokale besturen ook aan onze deur komen kloppen, en al die lokale besturen die vandaag hun project op de reservelijst zien staan, gaan dan ook allemaal aan onze deur aankloppen. Is het dat wat we willen?

Opnieuw en afsluitend: goede afspraken maken goede vrienden. We hebben de deal dat we in september bekijken of we een tweede oproep kunnen doen en of er dan extra middelen ter beschikking zullen zijn. Hoe meer hoe liever, en hoe rapper dat men alles gerealiseerd krijgt, hoe beter. Ik hoop dat het dan vooral nieuwe projecten, extra projecten zijn. Zowel in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk als qua fietsnelwegen moet er nog heel wat worden gerealiseerd. Met vereende krachten – de lokale besturen, de provinciale besturen en de diverse Vlaamse entiteiten binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken – kunnen we veel meer realiseren. Opnieuw, ik hoop dat ik hier in september kan terugkomen met dit dossier. Ik denk dat iedereen hier dat wil. We zullen dan zien wat er overblijft van het Kopenhagenfonds. We zijn het er allemaal over eens dat de centen die er dan zijn, dan ook zouden kunnen worden overgeheveld. Dat is natuurlijk de volgende vraag: zullen we dan de regelgeving kunnen aanpassen zodat we die middelen die zijn vastgelegd voor andere items, dan toch kunnen doorsluizen naar het Fietsfonds, dat eigenlijk geldt voor lokale besturen, het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en de provincies, die een deel van het fietsnelwegennetwerk uitrollen?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, dank u, maar het is geen wij-zijverhaal. U rechtvaardigt eerst helemaal waarom het misschien niet zal lukken, en u eindigt er dan mee dat u het toch wilt. Ik zal het nog eens zeggen: het is in uw voordeel. Men geeft het u op een plateau, allemaal mooie projecten die kunnen worden uitgevoerd. De uitspraak dat men de kasten leegmaakt ... Ik weet dat niet. Ik heb echt nog geen enkel fietspad gezien in mijn buurt dat er is gekomen en dat niet nuttig was. Wat Brugge en het Kopenhagenfonds betreft: ik ben hier niet voor Brugge aan het spreken. Nu, dat is fantastisch. Mijn lieve collega Van Volcem kent de weg en heeft van alles ingediend. Iedereen zou de weg zo goed moeten kennen en zou zo goed geïnformeerd moeten zijn.

Mijn punt is dat ik natuurlijk niet wil dat er dingen van andere steden niet worden uitgevoerd. U zegt echter altijd dat u die grote pot van meer dan 300 miljoen euro hebt. We zien ieder jaar dat we het geld niet op krijgen. Ik vraag dus gewoon aan u, zonder die hele technische uitleg, gewoon opdat de mensen in de straat het zouden begrijpen, dat u uit die grote pot van meer dan 300 miljoen euro 10 miljoen euro zou halen om aan die 25 miljoen euro te komen. Stop met die technische uitleg en dat wachten. U zou veel beter zeggen: 'Ik ga daarvoor zorgen, en in september heb ik die 10 miljoen euro.' 10 miljoen euro op 300 miljoen euro, dat moet u toch vinden. Dan praten wij niet meer over dat Kopenhagenfonds. Wij praten enkel over dat Kopenhagenfonds omdat we niet weten waar we bij u aan 10 miljoen euro kunnen geraken. De projecten van de gedeputeerden liggen er. Laat hun die toch uitvoeren. Leg desnoods zeer zware boetes op als er projecten zouden gebeuren die niet goed zijn voor de zwakke weggebruiker. Wij pleiten hier immers niet voor investeringen die niet nodig zijn. Laat dat zeer duidelijk zijn. In dezen hebben de gedeputeerden echter al mijn steun, en naar ik denk van veel collega's, om die 10 miljoen euro van om het even waar te krijgen, om naast de andere investeringen toch die noodzakelijke brede, veilige fietspaden aan te leggen.

Minister, ik zal eindigen met een hoop uit te spreken. Uiteindelijk is dat vervoer voor kinderen die moeilijk op school geraken er ook, zij het laattijdig, gekomen. Ik

hoop dat u het in september toch in orde kunt brengen. Wij zullen heel blij zijn. Wij zullen u dan feliciteren, maar stop alstublieft met die technische uitleg waarom dit niet kan. Er is geld.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik ben het naar de geest eens met het pleidooi van collega Lambrecht, maar ik wil een paar bedenkingen maken bij de inhoud.

