vergadering **C11**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 6 oktober 2022

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)

Vlaams Parlement

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen bij de autokeuring
– 3680 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werking van de autokeuringscentra
– 3698 (2021-2022) 5

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over laadpunten voor elektrische wagens in Vlaanderen
– 3684 (2021-2022) 9

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het zero-emissiewagenpark
– 3685 (2021-2022) 15

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute voor het eerste semester van 2022
– 3697 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute
– 3699 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers
– 3708 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aantal ongevallen met e-steps
– 3849 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van dodelijke ongevallen met fietsers en voetgangers
– 3901 (2021-2022) 20

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het nieuwe Fietsvademecum
– 3765 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van de nieuwe middenrijbaan voor de fietsers
– 3856 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het concept 'middenrijbaan' voor fietsers
– 3870 (2021-2022) 33

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over GAS-boetes voor snelheids-overtredingen
– 17 (2022-2023) 38

VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen bij de autokeuring
– 3680 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werking van de autokeurings-centra
– 3698 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (cd&v): Minister, het is niet de eerste keer dat ik u hier vragen stel over de autokeuring. Een paar maanden geleden kaartte ik aan dat er problemen rezen om tijdig een afspraak te kunnen maken. U stelde toen dat u niet echt signalen had dat er een probleem was, maar kondigde wel aan eventueel bereid te zijn om de groene oproepingskaart vroeger te versturen. Ondertussen is dit echt geëscaleerd. Wat ik al aankaartte, is ondertussen echt ontploft, maar was toen al absoluut een probleem. Deze zomer zagen wij taferelen die we, dachten wij, normaal alleen zien in verre landen, met grote problemen in de administraties en de diensten, maar het was hier het geval dat mensen 's morgens heel vroeg moesten gaan aanschuiven bij de autokeuring. Dat was onze regio echt onwaardig.

U hebt toen een aantal maatregelen aangekondigd en ook genomen. U bent in overleg gegaan om dat probleem op korte termijn op te lossen. Dat is natuurlijk goed, maar ik denk dat men dit vroeger had kunnen aanpakken, indien mijn vraag au sérieux was genomen. Maar goed, het is opgelost.

Ik heb deze vraag in de loop van de zomer ingediend. Ondertussen is het begin oktober. U hebt nu op korte termijn die problemen opgelost, maar wat zult u op lange termijn doen om dat ook structureel aan te pakken? Ik kijk naar het buitenland: bijvoorbeeld in Nederland moet men eigenlijk iets minder naar de keuring. Daar zit wat meer tijd tussen. Bij ons moeten auto's redelijk intensief worden gekeurd vanaf een bepaalde leeftijd. Zijn er in dat opzicht structurele maatregelen die u zult nemen om ervoor te zorgen dat die problemen niet meer rijzen en dat mensen niet nodeloos lang moeten aanschuiven en eigenlijk voor een stukje worden gepest door het feit dat hun auto moet worden gekeurd?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Voorzitter, minister, sinds begin augustus kunnen bezoekers van autokeuringscentra voor het eerst sinds lang hun voertuig overal weer zonder afspraak aanbieden. In vele centra waar dat na de coronaperikelen niet meer mogelijk was, zorgde dat enkele dagen voor een massale toestroom, zoals collega Schauvliege aanhaalde, met verkeershinder in de omgeving tot gevolg. Er rijzen al geruime tijd problemen met de autokeuringscentra. Eerst waren er de corona-pandemie en de daaraan gekoppelde lockdowns, waardoor heel wat Vlamingen niet naar de autokeuring konden en een gerechtvaardigd uitstel kregen. Daarna volgde de achterstand die daardoor werd gecreëerd en moest worden ingehaald, waardoor heel wat keuringscentra weken op voorhand waren volgeboekt, en dat nog steeds zijn. Het aanbieden van een voertuig zonder afspraak is dan de enige manier om een toeslag te vermijden, met alle hallucinant lange wachttijden en gefrustreerde klanten van dien.

De sectorfederatie van keuringscentra GOCA Vlaanderen (Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) gaf te kennen het systeem van autokeuring zonder afspraak te evalueren. Uit cijfers van GOCA Vlaanderen bleek

verder ook dat 20 procent van de Vlamingen te laat naar de autokeuring gaat. In 2020 en 2019 was dat nog respectievelijk 14 en 15 procent. Het gros van de laatkomers wegens vergetelheid meldt zich binnen de maand wel voor het vernieuwen van hun keuringsbewijs, maar zorgwekkender zijn natuurlijk de auto's waarvan de keuring langer dan een half jaar is verlopen. Bij die laatste categorie zien we ook een verontrustende stijging tegenover de jongste twee jaren, wat risico's schept voor de verkeersveiligheid op onze wegen.

Minister, dat brengt mij tot de volgende vragen. Hoe reageert u op de massale toestroom die we zagen? Zult u extra sensibiliseren of in maatregelen voorzien inzake te laat bij de autokeuring aangeboden voertuigen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vragen. De autokeuring gebeurt natuurlijk in het kader van verkeersveiligheid. Maar we hebben inderdaad allemaal gezien dat er in augustus ellenlange wachtrijen waren aan bepaalde keuringcentra, niet aan allemaal. Daarom hebben we onmiddellijk geschakeld. We zijn onmiddellijk met GOCA aan tafel gaan zitten om te kijken hoe we snel soelaas konden brengen.

We hebben sowieso aan de keuringscentra gevraagd om terug te gaan naar de precoronatijd, dat mensen zowel via afspraak als via vrije aanbieding hun auto kunnen laten keuren. Dat hebben we gedaan, omdat we zagen dat heel veel mensen inderdaad een boete moesten betalen omdat ze zich te laat aangemeld hadden in een keuringscentrum.

Zoals mevrouw Schauvliege gezegd heeft, hebben we al een aantal maatregelen doorgevoerd. Bepaalde keuringscentra hebben de vrije aanbieding één dag in de week mogelijk gemaakt, met die ellenlange files en verkeersonveilige toestanden. Wat hebben we dan gedaan? We hebben aan alle keuringscentra gevraagd om minstens alle dagen ook de vrije aanbieding mogelijk te maken en dat onmiddellijk de week die volgde op het overleg, dus vanaf 16 augustus. Dat kon perfect in overeenstemming met het feit dat heel wat mensen al een afspraak geboekt hadden. Men kan bepaalde lijnen open laten voor de mensen die een afspraak hebben en andere lijnen voor de vrije aanbieding. Men heeft dat dan ook opgevolgd.

Tegelijkertijd hebben we ook duidelijk meegegeven dat we nog andere maatregelen willen. We vragen onder meer een audit op korte termijn om een aantal verbetervoorstellen uit te rollen om in de toekomst dergelijke feiten niet meer voor te hebben. Die audit gebeurt binnen een raamcontract van de Vlaamse overheid en die bestaat uit vier deelopdrachten. Een eerste is de kwaliteit van de klantengerichte processen. Een tweede is de operationele werking, een derde het businessmodel en een vierde een benchmark.

Zeker rond de benchmark krijg ik opmerkingen waarom er niet een systeem zoals in Nederland kan zijn, waar bepaalde onderdelen van de keuring door garagisten gebeuren. Ik denk dan onder andere aan de spanning van de banden, het checken of de groeven van de banden nog voldoende zijn, de remmen, enzovoort. Bepaalde elementen zouden inderdaad perfect in een garage kunnen gebeuren. Uiteraard staan onze keuringscentra er ietwat huiverig tegenover. Zij zitten op dit ogenblik wat dat betreft in een comfortabele situatie. We vragen dan ook een benchmark om te kijken hoe we een en ander kunnen vereenvoudigen en er alleszins voor kunnen zorgen dat met het oog op verkeersveiligheid toch alle auto's aan alle technische vereisten voldoen. Tegelijk vragen we hoe we de malaise die op dit ogenblik heerst in een aantal keuringscentra, kunnen voorkomen.

Wat de eerste elementen betreft, de kwaliteit van de klantgerichte processen en de operationele werking, heeft mijn administratie me beloofd dat we tegen het einde van het jaar de resultaten van de audit kunnen verwachten. Tegelijkertijd hebben we ook al een aantal quick wins doorgevoerd. Zo is er nu aan elk keuringscentrum een live webcam, waar ook de mensen via het internet kunnen volgen of er veel volk is. Er wordt ook een druktebarometer gepresenteerd bij elk keuringscentrum. Ook de capaciteit van de callcentra bleek een groot probleem. Ook dat wordt versterkt.

Daarnaast kregen we ook de melding dat er in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest alleen op afspraak gewerkt kan worden. Daardoor kwamen heel veel mensen in het Brusselse Hoofdstelijke Gewest zich ook in de Vlaamse keurings-centra aanbieden. Daarom hebben we aan de keuringscentra, aan GOCA gevraagd om ook daar contact mee op te nemen en ook te zorgen dat er een bijsturing komt.

Ten slotte blijft er natuurlijk ook de sensibilisering naar de mensen zelf om niet tot het laatste moment te wachten om naar het keuringscentrum te gaan, maar om tijdig te checken wanneer het keuringsattest vervalt en om tijdig aan te melden of een afspraak te maken. Want een afspraak betekent nog altijd de snelste wijze om je door de keuring te laten begeleiden.

Daarmee hebben we een aantal maatregelen genomen. We komen daar later op het jaar zeker nog op terug, als we de resultaten van de audit hebben.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (cd&v): Minister, ik ben bijzonder tevreden dat u zowel een audit als een benchmarkt hebt besteld. Er zijn daar ook geen heilige huisjes. Kijk eens hoe het in de buurlanden gaat. Kunnen wij ook zo’n systeem invoeren? Daar zit inderdaad misschien wel muziek in. We zullen zien wat er uit die benchmark en die audit komt. Ik vind dat een heel goede zaak.

Het is ook goed dat dat niet te lang duurt. We moeten proberen om tegen het einde van het jaar een juiste analyse te maken en te bekijken hoe we het structureel kunnen oplossen en aanpakken. Het is ook goed dat u in augustus snel hebt gereageerd om het op te lossen. Dat waren situaties die iedereen op zo’n moment kon missen. Ik wil u daar ook voor bedanken. We moeten structureel een aantal zaken op een rijtje zetten.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik sluit mij aan bij collega Schauvliege. Het is goed dat er wordt voortgewerkt. U denkt na over het Nederlandse systeem waarbij de garages de keuring overnemen van de nu onafhankelijke keuringscentra. Maar wij moeten er wel attent voor zijn dat we niet verzeilen in een situatie waarbij garagisten onnodige herstellingen uitvoeren en de consument bijkomende kosten laten betalen om zo een snellere keuring te verkrijgen. Hoe zult u erover waken dat we de consumenten daar voldoende in tegemoetkomen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Vooraleer we effectief overgaan tot structurelere oplossingen, wachten we sowieso op de audit en op de benchmark. Ik zal nu niet vooruitlopen op de feiten van die benchmark, maar er zijn bepaalde activiteiten die in het keuringsproces zitten, zoals bijvoorbeeld het controleren van de remmen en de banden, die perfect in een garage zouden kunnen. Maar er zijn ook andere elementen. We hadden het er al vaak over in deze commissie. Zo is vandaag niet elke garagist uitgerust met

meettoestellen om de luchtkwaliteit te meten. Daarom wil ik echt even afwachten wat de audit naar voren brengt rond de verbeterprocessen.

Ik zei het daarnet al: we zien een heel grote discrepantie in de werking van bepaalde keuringscentrabedrijven aan de ene kant van het land versus de andere kant van het land. Ik wil daar nu niet op vooruitlopen.

Ik wil wel zeker de audit afwachten, bekijken welke verbeterprocessen er zijn, en nadien aan de hand van de benchmark de mogelijkheid onderzoeken of het beter is om welbepaalde taken te laten doorvoeren bij garagisten. Ik ga ervan uit dat elke garagist die vaststelt dat bijvoorbeeld de banden of de remblokjes versleten zijn, omwille van de verkeersveiligheid onmiddellijk de klant aanmaant om het nodige te doen en ervoor te zorgen dat er andere remblokjes kunnen worden geplaatst of dat de banden kunnen worden vervangen. Dat is alleszins essentieel in het kader van de verkeersveiligheid.

We wachten dus eventjes op de audit. Ik ben blij dat er op dit ogenblik geen ellenlange wachtrijen meer zijn. Onze opzet van augustus is alleszins geslaagd. We willen zeker ook de boetes van mensen die zich te laat aanmelden bij een keuringscentrum, zeker als het te wijten is aan redenen buiten hun persoonlijke wil om … Daar moeten we alleszins alert voor blijven.

Kortom, ik hoop dat we snel de resultaten van de audit hebben. Dan kunnen we eventueel bijkomende maatregelen nemen inzake de procesmethodologie maar ook eventueel in andere zaken.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (cd&v): Het te laat aanmelden of het te laat laten keuren van de wagen ligt vaak niet aan de betrokkene zelf. Op het moment dat men de keuringskaart krijgt, probeert men direct een afspraak te maken. Maar dat lukt al niet meer binnen de voorziene termijn. Je moet dus al verder gaan. Je moet d'office die boete betalen. Dan is het antwoord dat je het zelf moet opvolgen tot wanneer je keuringsbewijs goed is. Maar ja, mensen staan daar niet bij stil omdat ze weten dat ze zo'n kaart krijgen. Het is goed dat die kaart vroeger wordt verstuurd.

In Nederland is er niet alleen het systeem dat ook de garages worden ingeschakeld, private ondernemers dus. Er is ook meer tijd tussen de keuringen. Zonder af te doen aan verkeersveiligheid lukt dat daar wel. Dat is dus misschien een optie. Wagens worden steeds beter. De technologie is steeds beter. Moeten wij wel telkens op zo'n korte termijn de wagens opnieuw volledig laten keuren? Dat zou ook deel van de benchmark moeten uitmaken.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Het is absoluut noodzakelijk om de problematiek met een open geest te bekijken. We moeten niet over één nacht ijs gaan. De huidige regelgeving bestaat al meer dan veertig jaar. Het is tot de coronapandemie allemaal vrij goed gegaan. Verbeteringen zijn inderdaad aan de orde en ook nodig. Maar we moeten natuurlijk alles in functie van de verkeersveiligheid en in het kader van een optimale dienstverlening bekijken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over laadpunten voor elektrische wagens in Vlaanderen
– 3684 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Het Vlaamse actieplan Clean Power for Transport bevat de doelstellingen om het transport in Vlaanderen te vergroenen en dus laadinfrastructuur uit te bouwen, zodat we tegen 2030 een CO_2-emissiereductie van 23 procent kunnen realiseren. Dit plan is in lijn met de Europese aanbevelingen. Minister, volgens u en Clean Power for Transport zijn er de volgende ambities. Zoals gemeld op 22 november 2020, dus twee jaar terug, zouden we tegen 2025 30.000 CPE's (charge point equivalent) extra voor personenwagens in Vlaanderen willen hebben. Men wil 30.000 extra laadpunten in heel Vlaanderen, een haalbaar getal, want vandaag zijn er dat al 10.600, zo werd meegedeeld op 8 februari. Op 24 september 2021 had men het over 35.000 laadequivalenten in Vlaanderen. Dan zei men dat er tegen 2030 100.000 publieke en semipublieke laadequivalenten moesten zijn. Op een bepaald moment had men het zelfs over 1 laadpunt per 100 inwoners tegen 2030. Ten slotte zei men dat tegen 2025 om de 25 kilometer langs de grote verkeersassen in oplaadpunten moest worden voorzien.

De Europese aanbevelingen geven aan dat er 1 laadequivalent per 10 elektrische voertuigen nodig is. Ik wil er hier de nadruk op leggen dat het gaat over een laadequivalent, niet over een laadpunt. Zelfs op uw website, en ook op de documenten die ik terugvind bij Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), worden die begrippen immers door elkaar gebruikt. Dat is net zoals kilowatt en kilowattuur: dat zijn ook twee totaal verschillende zaken.

U hebt eerder, op 15 maart 2019, gemeld dat maar 10 procent van de mensen met een elektrische wagen publiek oplaadt. Tegen 2030 zullen er echter ongetwijfeld veel meer elektrische wagens in omloop zijn, dus het netwerk van publieke laadpunten zal toereikend moeten zijn. U gaf in uw antwoord op schriftelijke vragen die ik stelde, aan dat er in Vlaanderen eind 2020 6468,5 publieke en semipublieke laadequivalenten aanwezig waren, en dat dat er eind 2021 10.485,3 waren. Dat is dus een stijging met 4015 laadequivalenten, dus geen laadpunten, maar CPE's, op een jaar tijd. Ondertussen zijn daar volgens het antwoord op 28 februari 640 bijgekomen. De doelstelling is 100.000 laadequivalenten tegen 2030, maar momenteel zitten we aan een tempo van 4015 laadequivalenten per jaar. Als we dat tempo behouden, dan zitten we aan 42.603,5 laadequivalenten tegen 2030, niet aan 100.000 laadequivalenten. Dat is dus minder dan de helft van de doelstelling. We moeten de snelheid dus met een factor 2,5 opdrijven.

In de algemene projectvoortgang in het voortgangsrapport 'Monitoring relanceplan Vlaamse Veerkracht' van juni 2022 staat er dat er bij veel projecten omtrent semipublieke laadinfrastructuur op privaat domein vertraging optrad, door leveringsproblemen van laadpalen en elektriciteitscabines, maar ook door vergunningsproblemen.

Minister, als ik dat allemaal zo overschouw, doet men wel een aanname van wat men tegen 2030 wil bereiken, namelijk 100.000 laadequivalenten, niet laadpunten, maar zitten we momenteel nog niet aan de helft als de trend wordt doorgetrokken. Hoe gaat u dan wel de doelstelling bereiken in de komende acht jaar? Vind u 100.000 laadequivalenten nog altijd realistisch? Welke middelen en hoeveel extra budget zult u daarvoor dan nodig hebben? In het 'Clean Power for Transport'-plan staat het volgende: "De afstemming tussen de uitrol van de laadinfrastructuur en

de aantallen elektrische voertuigen verdient blijvende aandacht. Het niet halen van de ambitie voor zero-emissiewagens zal ook de uitrol van laadinfrastructuur vertragen omdat het verdienmodel dan onder druk staat." Dat is nogal logisch: je hebt de laadpalen nodig voor de elektrische wagens, maar als er geen elektrische wagens zijn en wel laadpalen, dan is er geen verdienmodel voor het laadpalenplan. Hoe zult u dus maken dat de ambities qua zero-emissiewagens wel worden behaald? Bedrijfswagens zullen hoogstwaarschijnlijk allemaal elektrisch worden tegen 2030, of toch zo veel mogelijk. Hoe houdt de uitrol van de laadinfrastructuur daar rekening mee?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Welke doelstellingen hebben wij voor de komende jaren? Ik heb die al meermaals uitgelegd. Ze zijn ook expliciet opgenomen in onze beleidsstrategie. De doelstelling is om tegen 2025 35.000 charge points equivalents (CPE) gerealiseerd te hebben. Die doelstelling is gealigneerd op het verwachte aantal elektrische voertuigen op dat ogenblik. Voor de verdere toekomst zal het zaak zijn om het evenwicht te bewaren tussen het aantal voertuigen en de laadinfrastructuur. De manier om die 35.000 CPE te bereiken is daarom een groeipad, zoals ik altijd heb aangegeven. Intussen heb ik al ambitieuzere doelstellingen: tegen 2030 zouden er 100.000 CPE moeten zijn.

Welke middelen en hoeveel extra budget zal ik daarvoor nodig hebben? De Vlaamse Regering heeft mijn conceptnota goedgekeurd voor de uitrol van laadinfrastructuur, op 20 november 2020. Daarin staat beschreven hoe ik zal tewerk gaan. Wij bewandelen drie sporen voor de publiek toegankelijke laadinfrastructuur: het thuis laden, op het werk laden, en onderweg laden. Onze kernwoorden daarbij zijn: nabijheid, bereikbaarheid en vertrouwen.

Wat het thuis opladen betreft, weten wij dat niet iedereen over een eigen laadpaal kan beschikken. Daarom hanteren wij het principe 'paal volgt wagen'. Eenieder die een elektrische wagen wil aankopen, kan vragen om binnen een straal van 250 meter van zijn woning op publiek domein een laadpaal te plaatsen. Die vragen kunnen sinds 1 september ingediend worden. Dat is dus een vraaggestuurde aanpak.

Er is ook een datagestuurde aanpak. Er komen extra palen als vastgesteld wordt dat een paal heel veel wordt gebruikt. Dat gebeurt op basis van dynamische potentieelkaarten of op vraag van lokale besturen. Dat is onze strategische aanpak. Als men ziet dat er bijkomende noden zijn, kan er extra laadinfrastructuur worden geplaatst. De concessieovereenkomsten daartoe zijn intussen goedgekeurd in de vijftien verschillende vervoerregioraden. Nu is het duidelijk wie zal overgaan tot de plaatsing.

Wat is het budget daarvoor? Die concessieovereenkomsten gaan naar wie het binnenhaalt, Engie en Total Energies. Zij dragen de kosten voor de plaatsing.

Uw tweede vraag betreft de publieke laadinfrastructuur op privaat domein, onze pps-calls. Er was veel interesse voor onze eerste call. Hij heeft geresulteerd in 210 goedgekeurde projecten, goed voor 9800 CPE. Daarmee is een bedrag van 8,2 miljoen euro gemoeid. Het initiële bedrag was 3 miljoen euro. Maar door de grote interesse heb ik dat moeten optrekken. Voor elk project dat voldeed aan de voorwaarden, is een tegemoetkoming toegekend van 20 procent van de subsidieerbare kosten. Een nieuwe call voor semipublieke projecten liep tot 15 september jongstleden. Ook daarvoor was er heel veel interesse. Er zijn ongeveer 440 projecten ingediend. Die worden nu beoordeeld. Daarvoor is een bedrag van 10 miljoen euro vrijgemaakt.

Publieke ultrasnel- en snellaadinfrastructuur moet volgens mijn visie elke 25 kilometer beschikbaar zijn op de grote verkeersassen. Welke middelen heb ik daarvoor

uitgetrokken? Vooreerst hebben wij gebruikgemaakt van de Europese subsidies in het kader van de BENEFIC-calls (Brussels Netherlands Flanders Implementation of Clean power for transport). Daarvoor is een bedrag van 7,3 miljoen euro uitgetrokken. Daarenboven hebben wij zelf relancemiddelen en middelen uit het Vlaams Klimaatfonds ingezet van om en bij 30 miljoen euro. Die worden ook ingezet op de concessies van onze snelwegparkings.

Wat uw derde vraag betreft rond de afstemming tussen de uitrol en het aantal elektrische wagens, kan ik u meegeven dat bij het vastleggen van onze doelstellingen al rekening werd gehouden met een verregaande elektrificatie van de bedrijfswagens. De doelstelling voor de laadpalen is daarop alleszins gealigneerd, maar we blijven natuurlijk de reële aantallen opvolgen.

We hebben wat dat betreft ook onze transitiemanager elektrificatie een paar maanden geleden aangeduid, en hij zal er binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) alleszins voor zorgen dat er een heel goede match is tussen het een en het ander. En ik heb altijd gezegd dat ik nooit te beroerd ben om onze doelstellingen desgevallend, als dat nodig is, bij te sturen, maar op dit ogenblik zitten we alleszins op timing.

Voilà, ik denk dat ik daarmee al uw vragen beantwoord heb, en anders hoor ik het wel.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Als ik een snelle berekening maak aan de hand van wat er nog bij moet komen aan laadequivalenten – ik spreek niet graag over CPE's, laadequivalenten is het mooie Nederlandse woord – dan spreken we over de komende acht jaar over 90 miljoen euro die geïnvesteerd moeten worden voor de normale laadequivalenten, dus zonder de snelladers enzovoort.

Bijkomend moet ik nu iets doen dat ik normaal niet gewoon ben van te doen. Ik had nog een andere vraag om uitleg ingediend, maar waarvan de voorzitter geoordeeld heeft – niet u, maar de echte voorzitter, Bart Claes, die met ouderschapsverlof is – dat dit mee ingeschoven moest worden in deze vraag. Maar u weet hoe dat administratief werkt: het kan niet mee ingeschoven worden, want die tekst is al gemaakt. Dus ik zal u die vraag toch maar stellen, en ik hoop dat u daar een antwoord op kunt geven, anders zal ik deze vraag om uitleg toch indienen.

Waarover gaat het?

De voorzitter: Ter verduidelijking voor de minister: dit is een vraag om uitleg die u ingediend hebt, die niet goedgekeurd werd?

Andries Gryffroy (N-VA): Ja, met de mededeling dat het hetzelfde was als hetgeen ik daarnet gevraagd heb. En ik ben het daar niet mee eens, maar ik wil wel die vraag stellen, want …

De voorzitter: Maar het gaat over hetzelfde onderwerp?

Andries Gryffroy (N-VA): Ja, maar laadequivalenten en laadpunten, ik kan daar 37 vragen om uitleg over indienen. Dat gaat allemaal over hetzelfde onderwerp, maar het zijn wel allemaal specifieke deelaspecten ervan.

De voorzitter: Ik stel dan voor dat u die vraag kunt stellen, maar dat, als de minister niet kan antwoorden op uw vraag, u die dan schriftelijk bezorgt.

Andries Gryffroy (N-VA): Dan zal ik die vraag om uitleg opnieuw indienen, in de hoop dat die dan wel aanvaard wordt. Ik ben daarover niet in beroep willen gaan,

maar ik vind het te belachelijk. Als ik dan de moeite doe om een vraag om uitleg op te maken, vind ik dat die dan ook gehonoreerd kan worden op haar merites.

Het gaat erover dat er in de kranten artikels verschijnen over de stijgende elektriciteitsprijzen, waardoor er plots heel wat minder elektrische wagens verkocht worden. Er zijn zelfs mensen die eraan denken om ze opnieuw van de hand te doen. Dan zit je natuurlijk in een vicieuze cirkel.

Allego, een van de leveranciers, uitbaters van de laadpalen, als ik me zo mag uitdrukken, heeft er nog op gewezen in de krant: straks komen de mensen niet meer elektrisch laden. Dan is natuurlijk de vraag of de mensen nog een elektrische wagen zullen kopen, want er is nog geen verplichting. Hoever sta je dan met je businessplan, als ik het zo mag uitdrukken, waarbij er heel duidelijk gesteld is dat we naar die honderdduizend laadequivalenten willen gaan? Is er straks nog nood aan honderdduizend laadequivalenten, als de elektriciteitsprijs zo hoog is, bij manier van spreken, dat mensen niet meer elektrisch zullen laden?

Ik zie hetzelfde bij wagens op gas. Mensen die een wagen hebben op gas, proberen er zo snel mogelijk van af te geraken, omdat het een cashdrain is. Momenteel elektrisch rijden, is eigenlijk ook een cashdrain, tenzij je kunt laden op het bedrijf, maar dat kan niet voor mensen die particulier een elektrische wagen aankopen, en plots zien dat hun elektriciteitsfactuur verdubbeld is.

Ik had eigenlijk graag geweten wat het effect was van die prijsstijging op uw visie op de publieke laadpalen en publieke laadequivalenten, in functie van de doelstelling die gehaald moet worden. Bent u dan van oordeel dat de doelstelling of de timing bij het behalen van deze doelstelling dan eventueel aangepast moet worden in functie van deze energieprijs, die dus plots heel sterk naar omhoog gaat? Gaat u straks de subsidies moeten aanpassen voor die laadpunten of laadpalen, in functie van de kostprijs die gemaakt is?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik sluit me aan bij de vraag van collega Gryffroy. Ik heb u recent ook een schriftelijke vraag gesteld over het aantal laadpunten en laadequivalenten. Ik deel inderdaad de bezorgdheid: om uw eigen doelstelling tegen 2025 en 2030 te halen, zal er toch een versnelling hoger geschakeld moeten worden. Maar goed, uit uw antwoord begrijp ik dat u denkt of hoopt dat we nog altijd op schema zitten en dat voorlopig niets moet worden bijgestuurd. Ik hoop dat dat klopt, dat u dat waar kunt maken.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Uit die schriftelijke vraag blijkt toch dat er een groot verschil is in uitrol tussen de provincies. In sommige provincies is het aantal laadequivalenten dubbel zo groot als in andere. Hoe gaat u ervoor zorgen dat de uitrol in de provincies min of meer gelijk blijft?

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik wilde eigenlijk net hetzelfde aanvullen als collega Robeyns. We hebben altijd gewezen op het belang van de uitrol van de laadpalen, ook in de landelijke gebieden. We vragen ons af of dat inderdaad overal mooi verspreid zit.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik vul ook aan bij wat al gezegd is. Specifiek voor West-Vlaanderen zitten we op een derde van wat er aan laadpalen zou moeten zijn. Dus ook daar moet een belangrijke tand bij gestoken worden. Ik hoor vaak dat het in steden heel moeilijk is om de laadpalen te leggen omdat die de voetpaden op

sommige plaatsen heel erg zouden belasten. Minister, hebt u daar weet van? Kunt u daar iets aan doen? Want als iedereen zegt dat men niet meer kan passeren op het voetpad omdat het niet meer veilig is, dan zal het ook privé niet vooruitgaan.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het punt dat collega Lambrecht net aanhaalt, is inderdaad iets dat ik ook al in schriftelijke vragen aangehaald heb. Je ziet op sommige plaatsen dat de laadinfrastructuur op de voetpaden staat. Maar je kunt die ook perfect tussen de auto's zetten, en dan nemen ze geen plaats van voetgangers in. Dat is een aandachtspunt waarvan ik denk dat Vlaanderen er ook mee bezig moet zijn en de lokale besturen erop attent moet maken.

Er is ongetwijfeld een grote toekomst voor bidirectioneel laden, waarbij de elektriciteit niet alleen aan de auto gegeven kan worden, maar waarbij de auto ook opnieuw elektriciteit op het net kan brengen wanneer die dat niet nodig heeft. Wordt daarmee rekening gehouden in de infrastructuur die nu aangelegd wordt? Of wilt u dat anders in de toekomst wel doen? Want dat is duidelijk een deel van de oplossing voor de energie-uitdagingen waarmee we geconfronteerd worden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen en ook voor de interesse. Het is inderdaad een markt die heel snel evolueert.

Wat betreft de verdeling: we zien inderdaad dat er op sommige plaatsen veel meer publieke laadpalen zijn dan in andere, meer perifere, gebieden. Ik heb daarstraks al uitgelegd dat er drie elementen zijn wat betreft het thuisladen. In de perifere gebieden zien we dat heel veel mensen vaak op hun eigen oprit of in hun eigen garage een laadpaal kunnen zetten. Dat gaat veel minder in een meer stedelijke context, daar waar groepswoningbouw is of waar veel meer rijwoningen staan. Daar hebben de mensen vaak niet de mogelijkheid. Daarom is daar het project gelanceerd 'paal volgt wagen'. Iedereen kan een elektrische publieke – geen private – laadpaal krijgen binnen een straal van 250 meter van zijn woning. Dat kan natuurlijk ook in perifere gebieden aangevraagd worden. Zelfs als men de mogelijkheid heeft om het op privaat domein te doen, kan men een aanvraag indienen om het op publiek te doen. U zult begrijpen dat daar de vraag veel minder gesteld wordt omdat men dat dan al thuis aan huis kan doen.

Mijnheer Bex, dat is wat u dan ook zegt, ingevolge het bidirectioneel laden waarbij in de toekomst de auto ook nog veel meer gaat functioneren als een soort batterij die het ene moment elektriciteit afneemt, opgewekt via de zonnepanelen en anderzijds ook de elektriciteit weer kan afgeven om bijvoorbeeld in de woning bepaalde elektrische apparaten te laten functioneren. Dat is juist het toekomstmodel waar we veel meer op focussen.

Het zal zeker in de provincies in de toekomst gelijklopend zijn. We hebben de potentieelkaarten opgemaakt. Die kan iedereen consulteren. We zullen daar ook opnieuw het vraaggestuurd model, maar ook het strategisch plan volledig bewaken. Voor de vijftien vervoerregio's zijn nu de concessiehouders aangeduid. De concessiehouder moet elke vraag van 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal' honoreren en daar ook op ingaan. Wat dat betreft, ben ik er zeker wel gerust in dat overal op gelijke tred de vragen gehonoreerd kunnen worden.

De elektriciteitsprijzen zijn zeer divers. Wanneer men thuis beschikt over een dak vol met zonnepanelen en men kan zoveel mogelijk eigen energie opwekken, dan zal het elektrisch rijden, ongeacht de stijgende prijs van de elektriciteit, sowieso een pak goedkoper zijn. We volgen ook de evolutie van 'the total cost of ownership' van een wagen volledig op. Daarin zien we dat, als men alle kosten in rekening

brengt – de brandstof zal ik maar zeggen, elektriciteit versus diesel versus benzine, maar uiteraard ook verzekeringen, de fiscale tussenkomst en dergelijke meer – men vandaag vaststelt dat voor heel wat auto's 'the total cost of ownership' al een pak voordeliger is dan wanneer men op diesel of benzine rijdt.

U geeft aan dat de elektriciteitsprijzen stijgen. Door de inflatie stijgen alle prijzen, uiteraard ook de elektriciteitsprijzen. Maar die zijn voor iedereen individueel anders. Als u thuis met zonnepanelen zelf uw energie kunt opwekken, zal het voor u goedkoper zijn dan voor iemand die alleen maar publiek kan laden of alleen maar gebruikmaakt van de ultrasnel- en de snellaadpalen, die sowieso duurdere elektriciteit verkopen dan wanneer men het thuis zelf kan doen.

Een paar weken geleden was ik aanwezig op de Corda Campus in Hasselt. Daar zetten zeven verschillende aanbieders in op elektrischelaadpaalinfrastructuur. Daarbij zal sowieso die vraag worden gestuurd. Er staan daar niet minder dan 24 laadpalen, zowel snel- als ultrasnellaadpalen. Men kan daarbij kiezen op welke manier men zal opladen en daarbij het verschil in prijs zien. Dat zal voor een goede afstemming zorgen. Wie moet opladen, zal het meest voordelige kunnen kiezen en kunnen bepalen welke laadpaal hij zal gebruiken. In de toekomst zal natuurlijk de marktwerking ook daar volledig spelen en ervoor zorgen dat er een juiste prijs is, die de elektrische rijder finaal dan ook zal willen betalen.

Ik hoor en lees in de pers dat men verwacht dat binnen drie tot vier jaar de fabricage van elektrische auto's goedkoper wordt dan de fabricage van een fossielebrandstofmotor, en dat een aantal automerken zelfs zullen stoppen met de fabricage van de fossieleverbrandingsmotoren voor personenwagens. Dan heb ik opnieuw alle vertrouwen in het feit dat er straks veel meer zero emissies zullen rijden. We zien die curve exponentieel stijgen. Kijk maar naar de cijfers van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en de cijfers die wij zelf bijhouden. U ziet dat allemaal op de website van milieuvriendelijke voertuigen. Men ziet echt wel een enorme stijging. Ik ben er dus gerust in dat het aantal elektrische wagens zal blijven toenemen. Tegelijkertijd zullen we de uitrol van de hele laadpaalinfrastructuur daarop blijven aligneren, zodat iedereen gebruik kan maken van de principes van vertrouwen, nabijheid en bereikbaarheid, zodat iedereen erop kan vertrouwen dat hij of zij met de elektrische wagen nooit zal stilvallen.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Het is goed dat we dit zullen monitoren en verder opvolgen. Ik ben het niet helemaal met u eens. Ik zal u zeggen waarom. Het klopt dat fabrikanten van verbrandingsmotoren nu stoppen met het maken van verbrandingsmotoren. Maar dan moet je met hen doorpraten. Waarom stoppen ze? Omdat het een politieke Europese beslissing is. Het had evengoed een politieke Europese beslissing kunnen zijn om naar alternatieven van fuel te gaan die ook natuur- of klimaatvriendelijk zijn. Dan was men nu al bezig met de ontwikkeling van verbrandingsmotoren die 1 liter per 100 kilometer verbruiken. Maar ze hebben vanwege een politieke beslissing een andere weg gekozen. Dat is de consequentie.

Het is inderdaad een mooi voorbeeld. Ik heb zonnepanelen en ik heb een elektrische wagen, en ik kan mijn wagen opladen als de zon schijnt. Dat is toch fantastisch? Iedereen vindt dat tof. Maar slechts 20 procent van de Vlamingen heeft een eigen dak. Tegen 2029 zal 100 procent van de nieuwe wagens elektrisch zijn. Er is dus een kleine gap van 80 procent die wel anders zal moeten laden of dat publiek zelf zal moeten betalen uit de eigen portemonnee, ofwel via de werkgever, of via zonnedelen. We zullen zien. Daarom moeten we dat monitoren.

En zo komen we bij de volgende vraag.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het zero-emissie-wagenpark
– 3685 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Minister, dit sluit aan bij de vorige discussie. Er komt een verbod tegen 2029 op de verkoop van wagens met een verbrandingsmotor, maar dat wel degelijk onder drie voorwaarden. De eerste voorwaarde is dat er voldoende laadpunten moeten zijn. Dat is de vorige discussie die we hebben gehad. De 'total cost of ownership' (TCO) moet ook voldoende haalbaar zijn, en er moeten voldoende modellen op de markt zijn. Ik denk dat het derde geen probleem zal zijn. Die modellen komen momenteel en masse binnen op onze markt, maar dan vooral vanuit China. De aanbevelingen van het Europees Parlement omtrent de elektrificatie van het wagenpark vermelden ook de uitfasering van de verkoop van deze personenwagens, tegen 2035. Wij gaan dus iets sneller. Dan zou een zero-emissiewagenpark tegen 2050 mogelijk moeten zijn.

Ik heb het daarnet even aangegeven: vele wagens komen uit China. In die elektrische wagens zit een batterij met een combinatie van onder andere lithium, nikkel, koper en kobalt. Die prijzen swingen de pan uit. We weten ook dat al die metalen toevallig door China worden beheerd. We hebben nu een afhankelijkheid qua aardgas. Straks hebben we een afhankelijkheid wat kobalt, nikkel en lithium betreft, die ook weer van buiten Europa komen. Dat is iets om stil bij te staan als we straks denken dat we goed bezig zijn.

Als Vlaanderen zijn inschrijfdoelstellingen qua zero-emissiepersonenwagens wil halen, hoe gaat men die wagens dan betaalbaar houden als die grondstofprijzen nu al omhoog gaan en we afhankelijk zijn van één zone in de wereld? Zal er ook voldoende elektriciteit zijn? Over die vraag is ook al binnen de klimaatcommissie gediscussieerd: hoeveel terawattuur meer elektriciteit gaan we verbruiken? Daarop kwam er eigenlijk geen eenduidig antwoord. Natuurlijk is er minder terawattuur qua diesel of benzine, dat klopt, maar dat moet dan wel worden opgevangen met elektriciteit.

Ik denk dat het aanbod geen probleem zal zijn, maar ik wil toch ook graag uw visie daarop kennen. Hoe gaat u de mensen correct informeren over de doelstellingen, en hoe gaat u hen motiveren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Gryffroy, dank u wel voor deze eveneens interessante vraag.

Wat uw eerste vraag betreft: de batterijtechnologie gaat natuurlijk ook zeer snel. De prijzen van de elektrische wagens zullen evolueren. Hoe zal dat allemaal verlopen? We hebben natuurlijk geen glazen bol, maar er bestaan over dit onderwerp alleszins talrijke studies, die soms ook door veranderende omstandigheden worden ingehaald. Ik zei het daarnet al, bij de vorige vraag: ik heb niet langer geleden dan gisteren nog een artikel gelezen waarin wordt gezegd dat men binnen de vier à vijf jaar een volledige prijspariteit tussen de fabricage van motoren voor fossiele verbranding en die van elektrische motoren verwacht. Naast de aankoopprijs is er ook nog de kwestie van de TCO. Die is vandaag sowieso al een pak goedkoper.

De batterijtechnologie is sowieso ook heel belangrijk. We zien dat men op dit ogenblik alles op alles zet, en natuurlijk is dat in het kader van die schaarste qua

grondstoffen, om te bekijken hoe ervoor kan worden gezorgd dat die batterijen eventueel met andere grondstoffen opnieuw goedkoper kunnen worden. Ik geloof wat dat betreft alleszins in de technologische vooruitgang.

Ik heb er alle vertrouwen in dat het aandeel van zero-emissievoertuigen, zeker van die batterijelektrische voertuigen, blijft toenemen. De cijfers spreken voor zich wat dat betreft. In 2019 was het aandeel van de milieuvriendelijke voertuigen 5 procent. In 2020 was dat marktaandeel al opgelopen. Daar zitten natuurlijk ook nog heel wat hybride voertuigen in. Als we alleen kijken naar de elektrische wagens: in 2020 waren dat er ongeveer 23.000, in 2021 was dat al opgelopen tot meer dan 50.000. Kortom, dat blijft toch wel toenemen. Ik heb alle vertrouwen in de marktwerking wat dat betreft, maar zeker ook in de technologische vooruitgang op het vlak van batterijtechnologie.

Zal er voldoende elektriciteit zijn? Op het vlak van elektriciteitsvoorziening is het vooral zaak om pieken te vermijden en het laden zo veel mogelijk te spreiden over dag en nacht. Daar zijn er mogelijkheden via 'load balancing': de druk op het elektriciteitsnet verdelen tussen de diverse momenten om zo pieken uit te vlakken.

Dan komen we terug bij het element van het bidirectioneel laden, waarbij elektrische voertuigen zelf voor meer stabiliteit op het net kunnen zorgen omdat ze als een soort thuisbatterij kunnen worden gebruikt. De belangrijkste uitdaging op korte termijn is dat er zo snel mogelijk overal in Vlaanderen een 400 voltnet is. Fluvius heeft, zoals u zelf ook wel weet, denk ik, alleszins alvast een investeringsscenario uitgewerkt dat ervoor moeten zorgen dat het net klaar is om het geplande aantal laadpalen van voldoende vermogen te kunnen voorzien. Wat dat betreft, hebben wij regelmatig overleg met Fluvius, zeker ook naar aanleiding van de elektrificatie van onze bussen en stelplaatsen. Ook daar is het immers telkens zaak om voldoende capaciteit op ons elektriciteitsnet te hebben om en masse te kunnen laden.

U vroeg of het aanbod qua modellen van elektrische wagens toereikend zal zijn met het oog op de vraag. Wat dat aanbod betreft, zullen de Europese CO_2-normen sowieso bepalend zijn. