

vergadering **C331**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 23 juni 2022

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over grote groepen wielertoeristen op jaagpaden – 3311 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe strategie van De Vlaamse Waterweg voor het gebruik van jaagpaden door fietsers – 3315 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het intensieve gebruik van jaagpaden en fietssnelwegen – 3338 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het naleven van de snelheidslimieten door fietsers op jaagpaden en de intentie van De Vlaamse Waterweg om jaagpaden te verbreden – 3341 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beëindigen van het programmamanagement van De Grote Versnelling – 3351 (2021-2022)	13
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van fietszones – 3353 (2021-2022)	17
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over parkeren op het fietspad – 3354 (2021-2022)	19
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vervanging van de zee-sluis in Zeebrugge – 3397 (2021-2022)	20
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vrachtwagenparkings – 3398 (2021-2022)	21
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over private binnenlandse busverbindingen – 3405 (2021-2022)	24

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over grote groepen wielertoeristen op jaagpaden
– 3311 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe strategie van De Vlaamse Waterweg voor het gebruik van jaagpaden door fietsers
– 3315 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het intensieve gebruik van jaagpaden en fietssnelwegen
– 3338 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het naleven van de snelheidslimieten door fietsers op jaagpaden en de intentie van De Vlaamse Waterweg om jaagpaden te verbreden
– 3341 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, na de dood van een fietser van 73 die in botsing kwam met een groep wielertoeristen op het jaagpad langs het Albertkanaal, rijst de vraag of grote groepen wielertoeristen wel thuishoren op zulke paden. Volgens mobiliteitsexperten zijn er weinig andere alternatieven voor mensen die graag wat sneller fietsen, mensen met speedpedelecs of wielertoeristen. Ze worden door een slechte ruimtelijke planning van de openbare weg verdreven naar die jaagpaden, maar daardoor ontstaan daar nieuwe verkeersconflicten.

Volgens de Fietzersbond is er dringend nood aan meer ruimte voor fietsers op de openbare weg. De bestaande fietsinfrastructuur is te gevaarlijk en daardoor zoeken fietsers steeds vaker de jaagpaden op. Door corona hebben ook steeds meer mensen de weg gevonden naar de fiets en door telewerken wordt er ook op een ander moment buiten de weekends gefietst.

De Vlaamse Waterweg geeft aan op dit moment te bestuderen op welke manier de jaagpaden veiliger kunnen worden gemaakt voor alle verschillende gebruikers.

Minister, bent u van oordeel dat grote groepen wielertoeristen en speedpedelecs thuishoren op het jaagpad? Zo ja, welke maatregelen zult u nemen om de bijkomende verkeersconflicten te ontmijnen? Zo niet, waar horen deze groepen dan wel thuis?

Wat met het conflict met andere gebruikers van het jaagpad zoals voetgangers, vissers enzovoort?

Mobiliteitsexperten hekelen de slechte bestaande fietsinfrastructuur die geen alternatief zou zijn voor grote groepen wielertoeristen en speedpedelecs. Bent u bereid om de bestaande infrastructuur aan te passen en bijvoorbeeld parkeerstroken te vervangen door brede fietspaden zoals de Fietzersbond voorstelt?

Moet de signalisatie op de jaagpaden verbeterd worden? Welke andere oplossingen ziet u?

De Vlaamse Waterweg onderzoekt hoe de jaagpaden veiliger kunnen worden gemaakt voor alle gebruikers. Wanneer mogen we de resultaten van dat onderzoek verwachten?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, op woensdag 8 juni stierf een oudere fietser door een botsing met een groep wielertoeristen op het jaagpad langs het Albertkanaal. Onmiddellijk rees de vraag of dergelijke grote groepen wielertoeristen wel thuis horen op smalle jaagpaden. Zowel mobiliteitsexpert Kris Peeters als Wies Callens van de Fietsersbond zijn het erover eens dat er vandaag geen andere alternatieven zijn voor mensen die graag wat sneller fietsen: "Ze worden van de openbare weg verdreven naar die jaagpaden en daardoor verschuiven ook enkele verkeersconflicten."

Het voorbije weekend besteedde het journaal ook uitgebreid aandacht aan het moeilijke samenspel tussen enerzijds de vele fietsers en anderzijds de smalle jaagpaden. De journalisten benadrukten weliswaar dat dergelijke dodelijke ongelukken tussen fietsers vrij zeldzaam zijn.

In hetzelfde stuk zei Chris Danckaerts, de gedelegeerd bestuurder van De Vlaamse Waterweg, dat ze aan een toekomstplan werken, dat er middelen worden uitgetrokken voor bredere jaagpaden waar het verkeer dit voorziet en dat gescheiden banen voor snelle en trage fietsers een optie zijn.

Opvallend is dat we ongeveer een maand geleden deze discussie ook hadden in de plenaire vergadering. Toen spraken we over het toenemend aantal conflicten als gevolg van de gestegen diversiteit van gebruikers van fietspaden. De jaagpaden kwamen daar ook aan bod en u sprak toen niet over deze visie of de verbreding die eraan zit te komen. Ik heb dan ook een aantal vragen voor u, minister.

Waarom had u toen nog niet gecommuniceerd over deze nieuwe visie?

Zijn de plannen van De Vlaamse Waterweg al met u besproken?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Zoals de collega's al zeiden, was er recent een dodelijk ongeval op een jaagpad. Het jaagpad wordt vaak door zeer veel verschillende mensen tegelijk gebruikt: wandelaars, recreatieve fietsers, steppers, wielertoeristen enzovoort. Ik kwam ooit mensen tegen die van een discotheek kwamen en die liepen ook op het jaagpad. Je komt daar dus van alles tegen. *(Opmerking van Marino Keulen)*

De maximumsnelheid ligt op 30 kilometer per uur maar die wordt niet altijd nageleefd. Er is ook weinig controle en in de zomer maken nog meer mensen gebruik van het jaagpad waardoor de drukte nog toeneemt.

Er zijn al een aantal oplossingen naar voren geschoven, zoals het aanbrengen van een middenlijn tot het aanleggen van een voetpad langsheen het jaagpad. Daarnaast zijn er ook voorstellen zoals het verbod voor wielertoeristen om deze paden al dan niet op bepaalde momenten te gebruiken of het verlagen van de maximumsnelheid, maar die lijken minder aan de orde.

Mobiliteitsexperten spreken in deze context van het verdrijvingseffect: doordat er ongeveer overal elders bebouwing is en dus auto's en veel conflicten tussen verschillende types gebruikers, zijn jaagpaden samen met fietswegen de enige plekken waar fietsers door kunnen rijden.

Minister, hoe kijkt u naar deze mogelijke oplossingen om dit probleem aan te pakken? Ziet u nog andere mogelijkheden om dit te doen?

Naast de vaste verkeersregels inzake jaagpaden bestaat er ook zoiets als hoffelijkheid en gezond verstand. Onder de vorige minister was er de campagne 'Het jaagpad

is er voor iedereen'. Toch lijkt dit nog steeds een probleem te vormen. Hoe zult u daar verder op inzetten?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, in de eerste drie maanden van dit jaar waren er op de Vlaamse wegen 1873 letselgevallen met fietsers. 14 procent daarvan gebeurde tussen fietsers onderling. 65 procent van de letselgevallen zijn enkelvoudig, zoals een fietser die ten val komt.

Als mogelijke oorzaak wordt verwezen naar het feit dat door corona veel mensen de fiets herontdekt hebben en die nog steeds meer gebruiken, ook voor woonwerkverkeer. Daarnaast is het fietsverkeer zelf steeds diverser geworden. Niet eens zo lang geleden waren er enkel de klassieke fiets en de koersfiets. Nu zijn er ook de elektrische en de bakfiets, de speedpedelec, de step enzovoort.

Deze tweewielers halen allemaal een andere snelheid, en dat snelheidsverschil verhoogt de mogelijkheid op conflictsituaties en ongevallen. Vias becijferde het snelheidsverschil tussen tweewielers. Zo rijden elektrische fietsers gemiddeld 2 kilometer per uur sneller dan traditionele fietsers, al zakt het verschil tot amper 1 kilometer per uur als er alleen naar de senioren wordt gekeken. Het onderscheid tussen de klassieke fiets en de speedpedelec is veel groter: gemiddeld 9 kilometer per uur voor alle gebruikers. En datzelfde gaat op voor de ietwat getrainde wielertoerist. Dergelijke fietsers halen met 40 kilometer per uur gemakkelijk dezelfde snelheid als de speedpedelec, en dat kan tot gevaarlijke situaties leiden.

Snelheid zorgt voor een verhoogde remafstand, verheft het effect van botsingen en maakt het moeilijker om het overzicht over de verkeerssituatie en de omgeving te behouden. En dat vormt een gevoelig punt voor senioren, vanwege hun afgenomen vermogen om het hoofd te draaien en de blik te verplaatsen. Het is wellicht ook niet toevallig dat ruim de helft van de verongelukte fietsers op Vlaamse wegen ouder is dan 65 jaar. We hebben het daar onlangs nog over gehad.

Nadat er onlangs ook een dodelijk ongeval gebeurde op een jaagpad is het debat over het naleven van de maximumsnelheid op jaagpaden actueel. Gebruikers van snelle fietsen en wielertoeristen moeten ook, zoals elke weggebruiker, zorgvuldig zijn bij het inhalen en zich aan de maximumsnelheid op jaagpaden houden, die 30 kilometer per uur bedraagt, met soms, bijvoorbeeld aan een blinde bocht, zelfs een limiet van 10 kilometer per uur. De Fietsersbond pleit ervoor om meer aan snelheidshandhaving te doen op die jaagpaden. Bovendien ontbreekt het ook vaak aan hoffelijkheid. De ideale oplossing bestaat uit bredere fietspaden, met een strook voor tragere en een voor snellere fietsers.

De Vlaamse Waterweg heeft ondertussen de intentie om tegen het einde van het jaar een toekomstplan klaar te hebben om de jaagpaden langs waterwegen te verbreden. Men zal daarbij met de verschillende gebruikers van jaagpaden rekening houden. Daarvoor zal men overleg plegen met wandel- en fietsorganisaties.

Minister, gaat u in op de vraag van de Fietsersbond om aan snelheidshandhaving op jaagpaden te doen? Zo ja, hoe wilt u dat aanpakken? Zo neen, welke obstakels verhinderen het uitvoeren van snelheidshandhaving?

De Vlaamse Waterweg wil de jaagpaden verbreden. Minister, hoe wilt u deze infrastructuurwerken financieren?

Hoeveel kilometer aan jaagpaden komen er in aanmerking om aangepast te worden?

Minister, u streeft ernaar om het aantal ongevallen met fietsers te reduceren. Om dat doel te bereiken, wordt er onder andere ingezet op betere fietsinfrastructuur.

Zult u de Vlaamse Waterweg stimuleren om bij het opstellen van het toekomstplan voor jaagpaden rekening te houden met het voorstel om aparte stroken te voorzien voor snellere en tragere fietsers?

Zult u ook bij de aanleg van fietspaden, indien ruimtelijk mogelijk, rekening houden met dit voorstel?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vele vragen over onze jaagpaden, collega's.

Sta me toe, vooraleer ik in detail inga op de vragen, het eerst even te hebben over het noodlottige ongeval van 1 juni. Daar gebeurde, bij een inhaalmanoeuvre op het jaagpad langs het Albertkanaal in Ranst, een aanrijding tussen een van de kopmannen van een peloton van een tiental wielertoeristen en een man van 73 jaar met een elektrische fiets. Op de plek van het ongeval is het jaagpad vier meter breed en in perfecte toestand. De aanrijding bleek helaas noodlottig, want de man kwam met zijn hoofd ongelukkig terecht op het asfalt en is op 8 juni aan zijn verwondingen overleden. Het onderzoek van het Antwerpse parket naar de omstandigheden van het ongeval is lopende. U zult dus begrijpen dat ik daar niet verder op kan ingaan.

Een tweede algemene bedenking die ik even wil meegeven, is het statuut van een jaagpad. Een jaagpad is een exploitatieweg voor waterwegen, en daarvoor zijn het Scheepvaartdecreet en het Algemeen Scheepvaartreglement (ARSK) van toepassing. Dat wil ik even meegeven, omdat een jaagpad niet zonder meer gelijk te stellen is met eender welke openbare weg.

Zijn fietsers toegelaten op de jaagpaden? Ik heb de heer Meremans al horen zeggen: 'het jaagpad is er voor iedereen'. Fietsen is er wel toegestaan in al zijn vormen. Wielertoeristen, individueel of in peloton, zijn bijgevolg ook toegelaten op de jaagpaden. De speedpedelecs vormen een uitzondering. Die zijn enkel toegelaten op jaagpaden als dat jaagpad is opgenomen in het fietssnelwegennetwerk. Indien dit het geval is, dan staat dat expliciet op de verkeersborden vermeld, zo niet is de toegang voor speedpedelecs op de jaagpaden verboden.

Naast fietsers zijn ook wandelaars en voertuigen met een bijzondere vergunning op jaagpaden toegelaten. Tot deze laatste categorie behoren onder andere mindervalide hengelaars, binnenvaartondernemers en nutsbedrijven die over een beperkt traject van De Vlaamse Waterweg een voertuigvergunning kunnen krijgen.

Een jaagpad is dus zeker niet exclusief voor fietsers voorbehouden, het wordt gedeeld met meerdere gebruikers. Dat gedeelde gebruik geeft natuurlijk af en toe conflicten. Wij hebben een netwerk van in totaal ruim 2000 kilometer jaagpaden langs onze Vlaamse waterwegen, en juist omdat die gebruikt worden door verschillende weggebruikers, dient iedereen zich aan de regels te houden en de nodige hoffelijkheid aan de dag te leggen.

Enkele vraagstellers hebben het al gezegd: op jaagpaden geldt momenteel een algemene snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur voor alle gebruikers. In het geval dat lokale omstandigheden erom vragen, kan de maximumsnelheid ook beperkt worden door bijkomende signalisatie. Bijvoorbeeld bij een gebrekkige toestand of bij werken, dan kan het verlaagd worden. Alle medegebruikers van het jaagpad, ook wielertoeristen en speedpedelecs, dienen de Wegcode te volgen. Op de jaagpaden is immers de Wegcode van toepassing, voor zover die niet in strijd is met het Scheepvaartdecreet en ARSK. We verwachten van alle medegebruikers van het jaagpad dat ze hoffelijkheid en respect tonen naar mekaar. Uiteraard mag niemand een ander in gevaar brengen.

De Vlaamse Waterweg heeft dan ook al jaren geleden het initiatief genomen voor een oproep tot hoffelijkheid, door de boodschap 'Het jaagpad is er voor iedereen'. Zo kan men heel duidelijk weten dat iedereen er welkom is, maar in hoffelijke omstandigheden.

Dan waren er een aantal vragen rond de visiestudie. Het aantal en de diversiteit aan fietsen in Vlaanderen zijn de laatste jaren sterk gegroeid. En ook op de jaagpaden zien we dat het fietsgebruik aanzienlijk is toegenomen. Dit toegenomen gebruik was voor De Vlaamse Waterweg de aanleiding om een studie te laten uitvoeren die moet leiden tot een actuele visie 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen'.

De studie, die in opmaak is, brengt het huidige gebruik van jaagpaden in beeld, mede op basis van een grootschalige individuele bevraging en tal van bilaterale gesprekken met stakeholderbewegingen zoals onder andere de Fietsersbond, de Wielrijdersbond, het Netwerk De Vlaamse Waterweg, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG), de provincies, en andere.

Op basis hiervan wordt een SWOT-analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats) uitgevoerd waarbij ook alle opportuniteiten en knelpunten of bezorgdheden in kaart worden gebracht. Deze SWOT-analyse vormt de insteek voor het uitwerken van een beleidsvisie voor de toekomst, waarin aspecten zoals jaagpadinfrastructuur, jaagpadinrichting, maximumsnelheid, vermijden of beheersen van conflicten, evaluatie van de huidige signalisatie en sensibilisering aan bod zullen komen. De resultaten van die visiestudie worden dit najaar verwacht, en de communicatie zal worden opgestart als de visie is afgerond. De visie zal aan een breed publiek bekendgemaakt worden en gekoppeld worden aan een sensibiliseringscampagne gericht op de verschillende medegebruikers in al hun diversiteit.

Ik heb zelf uiteraard met De Vlaamse Waterweg een nauw contact, en De Vlaamse Waterweg houdt mij op de hoogte van de voortgang van die studie. Samen met mij en met mijn kabinet zal die studie dan ook afgerond worden tegen september. Het is een complexe materie met zeer veel betrokken stakeholders met elk hun eigen wensen en verlangens, en met heel veel maatschappelijke belangen. En daar moeten we natuurlijk zoeken naar een goed evenwicht. De Fietsersbond is ook bevraagd als stakeholder, naast vele andere stakeholders. Een voorstel voor een bepaalde snelheid op jaagpaden en handhaving maakt hier ook deel van uit en zal dus ook aan bod komen in de visie die we later op het jaar zullen kunnen brengen.

Dan ging het over de investeringen in veilige fietsinfrastructuur. Het klopt dat wegbeheerders moeten zorgen voor veilige en comfortabele infrastructuur. Onze fietsinfrastructuur heeft een historische achterstand, dat hebben we hier al meermaals in de commissie behandeld. We proberen die historische achterstand volop weg te werken door historisch hoge budgetten aan te wenden.

Dat geldt niet alleen voor het Agentschap Wegen en Verkeer, Lantis en De Werkvennootschap, maar dat geldt ook voor De Vlaamse Waterweg. Ook De Vlaamse Waterweg wil langs onze waterwegen de fietspaden future-proof maken, en alleszins ook de fietsers daar ontvangen. Alleen al voor 2022 – u kon dat zien aan de hand van de resultaten uit het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) – is er een investering van 53 miljoen euro voorzien, specifiek voor onze jaagpaden en voor fietsbruggen rondom onze waterwegen.

Wat betreft het verbreden van de jaagpaden: daar moeten we realistisch zijn. Het is niet overal mogelijk om zonder meer het jaagpad vier meter breed te maken. Een veilig, kwaliteitsvol en comfortabel jaagpad is uiteraard wel de ambitie.

De fietspaden langs het Albertkanaal zijn opgenomen in het fietssnelwegennetwerk, daar heeft het jaagpad al een breedte van 4 meter, zoals ik al zei. Dus

specifiek daar waar dit ongeval en eerder nog een ander triest ongeval gebeurd is, zal het zeker niet liggen aan de breedte van het jaagpad als dusdanig.

Op andere plaatsen zal een verbreding mogelijk wel kunnen. We kunnen onder meer verwijzen naar het jaagpad langs de Dender, dat ook in de VRT-reportage aan bod is gekomen. Dat is momenteel iets breder dan 2 meter. Daar zijn er al plannen om dat jaagpad te verbreden, maar we moeten daarvoor eerst een MER-procedure (milieueffectrapport) doorlopen. Pas als die MER-procedure gunstig evolueert en we een omgevingsvergunning kunnen verkrijgen, kunnen we overgaan tot de realisatie.

Alleszins maakt De Vlaamse Waterweg binnen zijn investeringsprogramma een aanzienlijk bedrag vrij voor fietsinvesteringen. Dat gaat dan over fietsbruggen, over ontbrekende delen van jaagpaden of jaagpaden die nog niet verhard zijn, over verbredingen en over een algemene verbetering van het fietscomfort.

Ik heb ook al gezegd dat we ruim 2000 kilometer aan jaagpaden hebben. Het gros daarvan is in perfecte staat. De inventaris van de jaagpaden, die meer inzicht in de staat van de jaagpaden zal verschaffen, is momenteel lopende. Ik verwacht de resultaten daarvan tegen eind 2022. Jaarlijks wordt een investeringsprogramma goedgekeurd waarin heel wat fietsinvesteringen vervat zijn. Voor de fietsinvesteringen van De Vlaamse Waterweg verwijs ik dan ook naar het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) 2022.

Conform het vademecum fietsvoorzieningen is er op een jaagpad geen scheiding tussen de verschillende actieve gebruikers. Fietsers, wandelaars, skaters, wie dan ook, ze maken allemaal gebruik van het volledige jaagpad, zonder een fysieke scheiding en ongeacht de richting waarin ze zich bewegen. En uiteraard is hoffelijk zijn en elkaar met de nodige verantwoordelijkheidszin bejegenen, dan ook de boodschap.

Het is natuurlijk aan het parlement en de commissie om zelf te oordelen, maar zodra de studie klaar is, wil ik die hier zeker komen toelichten, samen met de mensen van De Vlaamse Waterweg. Bij dezen wil ik dat zeker aanbieden.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel voor deze info, minister. U hebt goed uitgelegd wie er allemaal op mag. Speedpedelecs mogen dus op de jaagpaden, als ze in dat netwerk van fietssnelwegen zitten. Maar wat vindt u daar eigenlijk van? Speedpedelecs gaan net snel en die mogen dan maar 30 kilometer per uur rijden. Vindt u dat logisch? Of is dat niet de visie waar u verder mee wilt gaan?

Ik heb nog geen antwoord gekregen op de vraag of u bereid bent om bepaalde infrastructuur aan te passen, zoals bijvoorbeeld parkeerstroken vervangen door brede fietspaden. Dat is een voorstel van de Fietsersbond. Ook op de vraag of er betere signalisatie moet komen op jaagpaden, heb ik geen antwoord gekregen. Of hebt u andere oplossingen?

De toekomstvisie waar De Vlaamse Waterweg mee bezig is, hebt u goed toegelicht. We wachten daarop. Maar daarnaast is er ook het Fietsplan. Is daarin ook een hoofdstuk gewijd aan de jaagpaden? En wanneer komt dat Fietsplan hier in de commissie?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u wel, minister, voor uw duidelijke antwoord. Ik heb nog twee concrete vraagjes. U verwees een paar keer naar het Scheepvaart-decreet. Heeft dat gevolgen voor de gebruiker, voor de fietser, voor de voetganger op het jaagpad? Wat voor gevolgen heeft dat? Kan dat voor conflicten zorgen voor de gebruiker van een jaagpad?

Helemaal op het eind had u het over de studie die eraan zit te komen. Het zou inderdaad wel interessant zijn dat we die hier in de commissie kunnen bespreken en dat er een toelichting wordt gegeven. Voorzitter, ik denk dat we dat graag ingepland zouden zien in het najaar.

Dan heb ik ook nog een algemene bedenking. Er is hier al heel vaak gezegd, niet alleen vandaag, maar ook in andere commissies, dat heel veel draait om hoffelijkheid en respect voor de andere weggebruiker. Ik denk dat er veel te weinig rekening gehouden wordt met de andere weggebruiker. Iedereen denkt: 'Ik ben hier alleen op de baan en de baan is van mij.' Maar dat is niet zo. Ik erger mij meer en meer mateloos aan bijvoorbeeld chauffeurs die net nog door het oranje of het rood te rijden, om dan midden op een kruispunt stil te staan en heel het kruispunt te blokkeren, aan e-steppers die zigzaggen tussen de auto's, voetgangers die opeens voor je auto springen om de straat over te steken. Het is misschien door te verouderen dat ik mij meer en meer erger, maar ik denk dat ik niet alleen ben. Er zijn al campagnes geweest, maar ik wil toch een oproep doen, minister, om toch nog eens heel duidelijke campagnes te maken rond hoffelijkheid en respect voor de andere weggebruiker. En als dat niet helpt: handhaving. Ik heb dat ook al een paar keer aangekaart in de commissie. Het is wel uw bevoegdheid niet, maar ik denk dat u wel goed geplaatst bent om met uw federale collega nog eens alle veiligheidsgevaaren van het verkeer af te toetsen en te kijken waar we eventueel nog meer en beter kunnen handhaven.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Dank u wel voor uw antwoorden, minister. We hebben de vraag natuurlijk gesteld omdat het ook wel leeft. Maar, zoals mijn voorgaande collega zegt, heeft het natuurlijk te maken met een beetje gezond verstand, zelfs als we die jaagpaden vier meter breed maken. Dat zit er toch aan te komen, ik denk aan het jaagpad langs de Dender dat ook verbreed zal worden. Ik doe geregeld ritten die uitgestippeld zijn door wielertoeristenclubs, en ik heb eigenlijk nog nooit geweten dat men mensen langs jaagpaden stuurt. Ik kan mij dus niet voorstellen dat een wielertoeristenclub zou beslissen om met veertig man een jaagpad op te gaan. Dat is gewoon niet te doen. Dat is zelfs niet comfortabel, om daar te rijden. Dat neemt uiteraard niet weg dat een groep van vier of vijf man ook als een peloton wordt aanzien, maar ik heb het nu over grote georganiseerde groepen. Die kiezen gewoon de rijweg. Dat is ook zo voorzien door de Wegcode, omdat ze gewoon met te veel zijn. Dat is logisch.

We kijken dus ook uit naar de beleidsvisie, naar die studie. Zoals de voorgaande sprekers al zeiden, hoop ik dat we die hier zullen kunnen bekijken. En we hebben het inderdaad ook al talloze malen gehad over sensibiliseringscampagnes. Ik denk dat we daar hier ook weer op moeten blijven hameren. We moeten natuurlijk opletten dat we op de duur niet voor elk onderdeel een campagne gaan doen, maar hier kunnen we voor de zomer toch wel de nodige aandacht aan geven.

Wat je ook doet, of je nu naar vier meter gaat en dergelijke, zoals ik eerder al zei hangt veel ook af van gezond verstand en van hoffelijkheid.

Ik zou nog graag willen weten wanneer precies de data vallen, of de termijnen waarop we dat verder kunnen bespreken aan de hand van die studie?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Bedankt voor uw uitgebreide toelichting, minister. Ik heb toch wel een paar bedenkingen. Ik vraag me af of er niet heel veel gebruikers van jaagpaden zijn die eigenlijk niet weten welke regels gelden op die jaagpaden. We hebben het over de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, maar ik denk dat er heel veel mensen zijn die daar geen benul van hebben, dat

men daar maar 30 per uur mag rijden. We zien dat dagelijks. Het gaat niet alleen over groepen wielertoeristen of mensen met speedpedelecs. Ik zie het ook vaak bij individuele mensen die op een jaagpad rijden, dat ze vaak veel te snel rijden. Het is natuurlijk ook een kwestie van hoffelijkheid, daar kan ik me bij de collega's aansluiten. We hebben het al bij diverse onderwerpen gehad over hoffelijkheid. Ik heb ook een beetje de indruk dat het 'ieder voor zich' aan het worden is, zoals mevrouw Fournier zei. Dat kunnen we zeker niet tolereren.

Ik heb toch nog een paar vragen. U zegt dat men in dat visieplan de snelheidshandhaving mee zal opnemen, maar ik vraag me af hoe we ons dat dan moeten gaan voorstellen? Daar heb ik niet echt een antwoord op gekregen. We hebben vorige week reeds gezien dat snelle motorfietsen flitsen of hen te pakken krijgen, als ze te snel rijden, geen sinecure is. Ik vraag me af hoe men dat dan gaat doen met fietsers? Ik denk dat die optie moet bekeken worden. Het is een heel nuttige piste, maar ik vraag me af hoe men dat technisch gaat aanpakken. Is dat wel realistisch?

Ten slotte zijn er de verschillende rijvakken – bij wijze van spreken – op de jaagpaden, waar de heer Danckaerts naar verwijst. U zegt dat u geen fysieke barrières op de jaagpaden gaat ontwikkelen, maar ziet u markeringen ook als een fysieke barrière? Ik denk toch wel dat het op bepaalde jaagpaden, als ze breed genoeg zijn, een optie kan zijn om iedereen te kanaliseren in de eigen rijstrook?

Dat zijn nog twee bijkomende vragen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil me inderdaad graag aansluiten bij de vragen van de collega's. Uiteraard vinden we allemaal dat het bijzonder erg is wanneer iemand overlijdt, ongeacht of het een fietser is die tegen een fietser rijdt of tegen een auto, en dat dit zoveel mogelijk vermeden moet worden. Alleen valt het mij op dat we hier nu een grote focus op leggen, laat het mij zo zeggen. Wat me deze week ook is opgevallen is dat er twee dodelijke ongevallen gebeurd zijn met een fietser die in aanraking kwam met een openslaand portier van een auto, en dat daar dan wordt gezegd 'de fietser reed tegen het openslaand portier', terwijl het natuurlijk het openslaand portier is dat verantwoordelijk is voor het ongeval. Ik denk dat we in het algemeen toch moeten durven blijven zeggen dat we het veilig moeten maken voor fietsers en dat fietsen zelf gezond is en gezondheidsvoordelen heeft. Een man van 78 die nog steeds fietst op het jaagpad is waarschijnlijk gezonder dan mijn pa die thuis in zijn zetel zit. Ik vind ook dat we niet mogen focussen op wat er allemaal fout loopt op die jaagpaden. Het is vooral goed dat veel mensen daar fietsen. Dat moeten we durven blijven zeggen.

Minister, waar we meer plaats kunnen voorzien voor fietsers moeten we dat blijven doen, denk ik. Ik verwijs dan bijvoorbeeld graag naar de F20. Dat is ook een jaagpad langs het kanaal van Brussel richting Halle. Het is daar eigenlijk ontdudd. Iemand die echt trager wil rijden, kan gerust op het oude jaagpad rijden, en iemand die sneller van of naar Brussel wil fietsen, die kan op het super-de-luxe fietspad zeer snel doorrijden. Ik denk dat dat een optimale manier is. In het algemeen moeten we vooral zorgen voor meer plaats voor fietsers. Dat is de essentie denk ik. Ik denk niet dat we moeten kopiëren van de autosnelwegen, met baanvakken voor de een en de ander. Ik denk dat we vooral moeten zorgen dat er voldoende plaats is. Hier was er bijvoorbeeld vier meter beschikbaar, dat is toch ook belangrijk om te vermelden.

Ik heb, net als de collega's, de vraag wanneer die studie er komt. U hebt gezegd in september. Maar als u dan in september die studie hebt, wat gaat u daar dan de rest van deze legislatuur nog mee doen? En daarnaast: wanneer mogen we dat fietsplan en dat fietsvademeccum verwachten? Want we zijn stilaan toch al echt ver in de legislatuur. Het wordt hoog tijd dat die dingen op tafel komen. Kunt u daar nog even toelichting bij geven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ten eerste, mevrouw Lambrecht, is het logisch dat speedpedelecs maar 30 kilometer per uur mogen? De speedpedelec neemt ook gewoon deel aan het verkeer en moet de geldende verkeersregels uiteraard respecteren. Met andere woorden, als iemand met een speedpedelec in een zone 30 rijdt, zal hij maximaal 30 kilometer per uur mogen rijden. Rijdt hij langs een jaagpad, dan kan hij maximaal 30 kilometer per uur rijden. Dat is de stand van zaken. Ik denk dat er geen specifieke regelgeving moet worden gecreëerd dat een speedpedelec mag afwijken van de geldende snelheidslimieten.

U had het ook over parkeerstroken, maar ik neem aan dat u dat in zijn algemeenheid bedoelt en niet gekoppeld aan de jaagpaden. Ik kan u meegeven dat wij op heel wat plaatsen parkeerstroken aan het opheffen zijn, specifiek om bredere fietsinfrastructuur aan te leggen. Vergeef me dat ik een Limburgs voorbeeld geef, maar hier zitten toch een aantal Limburgers en zij kennen sowieso het verhaal van de Noord-Zuidverbinding, waar wij nu dus brede fietspaden leggen. Die leggen we op een plaats waar voorheen autoparkeerplaatsen waren.

Wat betreft het fietsplan, met de mogelijke acties die we daarin opnemen: dat zit in een finale fase. De bedoeling is om in september, denk ik, ook nog met alle stakeholders van gedachten te wisselen, in de hoop dat dan ook zo snel mogelijk te kunnen finaliseren.

Mevrouw Fournier, wat betreft het Scheepvaartdecreet en de gevolgen: het feit dat het Scheepvaartdecreet en het algemeen reglement van toepassing zijn op onze jaagpaden, heeft specifiek betrekking op het feit dat schepen heel vaak moeten lossen aan de kaaimuren, waar dan ook een fietspad is. Dan moeten daar specifieke omleidingen en dergelijke worden voorzien, dus de prioriteit is nog altijd de scheepvaart. Dat kan daar soms tot conflicten leiden en vandaar is het Scheepvaartdecreet in zijn algemeenheid van toepassing. Het Scheepvaartdecreet geeft ook de mogelijkheid aan de Vlaamse Waterweg, onder meer ook aan de dijkwachters, om inspecties te doen, maar ook om over te gaan tot verbalisering als er bijvoorbeeld auto's geparkeerd staan op het jaagpad die niet over de nodige vergunningen beschikken. Dat zijn een aantal gevolgen van het Scheepvaartdecreet.

De ruimte is uiteraard beperkt, of het nu gaat over jaagpaden of de ruimte tout court. Er zijn de ergernissen waar we allemaal wel eens mee worden geconfronteerd in het verkeer, van sommigen die als het ware al de regels aan hun laars lappen, die menen dat ze zelf heer en meester kunnen zijn en dat alle anderen maar met hen rekening moeten houden. Wat dat betreft is er opnieuw de oproep om hoffelijk te zijn in het verkeer, om respect te hebben voor elkaar. We hebben vorig jaar een grootschalige hoffelijkheidscampagne uitgerold, samen met de lokale besturen en her en der zie ik de bordjes nog hangen in het straatbeeld. Er is alleszins een nieuwe hoffelijkheidscampagne komende, in samenspraak met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Ik weet niet voor wanneer die precies is ingepland, maar ik weet wel dat daarover is gepraat.

Mijnheer Meremans, u hebt inderdaad een punt over de wielertoeristen en -clubs. Artikel 43bis van de Wegcode bepaalt heel expliciet dat een wielertoeristenclub die bestaat uit 15 personen, waar volgwagens en dergelijke bij zijn, uiteraard niet is toegelaten op de jaagpaden. Ik fiets zelf ook heel veel langs onze jaagpaden, onder andere langs de Zuid-Willemsvaart, en ik kan niet zeggen dat ik daar continu mensen zie die aan extreem hoge snelheden rijden, behalve af en toe wel eens. Ik kom ook geen clubs van 15 tot 20 mensen tegen. Jullie hebben daar misschien andere ervaringen mee, misschien zijn ze bij ons wel wat hoffelijker.

Net omdat het zo aantrekkelijk is om te fietsen langs het water, in de natuur, maken heel veel mensen er gebruik van, en niet alleen om te fietsen, maar ook

om te wandelen, met kinderbuggy's en dergelijke. Opnieuw is hoffelijkheid dan uiteraard de boodschap, we moeten rekening houden met elkaar.

Mijnheer Verheyden, wat de handhaving betreft, is het inderdaad niet evident. We hebben op Vlaams grondgebied 2000 kilometer aan jaagpaden. Trajectcontroles zijn daar helemaal uit den boze. Trouwens, enkel speedpedelecs hebben een nummerplaat, ik zie dus niet in hoe we de andere gebruikers zouden verbaliseren. Men kan natuurlijk wel gerichte controles doen, en dat gebeurt nu ook af en toe. De mensen van De Vlaamse Waterweg kunnen zelf overgaan tot handhaving wanneer het gaat over hengelaars of anderen die geparkeerd staan op het jaagpad. Zij hebben de bevoegdheid om te verbaliseren maar wanneer er signalen zijn dat zich op bepaalde locaties telkens grote groepen tegen extreem hoge snelheden verplaatsen, dan lijkt het me aangewezen om dat ook door te geven aan de lokale besturen en de politie te vragen om gerichte acties te voeren.

Dat komt ook aan bod in de studie zelf. Men heeft me gezegd dat de studie midden september klaar zou zijn, ik neem dan ook aan dat wij die de eerste weken na het reces zeker kunnen agenderen. Ik zal de voorzitter laten weten wanneer de studie klaar is zodat we daarover van gedachten kunnen wisselen.

De voorzitter: De commissie zal dat dan inplannen.

Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, het verhaal van de hoffelijkheid is zeker waar maar daarnaast moet ook het nemen van vaardigheidslessen worden aangemoedigd om met die zware nieuwe soorten fietsen te rijden. Ik wacht uw fietsplan af want het is inderdaad, zoals de collega zei, een nieuwe realiteit dat wij fietsen, met de wagen rijden, misschien ook de step nemen, gebruikmaken van het openbaar vervoer. Het is niet zo dat wij ons met slechts een verkeersmiddel verplaatsen.

Minister, ik ben heel erg nieuwsgierig naar uw fietsplan waarin u alle verkeersmodi op een veilige manier op de Vlaamse wegen wilt laten rijden. Ik denk dat het de uitdaging van de toekomst wordt om daarmee om te gaan. Wanneer het gaat over conflicten als gevolg van veel fietsers, dan moeten we dat zien als een luxeprobleem. Dat betekent dat we erin slagen om de mensen uit de auto te krijgen. Ik ben heel erg benieuwd naar dat plan. Misschien kunnen we ook overwegen om de signalisatie nog iets duidelijker te maken, maar dat laat ik aan u over.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik verwijs graag kort naar iets wat collega Bex daarnet zei. Iedere commissievergadering opnieuw zetten we hier het gevaarlijke en negatieve van fietsen in de kijker. Dit is dan ook een oproep aan u, minister en aan iedereen in deze commissie, om af en toe een positieve boodschap te brengen en te benadrukken hoe zalig fietsen kan zijn, of het dan recreatief is of als woon-werkverkeer en hoeveel investeringen uw departement daarin doet. Dit is dus een oproep aan u, minister en aan de hele commissie, om iets positiever naar het fietsbeleid te kijken.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het is goed dat er een visieplan komt in september of oktober, we kijken daar met belangstelling naar uit. Ik denk dat het normaal is dat we onze jaagpaden aanpassen aan de veranderde mobiliteit. We doen dat elders in de samenleving, ik denk dat we ook de jaagpaden moeten aanpassen.

We hebben 2000 kilometer aan jaagpaden die de mensen langs prachtige stukken natuur en langs waterrijke gebieden in Vlaanderen brengen. De Vlaamse Waterweg zal blijkbaar zijn taak uitvoeren maar ik denk dat het ook aan de gebruiker is om

zijn duit in het zakje te doen en rekening te houden met andere gebruikers. Ik denk dat dat de boodschap moet zijn, dat het een en-enverhaal is. En dan hopen we inderdaad dat ook de conflicten op die jaagpaden kunnen verminderen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beëindigen van het programmamanagement van De Grote Versnelling – 3351 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Het programmamanagement voor De Grote Versnelling door de adviesbureaus Traject en The New Drive loopt af op 30 juni. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) liet aan de stakeholders van De Grote Versnelling weten dat het departement zelf het stakeholdermanagement binnen het fietsbeleid en de samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus zal verderzetten. Om deze taak uit te voeren, zal het fietsteam binnen het departement worden versterkt.

Daarnaast zou er ook een nieuw fietsactieplan in opmaak zijn.

De kennisdeling waartoe een grote behoefte bleek binnen De Grote Versnelling, zal door Fietsberaad Vlaanderen worden opgenomen in hun bestaande werking.

Minister, op welke manier wordt de werking van De Grote Versnelling geëvalueerd en worden de stakeholders bij die evaluatie betrokken?

We kijken uit naar het aangekondigde nieuwe fietsactieplan. Welke elementen zijn opgenomen in dit fietsactieplan en welke stakeholders zijn betrokken bij de totstandkoming hiervan? De zomer is in het land en we kijken ook uit naar het herziene fietsvademeccum. U gaf al eerder aan dat het herziene fietsvademeccum er binnenkort is. Is er afstemming tussen dit fietsactieplan en het Vademeccum Fietsvoorzieningen?

Welke stakeholders worden betrokken bij het vervolg van De Grote Versnelling? En op welke manier krijgt die betrokkenheid vorm?

Hoe zal de versterking van het fietsteam vorm krijgen? Zal dit team nog extra taken op zich nemen? Of beperkt de versterking zich enkel tot het overnemen van de taken van het programmamanagement?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De Grote Versnelling (DGV) is een project dat werd opgezet in het kader van het wereldkampioenschap wielrennen dat in 2021 werd georganiseerd. Belangrijkste doelstelling van De Grote Versnelling is het verdiepen en verbreden van het fietsbeleid, samen met tal van stakeholders.

Om dit aan te jagen, werd een externe programmamanager aangesteld die zogenaamde fietsdeals met verschillende stakeholders uitwerkt en afsluit. Deze opdracht werd toegekend via een overheidsopdracht aan Traject.

Het programmamanagement wordt volledig gefinancierd door Vlaanderen. Hiervoor werd een bedrag van 322.000 voorzien voor het eerste jaar. Het is onmiddellijk met zes maanden verlengd omdat we nog wachtten op de evaluatie, de impactstudie waar ik nog op terugkom. In totaal ging het over een bedrag van 480.000 euro.

Hoe wordt de werking geëvalueerd en werden de stakeholders betrokken? Het programmamanagement stelde een impactnota op over de werking van De Grote Versnelling (DGV) in 2021. Die is besproken met de andere instanties. De reden waarom er niet wordt verlengd, is vooral het feit dat een aantal beleidsitems veel te veel zijn versnipperd over verschillende instanties. Ik verwijs onder meer naar het Mobiliteitsverslag van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) maar ook naar de interbestuurlijke audit van Audit Vlaanderen. Ondanks de positieve impact en de verdienste die De Grote Versnelling sowieso heeft, willen we weg van de versnippering van de bevoegdheden en willen we het eerder integreren in een sterker beleid binnen het departement MOW.

Op het Fietsforum van 7 juni kregen de stakeholders meer informatie en werd er gecommuniceerd dat De Grote Versnelling als een apart projectmanagement niet zal worden verdergezet.

Uw tweede vraag ging over het fietsactieplan en het Vademecum Fietsvoorzieningen. Het Vademecum Fietsvoorzieningen is in de finale fase. We hebben dit vorige week besproken op de taskforce verkeersveiligheid. Zoals ik heb aangekondigd, wilden we een screening laten doen naar verkeersveiligheid. Het wordt hier en daar aangepast en zit in de laatste fase.

Het fietsactieplan moet een breed gedragen plan zijn door alle stakeholders. De input van de stakeholders zal dus ook worden gevraagd.

Uit het verhaal van De Grote Versnelling is gebleken dat zowel publieke als private organisaties heel duidelijk hebben aangetoond dat zij bereid zijn om hun schouders te zetten onder het fietsbeleid in Vlaanderen. Zo kunnen we een positief verhaal naar buiten brengen en zorgen dat het fietsbeleid een nog grotere boost kan krijgen.

Hoe we de stakeholders in de toekomst zullen betrekken, bekijken we nog. De op dit ogenblik reeds gekende stakeholders zoals Fietsberaad, Fietsersbond enzovoort zijn erbij. Tegelijkertijd onderzoekt het departement hoe ze het fietsteam binnen het departement intern kan versterken, en daar is echt wel nood aan.

Hoe zal de versterking van het fietsteam vorm krijgen? In deze commissie zijn er heel veel vragen over de fiets, en dat zien we ook in de maatschappij. Alles rond fietsen heeft een enorm belangrijke impact en dus moeten we zien dat er ook voldoende beleidsruimte en beleids capaciteit is.

Vandaar dat het noodzakelijk is dat er extra mensen en capaciteit bij komen om de kerntaken rond het fietsbeleid op een volwaardige manier in te vullen.

De versterking van het fietsteam binnen MOW maakt het mogelijk dat er nog andere taken zullen worden opgenomen. Ik denk bijvoorbeeld aan fietsdata, want ik denk dat we daar nog wel een tandje bij kunnen steken. Ik word er alleszins zelf heel vaak mee geconfronteerd.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik heb voorlopig geen bijkomende vragen. Ik zal straks wel reageren omdat er toch nog een aantal zaken onduidelijk zijn. Hoe zal het worden versterkt? Ik heb geen probleem met de integratie in het departement, zolang de output er is en de realisaties er zijn. Ik zal er straks in mijn slotrepliek op reageren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Meremans, ik dank u voor de interessante vraag. Sta me toe om te zeggen dat ik toch de indruk heb dat het concept van De Grote

Versnelling een beetje ten grave wordt gedragen. Als we er veel uit leren en als er andere dingen uit voortkomen, dan is dat niet per se een slechte zaak, minister.

Ik geef toe dat we vaak vragen naar het fietsactieplan en het Vademecum Fietsvoorzieningen. U blijft maar zeggen dat het er komt, maar het moet er nu eindelijk ook wel eens komen.

Ik heb hier opgeschreven: 'Halleluja, eindelijk erkent de minister dat er nood is aan versterking van de knowhow en de capaciteit binnen de administraties.' Om al die miljoenen euro's voor fietsinfrastructuur te kunnen uitgeven, heb je mensen nodig die er plannen voor kunnen maken en die uitvoeren. Ik denk dat het zowel op Vlaams als op lokaal gebied een uitdaging is. We hebben hier een discussie gehad met minister Somers over het Kopenhagenplan waarvoor veel gemeenten niet de knowhow in huis hebben om daarvan gebruik te maken. Zijn antwoord daarop is nogal simpel: ze moeten dan maar fusioneren. Volgens mij moet voor een deel de oplossing ook zijn om lokaal de mogelijkheid te bieden om meer in te zetten op knowhow.

Ik heb nog twee puntjes die ik wil aanhalen. Fietsberaad is een heel belangrijke partner in dezen. Er is nog altijd geen samenwerkingsovereenkomst voor 2022, voor dit jaar, waardoor Fietsberaad ook geen zicht heeft op de middelen voor dit jaar om hun werking te financieren. Dat is toch niet echt een voorbeeld van hoe het zou moeten. Ik vraag me af wanneer daar vooruitgang in komt en er een oplossing mogelijk is.

Mijn tweede punt werd ook aangekondigd wanneer de regering van start is gegaan: het decreet op de mobiliteitsverenigingen. Hoe zorgen we dat er een vernieuwd kader komt voor die mensen om het beleid mee te stimuleren en aan te moedigen? U hebt het aangekondigd, maar het wordt stilaan tijd dat we daarvan ook de resultaten zien.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Wij met onze fractie kijken natuurlijk ook wel uit naar het fietsactieplan en het fietsvademecum. Het duurt een beetje lang, zoals we al verschillende keren gezegd hebben. Maar we zijn en blijven positief, en we hopen dat het hier weldra in de commissie voorgesteld wordt.

Dan heb ik nog een concreet vraagje. Iedereen weet dat de Federale Regering ook bezig is met een plan om het fietsen te bevorderen: BE CYCLIST. Ik weet niet of u daarrond laatst ook nog hebt samengezeten met uw federale collega's of met uw collega's van de andere gewesten? Want misschien kunnen het fietsactieplan en het BE CYCLIST-plan elkaar versterken. Misschien kunt u een stand van zaken geven van een overleg dat u hebt met uw collega-ministers.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor jullie vragen en bedenkingen. Ik krijg hier te horen dat het zo lang duurt voor dat fietsplan er komt. Ik heb zelf ruim een maand geleden gezegd dat ik bezig ben met een fietsplan. Voorheen was het misschien niet echt bij jullie geweten dat wij daarmee bezig waren, maar ik heb hier zelf aangegeven dat wij dat plan aan het schrijven zijn.

Het vorige fietsplan, of het eerste Vlaams Totaalplan Fiets, zoals dat officieel heet, dateert van 2002. Daar is een vernieuwde versie van gekomen in 2017, maar die is vrij summier. Vandaar dat wij ruim een maand of misschien twee maanden geleden hebben gezegd dat dat plan sowieso na vijf jaar wel eens aan herziening toe is. Daarom hebben we gezegd om zelf, met de partners, te gaan schrijven aan een nieuw plan, met acties die we ook gaan monitoren, een beetje naar analogie met ons verkeersveiligheidsplan, waar we sowieso die actieve weggebruiker al centraal hebben gezet.

Ten tweede, als je wilt werken op iets wat maatschappelijk heel relevant is, dan heb je daar de nodige mensen en de nodige knowhow voor nodig. Wel, we hebben heel wat mensen die bezig zijn met fietsinfrastructuur, en daarvoor kan ik verwijzen naar al onze entiteiten binnen het beleidsplan MOW. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een heel fietsteam, maar ook bij Lantis en De Werkvennootschap is men bezig met fietsinfrastructuur. Maar binnen het Departement MOW heeft men slechts een heel beperkt team. Dat gegeven, en de bemerkingen van zowel Audit Vlaanderen als van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (Mora) dat er veel versnippering is in tal van beleidsvisies, zeker rondom de fiets, heeft ons ertoe aanzet om in te zetten op de versterking van het team binnen het beleidsdomein MOW. En laat ons komaf maken met die versnippering die er vandaag heerst.

Collega Bex, ik zal moeten navragen hoever we nu juist staan met het decreet rond mobiliteitsverenigingen. Dat staat ook een beetje los van het fietsverhaal, denk ik. Wat Fietsberaad betreft, vind ik uw opmerking een beetje vreemd, want ik heb deze week nog samengezeten met de mensen van Fietsberaad. Wij hebben tal van dingen besproken, maar ik heb daar niet te horen gekregen dat zij niet eens weten welk budget ze dit jaar hebben. Maar voor elke vereniging geldt natuurlijk dat meer budget altijd welkom is. Maar zij weten zeker wat hun werkbudget is voor dit jaar. Dat weten zij wel degelijk. Dat vond ik dus een beetje een vreemde bemerking.

Dan is er het verhaal van de federale overheid, BE CYCLIST. Dat is ondertussen klaar, en dat is ons ook ter beschikking gesteld. Dat is een beperkt actieplan dat vooral focust op datgene wat tot de federale materie behoort. Het gaat dan om de wegcode en dergelijke. Dat gaat minder om het uitstippelen van het fietsbeleid. Dat is waar wij volop op willen inzetten.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Wat ik een beetje raar vind, is dat De Grote Versnelling ongeveer een jaar heeft gelopen. Dat is in april 2021 gestart, we zijn nu eind juni 2022 en het is eigenlijk gedaan. Ik volg u wanneer u het hebt over de versnippering en dergelijke en dat De Grote Versnelling er vooral op gefocust was om als netwerkorganisatie te dienen om de verschillende partners rond de tafel te brengen. Hadden we echter van meet af aan gezegd dat we gewoon nieuwe profielen in het departement wilden aantrekken, dan hadden we hetzelfde kunnen doen. Dat is bij ons soms een beetje de ziekte dat we dingen gaan poneren en dat we dat doen, terwijl we eigenlijk hadden kunnen zeggen dat we dat volk voor het departement zouden aantrekken en dan konden we volop verdergaan.

Maar goed, mij maakt dat niet. Als de kat maar muizen vangt. Wie zei dat? Mao Zedong? *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

Ja, en Marino Keulen. Ik wil hen zeker en vast niet met elkaar vergelijken. Zeker en vast niet. *(Opmerkingen van Marino Keulen. Gelach)*

Het is dus gewoon belangrijk dat dit wordt verdergezet en ik hoop ook dat we die profielen kunnen aantrekken, want daarrond is een race aan de gang. Met andere woorden: wij kijken daarnaar uit en uiteraard ook naar het fietsvademecum en de rest van de actieplannen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van fietszones – 3353 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Zoals vorige week aangekondigd in deze commissie, was ik graag nog eens dieper ingegaan op het invoeren van fietszones en de juridische moeilijkheden daaromtrent. Verschillende gemeenten, onlangs nog Oostende, voeren fietszones in. Vorige week zei ik hier nog dat het echt vervelend is in Brugge. Maar ondertussen ben ik heel blij omdat men ook in Brugge het licht heeft gezien. We gaan er nu voor en we gaan het nu ook invoeren, na Hasselt, Kortrijk, Oostende, kortom als laatste in de rij. Ik ben trots op mijn stad maar dit vond ik heel erg. Hoe dan ook heeft het geholpen dat u zei dat u zou bellen. In Brugge krijgen wij een fietszone met 211 borden voor 90 straten in de binnenstad. Dat is geen kleine fietszone. Dat is fantastisch: 13 kilometer.

Maar de burgemeester ziet nog steeds juridische obstakels waardoor de invoering moet met die 211 borden. Maar het zal gebeuren en dat is goed. De burgemeester liet toch optekenen in de pers dat in de federale wetgeving staat dat er tegelijkertijd maar twee zones op één locatie gereguleerd kunnen worden. Wij zitten in de binnenstad al met zone 30 enerzijds en zone betalend parkeren anderzijds. Dan kun je geen derde zone, zoals een fietszone, afdwingbaar maken en bijgevolg overtreeders beboeten. Ik stel die vraag niet voor Brugge alleen. Er zijn gemeenten die toch een fietszone hebben gemaakt en niet naar die federale reglementering kijken, maar dat is vervelend.

Het wettelijke kader waarnaar de burgemeester verwijst, betreft het ministerieel besluit (MB) van 11 oktober 1976 houdende de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens. Artikel 6.7.5 van dat MB bepaalt heel wat, maar ik ga dat niet helemaal voorlezen. Hierover werd ook al een vraag gesteld aan federaal minister van Mobiliteit Gilkinet. Hij gaf aan dat dit gaat om een bevoegdheid van de gewesten. U zou door hem op de hoogte gebracht zijn van de problematiek, minister.

In het antwoord op vraag nr. 422 van 17 december 2020 liet u weten dat de problematiek aan bod zou komen bij de algemene herziening van de plaatsingsvoorwaarden. Uit het antwoord van u op vraag nr. 816 van collega Fournier kunnen we echter opmaken dat er met de administratie afgestemd zou worden om de regelgeving van fietszones vervroegd te herzien en dus niet te wachten tot de volledige herziening van het MB van 11 oktober 1976.

Ik heb volgende vragen. Vindt u dat de juridische obstakels, zoals ik heb geschetst, een rem moeten zijn voor het uitrollen van de aanleg van fietszones door lokale besturen? Zal de regelgeving rond fietszones inderdaad vervroegd aangepast worden? Zodra ze aangepast is, minister, kunnen wij al die verkeersborden wegdoen. Welke aanpassingen stelt u voor en welke timing is voorzien? Wat is de sanctie als een lokaal bestuur niet langer wacht op de aanpassing vooraleer een fietszone in te voeren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ben blij, mevrouw Lambrecht, dat wat besproken wordt in deze commissie, ook leidt tot een oplossing. Zelf heb ik ook wel een schrijven gericht aan het stadsbestuur van Brugge met de boodschap de kwestie pragmatisch aan te pakken. Wij hebben inderdaad het MB van 1976 dat heel expliciet de zonale reglementen per gemeente beperkt tot 2. De zones 30 en de Lage Emissiezones vallen daarbuiten. Brugge heeft zoals u zegt 2 zonale reglementen: 1 voor betalend

parkeren en 1 voor een tonnagebeperking. Mijn voorstel was heel simpel: schaf een van die zonale reglementeringen af en maak bijvoorbeeld een tonnagebeperking aan de invalswegen. Dan kan er tegelijk een fietszone worden gemaakt van heel de binnenstad. Ik hoor nu dat men in de plaats daarvan iets anders gedaan heeft. Men heeft blijkbaar allemaal fietsstraten gemaakt. Dat vergt uiteraard een veelheid van verkeersborden. Ik heb mij niet te moeien met de aanpak in Brugge. Maar de suggestie die ik heb aangereikt, was een pragmatische en snelle oplossing.

Uw tweede vraag was naar een definitieve oplossing. We zijn reeds geruime tijd bezig met de herschrijving van het verkeersreglement van 1976. In die Wegcode zitten veel elementen die gewestelijke bevoegdheid zijn en andere bevoegdheden zijn federaal. Heel vaak is er discussie over wat er nu Vlaams en wat er federaal is. Het is de bedoeling dat wij die herziening afwerken en in 2023 kunnen laten goedkeuren en in werking laten treden. In elk geval zal ik die beperking van zonale regels pogen te schrappen. Ik heb liever 1 zone die duidelijk is voor eenieder dan een massa aan verkeersborden waardoor men door het bos de bomen niet meer ziet. Ik zou het in Brugge persoonlijk anders gedaan hebben, maar ik heb mij niet te moeien met het beleid in Brugge. Als nu de aanpassing van de Wegcode veel te lang zou uitblijven, dan ga ik toch proberen die reglementering versneld te laten aanpassen. Maar dat betekent toch nog altijd een doorlooptijd van minstens 6 maanden. We gaan bekijken wat het snelste kan: de aanpassing van de algemene wegcode dan wel een aanpassing van een deel ervan.

Uw laatste vraag betreft de mogelijke sancties als een lokaal bestuur niet langer wacht op de aanpassing vooraleer een fietszone in te voeren. Wel, er zijn in de code geen sancties voorzien van de wegbeheerder. Als er lokale besturen zijn die vandaag toch meer zonale regelingen hebben, exclusief de zone 30 en de LEZ, dan is daar geen sanctie op voorzien. Het enige wat zou kunnen gebeuren, is dat als iemand een boete krijgt en dat aanvecht voor de politierechtbank, hij of zij wel eens gelijk zou kunnen krijgen. Maar dan is die uitspraak beperkt tot dat ene geval. Maar samen met u ben ik blij dat er een fietszone is gecreëerd in de Brugse binnenstad.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik wil ook pleiten voor een pragmatische aanpak maar ook ik heb mij niet te moeien met wat een burgemeester beslist. Ik ben blij dat er eindelijk wordt gekozen voor de verkeersveiligheid. Ik wil u vragen het verder op te volgen en ernaar te streven dat de algemene herziening van de wegcode niet langer duurt dan 2023. In een mooie stad als Brugge 211 verkeersborden plaatsen, neemt een beetje het draagvlak van de fietszone weg. Dat is toch wel jammer. U hebt gelijk dat er geen sanctie is. Maar het bestuur is begrijpelijkerwijze bang voor boetes. Mijn verzoek is dus dat u die timing van 2023 in het oog wilt houden. Dan kunnen wij die 211 borden zo snel mogelijk wegnemen, zodat de mensen de fiets graag zien en niet minder graag.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik heb hierover ook al schriftelijke vragen gesteld. Wij moeten inderdaad aandacht hebben voor de leesbaarheid van een veelheid van borden. Ik geef hier graag een voorbeeld van in Antwerpen waar er aan 1 paal 4 verschillende borden hangen. Een veelheid van borden kan ook de fietsers afschrikken. Ook ik kijk uit naar 2023, minister.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik stel vast dat wij allen op dezelfde golflengte zitten. Ook ik wil zo weinig mogelijk verkeersborden.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik wil nog even verwijzen naar collega Keulen en het spreekwoord dat hij graag citeert: "het maakt niet uit wat de kleur van de kat is, als zij maar muizen vangt". Hij is er nu niet maar ik neem aan dat zijn medewerker hem wel zal laten weten dat hij geciteerd is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over parkeren op het fietspad – 3354 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): De barometer van de Fondation VINCI Autoroutes vergelijkt elk jaar in elf Europese landen de frequentie van gevaarlijk en ongepast verkeersgedrag. Dit jaar werden voor het eerst vragen gesteld over het parkeergedrag. 21 procent van de Belgische bestuurders geeft aan ooit wel eens te parkeren op een fietspad. Dat is een op de vijf en heel veel. Dit komt in België vaker voor dan gemiddeld in Europa. Ons land staat daarmee op een tweede plaats wat dit ongepast gedrag betreft. Alleen Nederland scoort nog hoger in dit gedrag.

Ik vond dat vreemd en heb hier enkele vragen over.

Minister, hoeveel boetes werden uitgeschreven voor parkeren op het fietspad sinds 2019 tot nu? Kan ik per provincie een overzicht krijgen?

Bent u bereid om hierrond actie te ondernemen en bestuurders hierover te sensibiliseren? Iedereen denkt bij parkeren op het fietspad dat dat maar voor een minuutje is, maar als iedereen zo denkt, dan loopt het fout.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Vooraleer in te gaan op uw vragen vind ik het belangrijk de resultaten van de enquête enigszins te nuanceren. Het gaat hier om een vergelijking tussen zelfgerapporteerd gedrag. De bevraging gaat uit van subjectieve meningen en stelt de vraag 'hoe vaak je wel eens hebt geparkeerd op een fietspad?'. Ik denk dat we dat wel eventjes in de juiste context moeten plaatsen. Dat Nederland en België daar iets minder goed uitkomen, heeft ermee te maken dat daar heel veel fietspaden zijn in combinatie met een hoge bevolkingsdichtheid. Ik denk dat dat ook wel meespeelt.

Niettemin blijven respect en hoffelijkheid opnieuw de boodschap. Het is uiteraard onaanvaardbaar dat mensen op het fietspad parkeren.

Voor de specifieke cijfers verwijs ik u naar mijn federale collega omdat het gaat over boetes die door de politie worden gegeven.

Zijn we bereid om hierrond actie te ondernemen? Een half jaar geleden voerden we samen met de lokale besturen een hoffelijkheidscampagne. Daarvan zien we in het straatbeeld nog de campagneborden waarop wordt aangemaand om met elkaar rekening te houden. In de campagnekalender staat ook een nieuwe fietscampagne geboekt. Die zal alleszins mee de focus leggen op hoffelijkheid. We doen dat samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

Bijkomend hebben we in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 ook aandacht voor handhaving inzake foutief parkeergedrag van automobilisten, niet alleen op de fietspaden, maar ook op de voetpaden.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, u kunt dat onderzoek of die enquête wel duiden, maar ik denk dat veel mensen het niet zullen toegeven als ze het zelf moeten rapporteren. Ik zou daar diep beschaamd over zijn, net als vele mensen. Ik denk dat de cijfers nog erger zijn dan die we hier krijgen. Ik zou toch durven te vragen dat als er campagnes komen – die vaak heel algemeen zijn – om zich specifiek daar op te focussen. Ik durf hier niet rond te kijken, want ik denk dat iedereen, inclusief ikzelf, ook al eens op een fietspad heeft geparkeerd om 'in een minuutje' ergens iets af te geven. Ik denk dat dat echt wel een aparte campagne verdient als je zulke cijfers ziet, waarbij mensen zelf toegeven dat ze het doen. Dat is ook al mijn slotwoord. Ik zal niet veel meer toevoegen. Ik vraag om dat mee te nemen in de vrij algemene hoffelijkheidscampagnes, want parkeren op fietspaden is helemaal niet hoffelijk. Dank u.

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 vervanging van de zeesluis in Zeebrugge
– 3397 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, in april stelden we in deze commissie enkele vragen over de nieuwe zeesluis of de vervanging van de Visartsluis in Zeebrugge. Ik vroeg u toen naar een aangepaste timing, omdat het duidelijk was dat de vooropgestelde plannen niet gehaald zouden worden. U bevestigde dat de vooropgestelde timing niet meer haalbaar was, maar zette daar een nieuwe tijdslijn op.

In februari van dit jaar werd aan de bevolking een voorstelling gegeven van de mogelijke alternatieven, met de bijhorende leefbaarheidsmaatregelen. Vorige week, op 15 juni, werd bekendgemaakt dat de acht voorstellen herleid werden tot één inrichtingsalternatief. Dat betekent dat het duidelijk is hoe de nieuwe sluis en de weg, de Nx, zullen worden ingepast in de omgeving en welke mogelijkheden er zijn voor leefbaarheidsmaatregelen.

De inwoners en betrokkenen kunnen op 22 en 23 juni – gisteren en vandaag – kennismaken met de plannen. Dat werd ook zo aangekondigd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de stad Brugge in de krant. Ik was eerlijk gezegd wel een beetje verbaasd, minister, dat u de communicatie overliet aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en dat de secretaris-generaal van MOW toch een timing meegaf aan de kranten. Het doel is om in 2024 een ontwerp van projectbesluit voor te stellen. Hij hoopt dat de werken daarna kunnen starten in 2026 of 2027.

Ik vond het ook interessant om in de krantenberichten te vernemen dat er reeds een akkoord is met twee derden van de bewoners en met de bedrijven over de onteigening van hun gronden, of dat de gesprekken toch minstens in een gevorderde fase zitten.

Minister, komt het projectbesluit er voor mei 2024? Hoe zult u ervoor zorgen dat het dossier op de rails blijft? Wordt er nog iets veranderd aan de procedure?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mevrouw Fournier. Na een periode van intensief studiewerk en verschillende info- en participatiemomenten werd

inderdaad op 14 juni laatstleden het inrichtingsalternatief bekendgemaakt. Met de keuze van dat inrichtingsalternatief werd vanuit veel verschillende bouwstenen en opties getrechterd naar één duidelijk eindbeeld, namelijk dat inrichtingsalternatief.

De komende periode zal het inrichtingsalternatief nog verder in detail moeten worden uitgewerkt en wordt ook de aanpak van de bouwfase voorbereid, dat alles om nog uiterlijk binnen deze legislatuur het ontwerp van projectbesluit vast te stellen binnen de Vlaamse Regering. Dat is alleszins de ambitie die we daar geuit hebben en waar we aan willen vasthouden.

In het najaar van vorig jaar werden we geconfronteerd met een grote vertraging in dit project. Op dat moment heb ik, samen met de Vlaamse Regering, meerdere maatregelen genomen om het project weer op koers te krijgen, waaronder de oprichting van een politieke taskforce. Die taskforce heeft als doel de planning strak op te volgen en kort op de bal te spelen, zodat knopen snel kunnen worden doorgehakt. Het feit dat het inrichtingsalternatief een half jaar vroeger dan verwacht bekendgemaakt wordt, toont aan dat die aanpak wel degelijk gewerkt heeft.

Nu het inrichtingsalternatief gekozen werd, worden alle zeilen bijgezet om dat inrichtingsalternatief nog verder in detail uit te werken, zodat het nog binnen deze legislatuur resulteert in een ontwerp van projectbesluit. Ook dat traject zal de komende tijd van nabij opgevolgd worden door de taskforce en waar nodig bijgestuurd worden.

Zoals reeds aangehaald in de zitting van deze commissie van 3 februari, werden de verschillende pistes onderzocht om tot besluitvorming over dit project te komen. Er werden tijdens die zitting twee alternatieve scenario's toegelicht: de opsplitsing in deelprojecten en het werken met een stedenbouwkundig eindbeeld. Na verder onderzoek bleek dat het eerste scenario geen garantie bood op het effectief slagen, vandaar dat volop gewerkt is met één stedenbouwkundig eindbeeld. En dat is dus dat inrichtingsalternatief. U weet dat wij anders voor x-aantal verschillende voorstellen een milieueffectenrapport (MER) en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en dergelijke zouden moeten doen, en dat zou ons allemaal veel te ver in de tijd brengen, vandaar dus de keuze voor dat stedenbouwkundig eindbeeld of dat inrichtingsalternatief.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u voor uw antwoord, minister. Ik heb er daarnet voor gepleit om meer positief nieuws te brengen, en ik vind dat dit toch wel positief nieuws is. Ik heb gisteren ook de reportage gezien op WTV-Focus, de regionale televisiezender bij ons. De omwonenden die geïnterviewd werden, waren ook positief. Bedankt om dit nauwgezet op te volgen, minister, niet alleen nu, maar ook in de toekomst.

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 vrachtwagenparkings – 3398 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, volgens het rapport 'Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks', opgemaakt in 2019 in opdracht van de Europese Commissie, werd het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen langs de wegen van het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T) toen geraamd op 100.000

plaatsen. Volgens die cijfers waren er immers slechts 300.000 beschikbare parkeerplaatsen voor de 400.000 vrachtwagens op het wegennet. Wie in Vlaanderen rondkijkt en de toestanden aan de parkings nabij de dienstenzones bekijkt, weet dat dit ook in Vlaanderen een probleem is.

In de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) van 2022 hebt u hier ook aandacht voor en vermeldt u het volgende: "Er is een hoge vraag naar vrachtwagenparkings in heel Vlaanderen, langs verschillende wegen en knooppunten. Ik heb daarom de opdracht gegeven om de reële parkeerbehoefte in kaart te brengen en na te gaan welke oplossingen mogelijk zijn. Hiermee wil ik de basis leggen voor een Vlaamse beleidsvisie vrachtwagenparkeren."

In een schriftelijke vraag over deze studie van november 2021 schreef u, minister: "De studie heeft als doel de uitwerking van een overkoepelende visie aangaande vrachtwagenparkeren in Vlaanderen. De gunning van deze studie werd eind november toegekend en start dit jaar nog op. De studie zal midden 2022 opgeleverd worden en zal als basis kunnen dienen om een beleidsvisie inzake vrachtwagenparkeren te formuleren."

De studie moet ons een aanzet geven om het ontoereikend aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens aan te pakken, en iedereen weet dat een uitbreiding van de totale parkeercapaciteit zich opdringt.

Minister, wat zijn de resultaten van de studie? Hoe zult u de parkeercapaciteit voor vrachtwagens nog deze legislatuur verhogen? Welke doelstelling stelt u voorop?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Fournier, voor uw vragen. Ik moet een beetje meer letten op de timings die ik geef. Want ja, midden 2022, dat zou inderdaad kunnen dat de studie volledig klaar is, maar ik moet, wat dat betreft, een teleurstellend antwoord geven, mevrouw Fournier. De studie is nog lopende en de oplevering wordt verwacht na de zomervakantie. Maar ik vrees nu al dat ik op de eerstvolgende zitting na het reces een nieuwe vraag ga krijgen.

Hoe willen we de parkeercapaciteit voor vrachtwagens nog deze legislatuur verhogen? Voor de uitwerking van een strategie voor capaciteitsuitbreidingen wordt het eindrapport van die studie afgewacht. Tijdens deze legislatuur wordt er, los van die studie, wel al 38 miljoen euro vrijgemaakt voor het verbeteren van het algemeen beeld van de dienstenzones en voor een verdere gefaseerde uitrol van de herinrichting. Daarnaast zal er ook bij elke herinrichting getracht worden om de bestaande capaciteit te optimaliseren. Zo worden tijdens deze legislatuur onder andere de vrachtwagenparkings in Jabbeke, Groot-Bijgaarden, Boutersem en Diepenbeek al verder uitgebreid. Het is uiteraard niet mogelijk, en ook niet wenselijk, dat al het vrachtwagenparkeren op de dienstenzones langs de snelwegen wordt opgevangen.

Een ideale oplossing voor het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen bestaat bovendien niet. Er wordt daarom gekeken naar verschillende deeloplossingen. Zo zou de bestaande infrastructuur beter benut kunnen worden, zijn er mogelijk optimalisaties te vinden door het gebruik van ITS-toepassingen (intelligent transportsysteem) alsook een betere handhaving op het oneigenlijk gebruik, et cetera. Hierbij zijn dan ook verschillende stakeholders betrokken – gemeenten met lokale initiatieven, logistieke knooppunten met parkings, private exploitanten met parkings, handhavers, et cetera – die allemaal mee een rol kunnen spelen opdat het ontoereikend aantal vrachtwagenparkeerplaatsen kan worden aangepakt.

Welke doelstelling stellen we voorop? Vlaanderen is en blijft sowieso een logistieke draaischijf van Europa, daarom is het antwoord op de steeds groter wordende parkeervraag noodzakelijk. Deze studie zal dan ook een eerste aanzet zijn om een

visie uit te werken die door alle betrokken stakeholders wordt gedragen. Eenmaal de visie volledig uitgewerkt wordt, zal worden nagegaan hoe dit kan worden omgezet in een concreet actieplan of masterplan.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, het is inderdaad opnieuw wachten op het plan. Na het zomerreces zal ik u dan ook vragen naar de stand van zaken van het plan.

Iedereen kent de overvolle parkings. Ik zie dat in Nazareth als ik naar huis rijd, maar we zien dat ook in andere provincies langs de autosnelwegen. Minister, door dergelijke parkings te optimaliseren zullen we inderdaad een beetje winst kunnen boeken, maar dit zal het volledige probleem niet kunnen oplossen. We kijken dan ook uit naar het plan, naar wat er eventueel mogelijk is om die grote aantallen vrachtwagens een geschikte parkeerplaats te geven.

Vorige week of twee weken geleden hadden we het in deze commissie tijdens de repliek over de vrachtwagenroutes. U zei toen dat de vervoerregio's daarmee bezig zijn. Hebt u er zicht op welke vervoerregio's al een vrachtwagenroutenetwerk hebben gepland en of die netwerkroutes aan elkaar hangen? U zei dat het niet stopt aan de gemeentegrenzen maar volgens mij stopt het ook niet aan de grenzen van een vervoerregio. Het gaat van het verre Adinkerke naar het verre Limburg. Ik denk dat er ergens toch een overzicht moet zijn van de verschillende vervoerregio's om dit allemaal aan elkaar te kunnen koppelen.

Ik heb nog een bijkomend vraagje. Ik denk dat het niet alleen een probleem is van vrachtwagenparkings langs de autosnelweg. We hebben het hier in de commissie ook al heel vaak gehad over het feit dat vrachtwagens niet meer in een stadskern, in een centrum mogen komen. Het is de bedoeling dat grote vrachtwagens hun vracht overladen in kleinere bestelwagens, cargofietsen of wat dan ook. Er is dus ook parkeerplaats nodig aan de rand van de steden. Ik denk niet dat iedere burgemeester veel ruimte zal kunnen vrijmaken om dergelijke parkings aan te leggen. Mijn vraag aan u is dan ook hoe deze parkings aan de rand van steden moeten worden aangelegd.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, iedereen weet dat vrachtwagenchauffeur een knelpuntberoep is. Die mensen zijn vaak dagenlang van huis, en een nette en veilige parking is voor hen dan ook een basisbehoefte. Het kan niet dat chauffeurs door strenge rij- en rusttijden, gecombineerd met overvolle parkings, hun vrachtwagens her en der moeten parkeren op pechstroken, opritte van parkings of soms zelfs op de snelweg. Bovendien brengt dat niet alleen de veiligheid van de chauffeurs zelf maar ook die van andere weggebruikers in het gedrang.

Daarnaast weten we ook allemaal dat de veiligheid van die chauffeurs op die parkings niet altijd gegarandeerd is. Denken we maar aan de blijvende problematiek van illegalen die zich in vrachtwagens willen dringen, maar ook aan andere criminaliteit. Veiligheid op de parkings is in deze commissie al een aantal keren aan bod geweest. Mijn vraag is dan ook hoever u staat met de bijkomende veiligheidsmaatregelen op de Vlaamse snelwegparkings die ervoor moeten zorgen dat onze chauffeurs daar op een veilige manier kunnen vertoeven.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik noteer dat u Limburg op gelijke voet plaatst met Adinkerke. *(Gelach)*

Martine Fournier (cd&v): Ik vond niet onmiddellijk een gemeente in Limburg. Ik kon nog Lanaken gezegd hebben. *(Opmerkingen van Marino Keulen. Gelach)*

Minister Lydia Peeters: De vervoerregioraden zijn bezig met die vrachtwagenroutes, mevrouw Fournier. Ze nemen die mee in hun mobiliteitsplannen. Ik heb intussen van één vervoerregioraad de vraag gekregen om daar wat meer tijd voor te kunnen uittrekken omdat het momenteel erg druk is om alles te kunnen finaliseren.

Wanneer het gaat over het overladen van goederen van vrachtwagens op cargo-fietsen of bestelwagens, kijken we naar kleinere dienstzones, naar logistieke hubs. We bekijken samen met de lokale besturen enerzijds en Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) anderzijds hoe we daar een antwoord op kunnen geven om het goederentransport veel vlotter te laten verlopen.

Dat neemt niet weg dat er inderdaad nood is aan voldoende ruimte voor vrachtwagens. We doen trouwens niet alleen een optimalisatie van bestaande parkings, er zijn ook parkings die ik daarnet al heb genoemd die op korte termijn zullen worden uitgebreid. Ik was recent nog op de snelwegparking in Tongeren, en dat zorgt daar effectief voor veel meer ruimte. Maar we kunnen niet alles overal tegelijk doen. We kijken uit naar wat die studie oplevert, hoe we dat verder kunnen monitoren en hoe we aan de hand van dat masterplan finaal kunnen bekijken waar de noden het hoogst zijn en waar dus het eerst moet worden geïnvesteerd.

Mijnheer Verheyden, de veiligheid is uiteraard van essentieel belang. Vandaar dat wij vanaf het begin hebben gezegd dat wij willen dat al die vrachtwagenchauffeurs niet alleen hun rij- en rusttijden moeten kunnen respecteren, maar dat zij dat ook in veilige en comfortabele omstandigheden kunnen doen. We kennen de problematiek van het sanitair en het sluikstorten. Daar wordt nu volop op ingezet, en er zijn ook camera's om ervoor te zorgen dat alles in veilige omstandigheden gebeurt. Ik heb daar recent geen klachten meer over gekregen en ik ga er dan ook van uit dat op dat vlak alles goed verloopt. Maar wanneer er klachten zijn, mogen die natuurlijk altijd worden gemeld.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over private binnenlandse busverbindingen – 3405 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Vanaf 23 juni, dat is dus vandaag, zal het bedrijf Flibco busverbindingen inleggen van en naar de luchthaven van Zaventem. Op zich is dat weinig nieuwswaardig, ware het niet dat Flibco het eerste privébedrijf is dat binnenlandse lijnbusdiensten aanbiedt. Andere private busoperatoren bieden vaak binnenlandse trajecten aan als onderdeel van een langere grensoverschrijdende verbinding. FlixBus is hiervan waarschijnlijk het bekendste voorbeeld.

De mogelijkheid om vergunningen uit te reiken voor geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator, werd voorzien in het decreet Basisbereikbaarheid, dat in 2019 door dit parlement werd goedgekeurd. In het regeerakkoord werd daar ook de volgende passage aan gewijd: "Tegelijkertijd stimuleren we eveneens het privaat collectief vervoer door busbanen ook open te stellen voor private bussen en taxi's en door groen licht te geven voor private busverbindingen. We verruimen het aanbod met snelle, inter-stedelijke lijnen, maximaal op vrije busbanen. De Vlaamse Regering kan een vergunning weigeren als ze besluit dat het vervoer de levensvatbaarheid van vergelijkbaar vervoer op de directe verbindingen in kwestie, waarvoor reeds een openbare dienstencontract is afgesloten, ernstig in het gedrang kan brengen."

Dus, 'fair enough' dat we wat dat betreft ook iedereen de spelregels doen respecteren.

De uitrol van het privaat geregeld busvervoer in Vlaanderen volgt dus pas enkele jaren nadat de mogelijkheid in de wetgeving werd voorzien. De covidpandemie is daar uiteraard debet aan. Het reguliere openbaar vervoer en internationale busverbindingen zoals FlixBus kenden immers een sterke terugval, waardoor het weinig interessant was om nieuwe verbindingen op te starten. Hopelijk kunnen er nu, in aanvulling op het bestaande vervoersaanbod, meer van dergelijke initiatieven worden uitgerold, die inzetten op ontbrekende grensoverschrijdende connecties of die een aanbod voorzien op tijdstippen waarop er geen of nauwelijks snelle collectieve vervoersalternatieven beschikbaar zijn, bijvoorbeeld tijdens de nachtelijke uren.

Minister, ik heb vier vragen.

Op welke manier ondersteunt de Vlaamse overheid de uitrol van private busverbindingen? Wordt er proactief contact gelegd met operatoren om in te spelen op ontbrekende verbindingen?

Hebt u zicht op de impact die de covidpandemie heeft gehad op het aanbod aan private busverbindingen in Vlaanderen? In hoeverre is het aanbod intussen weer op het niveau van voor de pandemie, dat is midden 2020?

Vraag drie vind ik heel belangrijk, minister. Die gaat over de praktische organisatie en het geven van kansen in het belang van de reiziger, wat ons altijd moet drijven. In tegenstelling tot vele andere regio's is er in Vlaanderen weinig echte halte-infrastructuur beschikbaar voor private nationale en internationale busverbindingen. Het signaleren roept bij iedereen meteen herkenbare beelden op, denk ik. Dat zorgt soms voor chaotische toestanden aan de haltes van deze bussen, zoals bijvoorbeeld in Antwerpen op het Koningin Astridplein. Wordt er samen met lokale besturen en vervoerregio's werk gemaakt van een actief beleid rond de halte-infrastructuur? Ik denk dan aan een stuk gemeenschappelijk gebruik, en dat in de nabijheid van bijvoorbeeld treinstations, snelwegen en luchthavens.

Dan heb ik ten slotte nog een laatste vraag. Welke mogelijkheden ziet u om private busverbindingen te stimuleren binnen het collectieve vervoersaanbod in Vlaanderen? Opnieuw complementair, dus supplementair ten opzichte van het reguliere aanbod en dan vooral op momenten dat dat geen aanbod heeft, bijvoorbeeld de late of heel vroege uren, of dat soort dingen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mijnheer Keulen. Uiteraard draagt elke vorm van collectief vervoer bij aan meer duurzaam vervoer. Wat dat betreft, juich ik dus zeker het initiatief van de firma Flibco toe waarmee zij een samenwerking opzet met Brussels Airport. Daarmee zorgt ze er eigenlijk voor dat er hier een internationale intermodale hub komt, door het aanbod uit te breiden en te zorgen voor shuttlebussen van en naar Brussels Airport.

Zoals u zei, is vandaag inderdaad de dag dat ze officieel starten. Ze starten met twee lijnen van en naar Brugge, met een tussenstop in Gent, en ook naar Lille. In het najaar volgen andere lijnen, onder andere naar Antwerpen, Luik, Breda, Eindhoven en Maastricht.

Het voordeel van die shuttlebussen is dat ze al vanaf 4 uur 's morgens beginnen te rijden, en ze rijden tot 23.45 uur. Ze zijn helemaal gericht op de vluchten die vertrekken of aankomen. De ritten starten vanaf 4,99 euro per persoon. Een bijkomende troef is dat ze een 'Door2Gate'-service hebben. Ze komen u dus aan huis oppikken en brengen u tot de juiste locatie op de luchthaven. In totaal gaan zij een twintigtal bussen inzetten. Daarvoor zal Flibco samenwerken met het lokale busbedrijf Leonard.

Dit is allemaal mogelijk dankzij de liberalisering die we recent hebben doorgevoerd. U vraagt specifiek naar de rol van de Vlaamse overheid in dit verhaal. Wel, als wij het kader niet gecreëerd hadden, dan was dit uiteraard niet mogelijk. Wij hebben eind 2021 een besluit ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorgelegd. Vroeger was het immers alleen toegestaan dat een private speler een lijn aanbood als die uit het buitenland vertrok of in het buitenland aankwam. Het moesten dus noodzakelijk grensoverschrijdende lijnen zijn. We hebben daar verandering in gebracht. Het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) dateert van eind 2021 en is officieel in werking getreden op 5 maart 2022. Vervolgens is het dan aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) om de nodige vergunningen ter beschikking te stellen.

De firma Flibco heeft zich onmiddellijk met ons in verbinding gesteld, met de vraag of zij zo snel mogelijk een vergunning konden bekomen. Dat is dan ook gebeurd. Uiteraard wordt er ook advies gevraagd aan de vervoermaatschappij De Lijn. De Lijn zag absoluut geen probleem in de service die men hier aanbiedt. Ik denk dat het een goede zaak is, want nogmaals: elke vorm van meer collectief vervoer is sowieso ook meer duurzaam vervoer.

Uw tweede vraag betreft de impact van de covidpandemie op de private busmaatschappijen en busverbindingen.

Ik heb niet de allerlaatste cijfers van dag op dag. We volgen dat natuurlijk wel op van De Lijn. Het is de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren (FBAA) die dat continu monitort en opvolgt.

Op grote lijnen weten we wel dat zowel voor het geregeld vervoer als voor het niet-geregeld vervoer – de vraag van verenigingen, scholen en allerlei toeristische uitstappen – er een enorme boost op de markt is. Ze kunnen dus de covidpandemie, en de impact ervan, achter zich laten. Het niet langer verplicht dragen van het mondkapje geeft een enorme meerwaarde, zeker ook voor de intercitybussen. We zien dat daar opnieuw enorm veel vraag naar is.

Uw derde vraag betreft de halte-infrastructuur. Er wordt sowieso werk gemaakt van een actief haltebeleid met de lokale besturen en de vervoerregio's. Daarbij is de vervoermaatschappij De Lijn aangeduid om het haltebeheer van het kernnet (KN), het aanvullend net (AN) en het vervoer op maat (VOM) te trekken. Het klopt uiteraard dat er daarnaast ook aandacht nodig is voor haltes voor private busverbindingen, en dat er ook daar de nodige infrastructuur voor is. Dat zal zeker ook mee opgenomen worden in de verdere gesprekken. Het is nu niet direct een noodzaak voor Flibco, omdat zij zich sowieso volledig op een site van de luchthaven begeven. Maar we moeten daar alleszins zeker ook rekening mee houden. Zoals u zelf zei, hebben ook de FlixBussen vaak nood aan specifieke plaatsen, en chaos kunnen we beter overal vermijden.

Gaan we dergelijke private busverbindingen nog meer stimuleren? Ik denk dat het sowieso spontaan zal groeien, en dat het ook een kwestie is van vraag en aanbod. Daar waar er niches zijn inzake lijnen of aanbiedingen waar De Lijn op dit ogenblik niet op inspeelt, zoals de luchthaven, of de grensoverschrijdende verbindingen waar FlixBus op inzet, moeten we dat alleen maar toejuichen. We hebben het kader gecreëerd en het is nu dus mogelijk voor andere spelers. Dat zorgt weer voor meer duurzaamheid in ons vervoer, en daar moeten we allemaal op blijven inzetten als we onze klimaatdoelstellingen willen halen en als we willen gaan voor meer gezonde lucht.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, dit is eigenlijk goed nieuws. Vandaag is dus opnieuw een belangrijke dag. Het is in feite ook een mijlpaal. Ik heb er altijd voor gepleit om ons niet op te sluiten in ideologische blokkages. Ik krijg wat dat betreft

vaak andere beelden over mijn opvattingen voorgeschoteld. We hebben iedereen nodig. We hebben steeds meer mensen nodig die de stap zetten naar dat openbaar vervoer. Dat moet reizigersvriendelijk worden georganiseerd.

Vandaar de vraag, minister, om samen met die vervoerregio's te bekijken hoe we halte-infrastructuur kunnen delen, hoe we kunnen zorgen dat de reizigers op een veilige manier ook van dit aanbod gebruik kunnen maken, niet om De Lijn of de pachters een hak te zetten en reizigers af te snoepen, maar opnieuw in het belang van de reiziger. Mensen die de stap zetten in de richting van het openbaar vervoer, zullen dat meestal doen ten koste van de wagen. Dat is de reële modal shift. Dat is het verder bereiken van die modal shift en van een meer duurzame organisatie, en van meer duurzame verplaatsingen, die absoluut nog meer gemaakt moeten worden. Op dat vlak is er nog grote maatschappelijke winst te boeken.

Ik denk dat we dit dus vooral als een complementair verhaal in de markt moeten zetten. Dit zorgt voor minder druk op onze Vlaamse wegen, meer milieucomponent, meer duurzaamheidscomponent. Onze boodschap is, minister, en daar ga ik ook mee afronden: probeer binnen die vervoerregio's open geesten te vinden die willen meekijken hoe we die halte-infrastructuur kunnen delen, waardoor mensen op een veilige, toegankelijke, herkenbare plaats kunnen opstappen. Ik denk dan dat dit inderdaad een succesverhaal kan worden, en dat is gewoon goed voor de Vlaamse regio.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik heb mezelf beloofd om te stoppen met politiek voor ik cynisch word, maar ik ga toch even een cynische bedenking maken, als u me permitteert, collega Keulen. Ik wil de regering feliciteren met de eerste effectieve realisatie in het kader van basisbereikbaarheid. Het is bizar dat dat moet komen van een private firma. Ik wil de regering ook feliciteren met het feit dat er gewerkt wordt aan de klimaatdoelstellingen door reizigers naar de luchthaven te brengen. Dat is niet zo milieuvriendelijk.

Tot zover die cynische kant. Ik wil ook vooral zeggen dat er ook goede kanten zijn aan dat privaat busvervoer, zeker en vast. Ik denk dat we dat inderdaad moeten stimuleren, want wat collega Keulen zegt, klopt. We moeten proberen om mensen zoveel mogelijk, in plaats van voor hun auto, voor collectief vervoer te laten kiezen.

Ik heb twee concrete bedenkingen of vragen, minister. Ik hoor u zeggen – en dat is wellicht een beetje inherent aan het businessmodel van deze operator – dat ze de mensen thuis gaan afhalen om ze naar de luchthaven te brengen. Ik hoop dat dat niet gebeurt met van die supergrote bussen die dan allerhande woonwijken om vier uur 's ochtends gaan doorkruisen, maar dat dat eerder met kleinere busjes gebeurt. Kunt u daar iets meer over zeggen?

Wat ook heel belangrijk is, en dat geldt in het algemeen, niet specifiek voor deze bussen, maar bijvoorbeeld ook voor FlixBussen die we in Antwerpen en Brussel zien ... Eigenlijk is dat een dikke merde – als ik het zo mag zeggen – dat die bussen een heel stadscentrum doorkruisen om in het stadscentrum een paar mensen af te zetten of op te pikken, terwijl die misschien evengoed aan een openbaarvervoerhalte net buiten de stad opgehaald of afgezet kunnen worden. Ik denk dat we dat wel moeten proberen te stimuleren, want anders zijn we problemen aan het creëren in plaats van ze op te lossen. Ik wou vragen in welke mate u daarvoor aandacht hebt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, u hebt gezegd dat de opstart van Flibco.com ook de 'Door2Gate'-service omvat, en zoals u weet, is dat een gedeelde mobiliteitsoplossing, dus inderdaad om mensen vanaf hun woning, kantoor of hotel naar de luchthaven te brengen. Dat nieuwe systeem lokaliseert reizigers die zich op een

gelijkaardig tijdstip naar de luchthaven willen verplaatsen en berekent de beste route op basis van verkeersomstandigheden. Dat heeft dan een aantal voordelen, onder andere inzake de kostprijs, de uitstoot en de beperking van congestie op de wegen.

Mijn vraag is: ziet u voor dat algoritme – want die 'Door2Gate' is een algoritme – een mogelijke rol weggelegd binnen de uitrol van basisbereikbaarheid, naar efficiëntie toe? Zo ja, welke mogelijkheden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Keulen, het klopt inderdaad dat we samen met de lokale besturen en de vervoerregioraden kijken naar de haltes. Daar zullen we volop werk van maken.

Mijnheer Bex, wat betreft uw cynische noot van 'reizigers naar de luchthaven brengen': ik denk dat u ook wel weet dat er rondom de luchthaven ruim twintigduizend mensen werken. Zij moeten ook van en naar hun werk gaan; zij kunnen ook gebruikmaken van dit collectieve vervoer. Ik denk dat het veel duurzamer is als deze mensen gebruik kunnen maken van het collectieve vervoer. Als ze om 5 uur beginnen te werken in de luchthaven van Zaventem, dan kunnen ze om 4 uur opstappen in Gent, als het ware, en met deze private busmaatschappij richting de luchthaven gaan. Ik vind dat nog altijd een goede zaak. Ik vind dat een vorm van collectief duurzaam vervoer. De cynische noot van 'ze gaan dan naar de luchthaven en gaan daar een vliegtuig nemen', die laat ik in het midden. Het is gewoon de realiteit dat heel veel mensen een vlucht moeten nemen, al dan niet noodzakelijk, en dat heel wat mensen rondom de luchthaven werken. Wat dat betreft, juich ik dit verhaal zeker toe. Het is een verhaal waarvoor we dit gecreëerd hebben en dat nu ook de mogelijkheid biedt.

Wat betreft de 'Door2Gate'-oplossing: het is ook net weer de meerwaarde, denk ik, dat ze shuttles van thuis tot aan de luchthaven ter beschikking hebben. Men zoekt dan via algoritmen waar alle aanvragen specifiek gesitueerd zijn en berekent aan de hand daarvan de beste route. Dat is het model dat Flibco hanteert; dat hebben ze ons toen ook uitgelegd. In de eerste fase, waar ze dus nu mee gestart zijn, zullen zij daarvoor in totaal een twintigtal bussen inzetten. Ik denk opnieuw dat dat een meerwaarde is, en beter op die manier dan allemaal met eigen individueel vervoer. Vandaar ben ik alleszins blij en tevreden dat Flibco onmiddellijk op de wagen is gesprongen die wij hebben gefaciliteerd met die aanpassing in de regelgeving.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het ergens aan de rand afzetten van mensen en die dan metangepast vervoer naar huis brengen, is volgens mij een waardevolle suggestie, collega Bex. Alleen denk ik dat u zichzelf in de voet schiet als iemand op, laten we zeggen, onregelmatige uren, zoals heel vroeg 's morgens of 's nachts, ergens aan de rand van de stad wordt afgezet, meer bepaald vanuit het oogpunt van veiligheid, het veiligheidsgevoel en het aanbieden van een aantrekkelijk alternatief. Dat moet toch wel op een goede manier worden bekeken.

Cynisme is in die zin ook weer iets gevaarlijks, omdat de goede kanten van een dergelijk complementair aanbod zo ook heel gemakkelijk worden overschaduwde. De ideale oplossing bestaat niet. Het ideale is altijd de vijand van het goede. Ik denk gewoon dat meer mensen op de bus inderdaad een goede zaak is. Als we ons daar niet te veel laten vastzetten of vastplakken in ideologische blokkages, kan dit inderdaad een aanzet zijn voor steeds meer mensen, voor nog meer mensen, om de wagen links te laten liggen en de stap te zetten richting openbaar vervoer. We moeten de mensen een dermate kwalitatief aanbod kunnen bieden, waardoor ze ook geen reden meer hebben om voor het dure alternatief te kiezen, wat een wagen in de praktijk toch is.

Laat daar ook inderdaad vooral duizend bloemen bloeien – ik heb het nog eens gezegd. En geef daar ook vooral het signaal aan uw diensten, minister, om dat niet kapot te willen maken, vanuit een enge benadering dat wie niet van ons is, tegen ons is. Zet hier altijd de bril op van de reiziger en het algemene maatschappelijke belang: meer duurzame verplaatsingen door middel van het openbaar vervoer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.