Minister, ik vind dat u niet bij die 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur moet gaan zoeken om die 10 miljoen euro te vinden die de provincies nu vragen. Ik denk dat er voldoende middelen zullen overblijven na een analyse van het Kopenhagenfonds. Er zou ongeveer 10 procent van de gemeenten – nu even geen rekening houdend met hun relatieve aandeel – geen gebruik maken van het aanbod van minister Somers. Mijn gok is dat het er iets meer zullen zijn. Dat geld zal er dus zijn. Ik vind trouwens dat u alle middelen van het Kopenhagenfonds die niet aangewend worden zoals minister Somers voorzien heeft, moet opeisen in de Vlaamse Regering en daarmee fietsinfrastructuur realiseren.

Ik betreur dat u intussen, wetende dat die middelen zullen komen – ik vertrouw erop dat u dat gevecht in de regering zult winnen –, nog geen oplossing vindt en wilt wachten tot september. Dat zorgt nu voor heel veel onduidelijkheid op het terrein. Ik ben geen begrotingsspecialist, maar als die middelen allebei in uw portefeuille zouden zitten – zoals dat bij goed bestuur zou moeten gaan – u zou het Kopenhagenfonds moeten beheren, het is onzin dat de minister van Binnenlands Bestuur dat moet doen –, dan zou u gemakkelijker met budgetten kunnen schuiven binnen uw portefeuille, dan was dit allang geregeld. Ik roep u op om dat snel te doen en geen vier maand te verliezen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen van bedrijven om hun wagenpark tegen 2026 te elektrificeren – 2932 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, de overgang naar een elektrisch wagenpark is bij de meeste bedrijven en ondernemingen definitief ingezet. Maar die overgang van fossiele bedrijfswagens naar een elektrisch wagenpark roept bij veel bedrijven vragen op. Meer dan een op de drie bedrijven geeft aan dat ze hun wagenpark tegen 2026 niet geëlektrificeerd krijgen. Zo zou bijna 70 procent problemen hebben met de parkeerinfrastructuur en de risico's rond brandveiligheid. Die brandveiligheid is een belangrijk gegeven in de elektrificatie van hun wagenpark.

Volgens de bedrijven volstaat het niet om de werknemers enkel een elektrische wagen te bezorgen. De meest voorkomende obstakels zijn de laadinfrastructuur, onder meer de laadpalen, hoe werknemers thuis hun auto kunnen opladen en hoe het zit met de verzekering. Zo is er onduidelijkheid over de aansprakelijkheid bij schade veroorzaakt door een laadpaal. Uit een enquête van Aon, dat actief is op het vlak van risicomanagement voor bedrijfswagens, en volgens het vakblad FLEET, weet 33,7 procent van de respondenten niet wie er aansprakelijk is bij schade of brand aan de laadpaal.

Bedrijven maken zich ook zorgen over de lange levertermijnen van elektrische voertuigen en de vrees bij hun werknemers voor een te kleine actieradius.

Dat bedrijven ook nog een tandje mogen bij steken in het onder controle houden van die totale kosten, blijkt eveneens uit de enquête. Wie enkel snellaadt met zijn elektrische wagen, is vaak duurder af dan wie benzine of diesel tankt en slechts 31,6 procent van de respondenten probeert dit op de een of andere manier te beperken.

Minister, welke conclusies trekt u uit de cijfers van de enquête van Aon en van FLEET? Bent u er nog steeds van overtuigd dat bedrijven de door de overheid gestelde doeleinden zullen behalen?

Houdt u rekening met de pertinente vragen van de bedrijven? Hoe wilt u een antwoord bieden op de vragen van de bedrijven?

Snelladen kan duurder uitdraaien dan diesel of benzine tanken. Hoe wilt u die kost beperken, gezien de hoge elektriciteitsprijzen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mijnheer Verheyden. Ik wil alleszins niet aan doemdenken doen als het gaat over de elektrificatie van ons wagenpark. Ik ben er nog altijd gerust in dat wij onze doelstellingen ook allemaal gaan halen, zeker als ik ook heel wat andere berichtgeving daaromtrent zie.

Bijkomend wil ik meegeven dat wij eind vorig jaar de ambitie gelanceerd hebben om in 2029 naar een volledige zero-emissiemarkt te gaan voor nieuw ingeschreven voertuigen. Daarnaast heeft de Federale Regering de beslissing genomen dat vanaf 2026 enkel nog volledig elektrische bedrijfswagens van een fiscale vrijstelling kunnen genieten. Dat zijn toch elementen die een boost zullen geven aan de elektrificatie van het wagenpark.

De drempels die door bedrijven worden aangehaald, zijn ons uiteraard ook bekend. Daarom proberen we ook alle bedrijven zoveel mogelijk te ondersteunen en te faciliteren. Dat doen we onder meer door onze website www.milieuvriendelijke-voertuigen.be ter beschikking te stellen, waar men een volledige tool vindt waarmee men de 'total cost of ownership' van eender welk voertuig kan laten berekenen – een klein voertuig, dan wel een groot voertuig. Dat is voor bedrijven interessant om een inschatting te kunnen maken van de financiële kost als men het wagenpark wil elektrificeren.

We stellen niet alleen die website met nuttige tools en informatie ter beschikking. Uiteraard investeren we ook ten volle in onze laadinfrastructuur. En het klopt wat u zegt, mijnheer Verheyden: de kostprijs van het snel laden is hoger dan wanneer men thuis of op het werk gaat laden. We gaan er nog altijd van uit dat 80 tot 90 procent van de e-rijders thuis of op het werk zullen opladen. Dat zijn toch de bevindingen die men heeft meegegeven. Maar om te zorgen dat er vertrouwen is, dat die nabijheid er is en dat men geen schrik moet hebben dat men plots zonder energie valt, moet dat aangevuld worden met een groot netwerk aan publieke laders op normaal vermogen. En daarnaast zorgen we, voor diegenen die het nodig hebben, ook voor snelladers en ultrasnelladers, waarvan iedereen weet dat de prijs hoger is. Maar dat biedt wel de mogelijkheid om op korte tijd heel veel energie op te laden en zodoende voort te kunnen.

De total cost of ownership ligt vandaag voor elektrische wagens al lager dan voor wagens op fossiele brandstof. Ik verwijs daarvoor opnieuw naar onze tools en onze website, om daar verder werk van te maken.

Om de vrees bij werknemers om onderweg stil te vallen, weg te nemen, blijven we volop inzetten op publieke laadpalen. U weet dat wij al heel wat geïnvesteerd hebben op semipublieke parkings, samen met werkgevers, maar ook winkelketens

en dergelijke. Die projecten zullen we de komende twee jaar allemaal gerealiseerd zien. We hebben in ons CPT-plan (Clean Power for Transport) opgenomen dat we streven naar ruim 35.000 laadpaalpunten tegen 2025, en tegen 2030 zelfs 100.000 laadpaalequivalenten. Bijkomend zijn er vanuit de federale overheid ook nog de financiële stimuli om op hun bedrijventerreinen te investeren in semipublieke laadpalen. Kortom, er is een heel verhaal lopende, dat alleen maar het vertrouwen in het elektrisch rijden een boost kan geven.

In november hebben we het plan Fit for 55 afgeklopt, waarin we hadden opgenomen dat we wilden voorzien in een transitie-manager elektrificatie. We hebben die transitie-manager afgelopen maandag kunnen aanstellen. Hij zal ervoor zorgen dat er een nog beter gecoördineerde aanpak is van de hele elektrificatie van ons wagenpark, en dat over de verschillende beleidsdomeinen en beleidsniveaus heen. Zo kan hij er onder meer voor zorgen dat knelpunten die niet specifiek onder mijn bevoegdheid vallen, maar wel een effect hebben op het comfort van de elektrische rijder, ook kunnen worden aangepakt. Verder zal hij uiteraard ook blijven waken over de batterijevolutie, want die technologie gaat heel snel, maar ook over de bevoorradingszekerheid van elektriciteit en de prijzen en uiteraard ook over een stabiel fiscaal kader.

Alles zal alleszins gemonitord en onderzocht worden. Ik denk dat ook deze commissie vroeg of laat onze transitie-manager zal willen ontvangen, om te kijken wat er al allemaal is ingezameld aan informatie, hoe alles kan worden gemonitord en waar desgevallend moet worden bijgestuurd.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Het was natuurlijk te verwachten dat we alleen maar een goednieuwsshow zouden horen. Die goednieuwsshow zal ook wel naar al die bedrijven gecommuniceerd zijn om hen te overtuigen in elektrische wagens te investeren. Maar tegelijkertijd is er die enquête en die liegt er niet om. 70 procent is onzeker, 70 procent heeft vragen bij de laadcapaciteit, 70 procent heeft vragen bij de aansprakelijkheid wanneer een laadpaal schade veroorzaakt. Daar hebt u geen antwoord op gegeven. Ik hoop dat u daar alvast iets meer duidelijkheid over kunt geven.

U gelooft in het verhaal. Onze fractie staat er sceptisch tegenover. Blijkbaar staan heel wat bedrijven eveneens sceptisch tegenover dat verhaal naar 2025 en 2030 toe.

Minister, kunt u een duidelijk antwoord geven? Wie is er aansprakelijk bij schade veroorzaakt door een laadpaal? Dat antwoord kan misschien een deel van de oplossing zijn, of althans een deel van de vragen wegnemen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik heb nog een vraag doorgekregen van collega Brouns. *(Opmerkingen)*

Dat was voor hij de eed aflegde. Hij stelde een schriftelijke vraag op 15 februari 2022 over de transitie-manager en daarop hebt u geantwoord dat die nog altijd niet is aangesteld. Ik wilde vragen wanneer hij wordt aangesteld, maar blijkbaar is dat vorige maandag gebeurd. Dat is een goede zaak.

Ik heb wel nog een specifieke vraag. U zei dat hij de coördinatie zou gaan doen tussen de verschillende beleidsdomeinen, maar zal hij ook een rol spelen naar de privébedrijven toe? Is het ook mogelijk dat hij contacten legt met bedrijven die met tal van vragen zitten?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, net als collega Fournier wil ik eventjes inzoomen op de transitie-manager. Ik heb uw perscommunicatie gelezen. Het gaat over de coördinatie tussen de verschillende beleidsdomeinen, de uitrol enzovoort, maar mijn vraag is: wordt die transitie-manager op de een of andere manier ook betrokken bij het vergroenen van de vloot en de stelplaatsen van De Lijn? Is er daar een rol weggelegd voor de transitie-manager? En zo ja, hoe moeten we dat zien, in welke mate zal hij samenwerken met De Lijn om die doelstelling, die we allemaal belangrijk vinden, te kunnen realiseren?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik moet zeggen dat ik wat verbaasd ben door de scepsis die er blijkbaar bij het Vlaams Belang heerst rond de elektrificatie van het wagenpark. We proberen hier al een tijdje de vraag rond de betaalbaarheid van elektrische wagens van collega Van Rooy te behandelen.

Wat betreft de vrees of de bedrijven die omslag tegen 2026 wel zullen aankunnen, moeten collega's eens gaan kijken hoe snel het gegaan is om op een bepaald moment van paard en kar naar de auto te gaan. Als je naar foto's kijkt van stadscentra uit die tijd, dan loopt dat het ene jaar nog vol paarden. En een paar jaar later, echt niet veel, rijdt het daar vol met auto's, die wel een beetje een andere vorm hebben dan hoe we ze vandaag kennen. Maar zodra een transitie in gang is gezet kan die enorm snel gaan.

Ik vind het goed, minister, dat u op een aantal van de onzekerheden waarmee een transitie altijd gepaard gaat, een duidelijk antwoord biedt. U zegt duidelijk dat de transitie-manager is aangesteld en dat hij voor een stuk mee voor oplossingen zal gaan zorgen.

Ik wil nog even van de gelegenheid gebruikmaken om te verduidelijken dat de bedrijven niet verplicht zijn om hun wagenpark tegen 2026 te elektrificeren. Wat beslist is, is dat wanneer een firmawagen wordt toegekend als onderdeel van de verloning, die alleen maar fiscaal aftrekbaar is indien de wagen elektrisch is. Dat is toch wel een belangrijke kanttekening. In dat licht wil ik nog eens een oproep doen – ik verwacht daar vandaag geen antwoord op – om ook een beleid te voeren dat er niet op gericht is om een-op-een onze auto's op fossiele brandstoffen te vervangen door auto's die op elektriciteit rijden. Elektriciteit is de toekomst, maar we hebben absoluut nood aan een beleid dat ervoor zorgt dat er minder auto's op onze wegen en op ons openbaar domein staan, en dat er meer plaats is voor mensen die de elektrische fiets gebruiken. Want dat is voor de meeste verplaatsingen veel efficiënter dan een zware auto.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik wil van deze gelegenheid gebruikmaken om een verwarring weg te werken. Spreken we over laadpunten of laadequivalenten? Wat is het verband tussen die twee? Ik heb daarover al drie schriftelijke vragen ingediend en nog altijd geen duidelijk antwoord gekregen. Ik heb gegevens opgevraagd over de laadequivalenten van de voorbije jaren, terwijl men in de antwoorden soms van laadpunten spreekt. Op uw website spreekt men van laadequivalenten, bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) spreekt men van laadpunten. We spreken hier over een wagenpark dat geëlektrificeerd moet worden en hoeveel laadpunten en laadequivalenten je daarvoor nodig hebt. De zwaarte van je laadpunt bepaalt met hoeveel laadequivalenten het overeenkomt. Het is belangrijk dat ik hierover een duidelijk antwoord krijg, anders kun je niet evalueren hoeveel laadequivalenten je nodig hebt in verhouding tot het aantal elektrische wagens.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: In ons CPT-plan (Clean Power for Transport) spreken wij over laadpuntequivalenten. Aan één laadpaal – en dat weet u ook – zijn er soms verschillende laadpunten. Het klinkt misschien allemaal wel wat verwarrend, maar het vermogen verwijst naar de laadpuntequivalenten. Wij gebruiken vooral de twee termen laadpunt en laadpuntequivalent. Dat is niet hetzelfde, dat klopt. U zegt dat u geen duidelijk antwoord hebt gekregen op de schriftelijke vragen. U mag mij zeker meegeven over welke schriftelijke vragen het gaat. Dan zullen we dat bekijken, want dat moet zeker correct gecommuniceerd worden.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik zal u dat zeker meegeven, want ik heb daar intussen al een vierde schriftelijke vraag over ingediend. Er is inderdaad een spraakverwarring over laadpunt en laadequivalent. Als men jullie eigen cijfers optelt, klopt de berekening niet, omdat men waarschijnlijk met een omrekeningsfactor zit die niet overeenkomt met wat op de website van het Departement MOW staat. Maar ik zal u dat opnieuw mailen.

Minister Lydia Peeters: Dan kom ik bij de verzekeringskwesties, mijnheer Verheyden, en wat er gebeurt als er schade is aan een voertuig door het gebruik van eender welke laadpaal. In principe is de eigenaar van de laadpaal verantwoordelijk als er een oorzakelijk verband is, tenzij er foutief gebruik is. Maar dat is telkens een hele aansprakelijkheidskwestie. Ik kan daar natuurlijk niet een-op-een op antwoorden. Maar wat betreft verzekeringskwesties en brandveiligheid neem ik wel aan dat elk bedrijf dat morgen x-aantal laadpalen wil zetten, zich altijd voldoende zal informeren en zich zal willen beraden over wat er op dat vlak allemaal moet gebeuren. Onder andere Fireforum heeft daaromtrent online de nodige informatie ter beschikking gesteld. Het gaat dan specifiek over laadinfrastructuur, omdat men ook ziet dat dat enorm boomt en dat dat nodig is – we hebben die laadpunten nodig. Vandaar dat zij informatie aanreiken over kwaliteitsvolle brandveiligheidsvoorschriften voor parkeergebouwen en parkeerterreinen, zodat men weet hoe men daar op kwalitatieve wijze mee kan omgaan. Die documenten zijn dus online beschikbaar en zullen interessante info bevatten, zeker voor de 'car fleet managers', mochten zij dat nog niet weten.

Wat betreft de bijkomende vragen rond de transitie manager elektrificatie: we hebben die manager aangeduid om alles te coördineren. De bedoeling is dat er ook een expertenpanel komt dat hem kan ondersteunen. We kijken daarbij niet alleen naar personenwagens – of ze nu privaat of voor werkgerelateerde verplaatsingen gebruikt worden –, maar ook naar het zwaarder vervoer. Samen met de experts zal de manager bekijken waar er bijgestuurd en gemonitord moet worden. Jullie weten dat we inmiddels ook onze potentieelkaarten hebben. Ook dat zijn dynamische kaarten die zullen groeien naargelang het wagenpark groeit. Tegelijkertijd willen we ook kijken naar wat er met het transport moet gebeuren en hoe we ook daar die vergroening verder kunnen faciliteren. Kortom, de opvolging door de transitie manager en het expertenpanel is een dynamisch verhaal. Niet enkel elektrificatie wordt trouwens opgevolgd, ook zero-emissie in het algemeen. Ook alle andere technologieën naast elektrificatie – denk maar aan waterstof, de meest voor de hand liggende – worden mee opgevolgd en gemonitord om te kijken naar wat in de toekomst eventueel bijgestuurd en verbeterd moet worden.

Mijnheer Maertens, u vraagt specifiek: wat met het verhaal van de busvloot van De Lijn? Binnen de organisatie van de vervoersmaatschappij De Lijn heeft men zelfs het programma Elektrische Bussystemen (EBS), wat hier ook al is toegelicht. Het is niet onmiddellijk de bedoeling om dat bij De Lijn weg te nemen en dat door het expertenpanel of de transitie manager te laten opvolgen. Ik denk dat men binnen De Lijn op dit ogenblik al een goede stand van zaken kan geven. Ik heb laatst nog een heel uitgebreide presentatie gekregen over de hele vergroening van

de vloot. Ik heb er dus wel vertrouwen in dat dat goed loopt bij De Lijn. We hebben hier een aantal weken geleden nog de vraag gehad rond het verdere verloop van het vergroenen van het wagenpark en de bijkomende bestekken die in de markt zijn geplaatst. Kortom, dat loopt al. Het is dus niet onmiddellijk de bedoeling dat de transitie manager de vloot van De Lijn volledig gaat opvolgen, maar wel dat die gaat focussen op het zwaardere vervoer, en niet alleen op de personenwagens.

Mijnheer Bex, we kennen uw pleidooi voor minder ruimte voor de auto's. We zien echter nog een groei in het wagenpark, al is er natuurlijk ook een groei van de bevolking. Daarnaast faciliteren we ook volop de modal shift en de duurzame verplaatsingen. We weten dat één deelauto acht individuele personenwagens kan vervangen. Wat dat betreft zetten we ook volop in op de deelmobiliteit. Straks komen er deelauto's aan al onze Hoppinpunten, maar uiteraard ook deelfietsen. Er zijn ook de investeringen in onze fietsinfrastructuur en daarnaast is er ook ons hele verhaal rond de verduurzaming van de transportsector, via het water en het spoor. Kortom, het is andermaal een en-en-en-en-verhaal, dat blijf ik heel vaak zeggen.

Ik ben alleszins wel blij dat we zien dat de markt van de elektrische wagens toch groeit. Nog maar een paar dagen geleden, denk ik, zagen we dat ruim 10 procent van de nieuw ingeschreven wagens voor de eerste vier maanden al allemaal elektrische wagens waren. Daar zitten we eigenlijk al hoger dan de volledige aankoop voor het hele jaar 2021. Kortom, we zien wel dat het enorm boomt. Ik denk dat dat alleen maar een goede zaak is, voor de luchtkwaliteit en het klimaat. Wat dat betreft ben ik verheugd en heb ik er ook vertrouwen in dat het in de toekomst goed zal gaan met de elektrificatie van ons wagenpark.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): U hebt er alle vertrouwen in, wij niet. We weten natuurlijk dat we die richting uitgaan, maar we durven toch wel ten stelligste betwijfelen dat het zo vlot zal gaan als hier wordt beweerd.

De tussenkomst van collega Gryffroy bewijst inderdaad dat er nog heel veel onzekerheden zijn bij bedrijven, waar nog altijd geen antwoorden op zijn gekomen. Blijkbaar is die duidelijkheid er ook niet bij uw eigen diensten. Ik hoop dus dat dat toch wel snel kan worden aangepakt, zodat de bedrijven enige zekerheid krijgen, en dat de transitie manager en het expertenpanel voor duidelijkheid kunnen zorgen.

Ten slotte, wat uw transitie betreft, mijnheer Bex: we zijn inderdaad snel van paard en kar naar de auto gegaan. Als ik u zou laten doen met uw transitie, zouden we even snel van auto naar paard en kar gaan. Dan kunt u eens sakkeren dat we te veel in de file staan met paarden en karren, en moeten we op termijn misschien allemaal weer de paardentram gaan nemen. Voor die transitie pas ik.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vaststelling dat elektrische wagens vaker betrokken zijn bij letselongevallen – 2945 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, uit een analyse van VTM Nieuws van meer dan 140.000 ongevallen in ons land blijkt dat elektrische wagens – die weliswaar nog steeds maar een beperkt deel uitmaken van ons wagenpark – in verhouding ruim 2 keer vaker betrokken zijn bij een ongeval met gewonden dan

andere auto's. Uit die analyse zou blijken dat per 1000 benzine­wagens er jaarlijks 7 betrokken raken bij een ongeval met gewonden. Bij dieselwagens zijn dat er 8,5 en bij elektrische wagens maar liefst 20. De woordvoerder van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) reageert dat er hiervoor vooralsnog geen sluitende verklaring is. Als mogelijke oorzaak denkt hij aan het hogere aantal kilometers dat elektrische wagens zouden afleggen omdat het vaker over bedrijfswagens gaat. Andere plausibele verklaringen – die ook genoemd worden door chauffeurs – zijn de zogenaamde 'vinnigheid' van elektrische wagens en het feit dat elektrische auto's nauwelijks hoorbaar zijn voor andere weggebruikers. Omdat ook in Nederland een gelijkaardige tendens vastgesteld wordt, dringt de Vlaamse Stichting Verkeerskunde aan op verder onderzoek.

De Vlaamse Regering streeft naar een volledige elektrificatie van het wagenpark. Uit de analyse blijkt nu dus dat een stijging van het aandeel elektrische wagens zou kunnen leiden tot een forse verhoging van het aantal verkeersslachtoffers. Dergelijke verontrustende statistieken mogen uiteraard niet onder de mat geveegd worden omdat ze potentieel problematisch zijn voor de klimaatambities van de regering.

Minister, ik heb hierover een aantal vragen voor u.

Kunt u mij meedelen welk ander onderzoek er reeds gebeurd is naar een eventuele verhoogde betrokkenheid van elektrische wagens bij ongevallen met gewonden? Indien dat nog niet onderzocht is, waarom niet, aangezien het toch evident is dat dergelijke wagens, die veel minder hoorbaar zijn, een verhoogd risico betekenen voor minder oplettende of verstrooide zwakke weggebruikers?

Welke oorzaken ziet u zelf voor deze hogere betrokkenheid?

Zult u – zoals door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde gesuggereerd – eventueel bijkomend onderzoek hiernaar laten uitvoeren?

Welke initiatieven kunt en wilt u desgevallend nemen om te vermijden dat het aantal verkeersslachtoffers zal toenemen met de stijging van het aandeel elektrische wagens op onze wegen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor deze vraag, mijnheer Verheyden, over de elektrificatie van ons wagenpark. Ondanks het feit dat we de toekomst rooskleurig inzien, rijden er vandaag de dag nog maar weinig elektrische wagens. Ik denk dan ook dat het nog wat te vroeg is om vandaag al een grondige analyse te maken van de impact van elektrische wagens op het aantal ongevallen.

Op uw eerste vraag moet ik dus antwoorden dat er nog niet veel onderzoek is gebeurd naar de betrokkenheid van elektrische personenwagens bij ongevallen, omdat nog maar recentelijk de koppeling gemaakt is tussen de DIV-databank (Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen) en de ongevallendatabank. In de DIV-databank kan nagegaan worden over welke soort wagen het gaat.

Er rijden op dit ogenblik nog maar weinig elektrische auto's, namelijk slechts 1,1 procent van het totale aantal. Door die kleine aantallen kunnen de resultaten die bekendgemaakt werden door VTM Nieuws moeilijk veralgemeend of geëxtrapoleerd worden. Het is veel te vroeg om daar vandaag grote conclusies aan vast te hangen.

Ik denk dat jullie ook wel de reactie gezien zullen hebben van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Ze zeggen dat een aantal aspecten misschien aanleiding kunnen geven tot meer ongevallen met elektrische wagens. Zo zijn ze zeer stil, waardoor

mensen ze soms niet horen aankomen. Sommigen zeggen ook dat de oorzaak kan liggen bij de hogere massa door de zware batterijen die in een elektrische wagen zitten. Ze kunnen ook veel sneller optrekken. Dat kunnen aspecten zijn die meespelen, maar ik leg de nadruk op 'kunnen' omdat daar vandaag de dag nog geen grondig onderzoek naar gevoerd is, omdat er daarvoor nog veel te weinig elektrische auto's rijden en omdat de koppeling tussen de DIV-databank en de ongevallendatabank pas onlangs gemaakt werd.

Dan is er uw laatste vraag. Ik denk niet dat het vandaag de dag al nodig is om specifieke maatregelen te nemen gericht op de elektrische wagens als dusdanig. Het is een boutade die we heel vaak moeten herhalen: het is tout court voor eenieder. Of het nu gemotoriseerd vervoer is, dan wel iemand die zich te voet, met de fiets, via de step of met welk vervoersmiddel dan ook verplaatst, iedereen moet de nodige verantwoordelijkheid, de nodige veiligheid aan de dag leggen, en rekening houden met de andere weggebruikers. Maar ik kan ook andermaal verwijzen naar ons verkeersveiligheidsplan: daar hebben we heel duidelijk in opgenomen dat we blijven rekening houden met de nieuwe voertuigtechnologieën, met nieuwe vervoerswijzen, of het nu gaat over de e-step of de monowheel. Ook daar hebben we recent in moeten bijsturen. En als straks blijkt dat er inzake elektrische wagens een groter veiligheidsprobleem zou zijn – hypothetisch – dan zullen we dat zeker ook blijven opnemen, en kijken hoe we daar verder mee moeten omgaan.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Inderdaad, er rijden nog niet zo heel veel elektrische auto's rond, maar het is toch wel opvallend dat ze een groot aandeel in die ongevallenstatistieken innemen. Daarom vind ik dat toch wel een verontwaardigende trend. Dat is een conclusie die niet alleen ik maak, maar die ook in die analyse van het VTM-nieuws wordt gesteld. Het lijkt me dan toch wel evident, naar mijn mening, om te starten met dergelijk onderzoek. Hoe meer auto's er op den duur zullen rijden, hoe meer die cijfers kunnen worden aangepast, en hoe meer die analyses gemaakt kunnen worden. Maar ik zou er toch ook niet te lang mee wachten. Ik denk dat het beter is dat we proactief werken, vooral omdat we toch zien dat het aantal ongevallen opnieuw in stijgende lijn zit.

Ik heb daarstraks nog verwezen naar het nieuws van gisteren, waaruit blijkt dat we ook qua fietsongevallen opnieuw op het niveau zitten van voor corona. Dat is niet alleen vanwege het feit dat er meer gefietst wordt, denk ik, al speelt dat ook een rol, natuurlijk. Er is ook de attitude en dergelijke meer. Maar ik denk toch dat er een aantal nieuwe trends merkbaar zijn, zoals de e-steps, de elektrische fietsen en de elektrische wagens. Die hoor je niet komen. Dus ik denk toch dat dat dringend bekeken moet worden. Hoe sneller we daarop werken, hoe sneller we maatregelen kunnen nemen om die ongevallen te beperken.

Als u die Vision Zero tegen 2050 wilt bereiken, dan denk ik dat elk onderzoek en elke analyse welkom is om dat aantal ongevallen te beperken, en op tijd op te treden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Vroeger heeft de brandweer mij eens gemeld dat het toch redelijk moeilijk is om een elektrische wagen te blussen. Als die in brand staat langs de autosnelweg, dan moet hij blijkbaar in een container met water worden gezet.

Het is natuurlijk niet uw bevoegdheid, maar ik stel mij wel die vraag. Als er een ongeval gebeurt met een elektrische wagen die in brand staat, dan heeft dat natuurlijk wel gevolgen voor de takeldiensten en voor het vrijmaken van de weg.

Ik weet niet of u op de hoogte bent van deze problematiek. Ik vind dat toch wel belangrijk om ook mee te nemen in de analyse van de ongevallen.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Dan kan ik nog een probleempje erbovenop gooien: ondergrondse parkings, waar de brandweer ook eisen stelt rond sprinklerinstallaties. Nu, ik denk dat water en elektriciteit iets is wat moeilijk samengaat, dus dat moet eigenlijk geschuimd worden. Maar blijkbaar is het nog afhankelijk van brandweertzone tot brandweertzone hoe men dat aanpakt. Maar als men een vergunning aanvraagt voor een nieuw appartementsgebouw, en men wil een ondergrondse parking uitrusten met laadpalen, dan verzet men zich daartegen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat specifiek het blussen van wagens betreft, ben ik geen brandveiligheidstechnieker. Ik heb daarstraks bij de vorige vraag al verwezen naar Fireforum. Daar zijn het regels van goed vakmanschap inzake brandveiligheid. Het thema is daar specifiek elektrische wagens in parkings. Wanneer men daar specifiek naar verwijst, dan is die info online ter beschikking. Dat het voor takeldiensten moeilijk is wanneer een elektrische wagen in brand staat, weet ik niet, daarop moet ik u het antwoord schuldig blijven. Ik denk dat u dat aan de federale minister van Binnenlandse Zaken moet vragen. *(Opmerkingen van Martine Fournier)*

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik had gehoopt dat u zou hebben gezegd dat u dat zou bekijken en daarmee aan de slag zou gaan. Ik denk nochtans dat de analyse en de conclusie de nodige aandacht vragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.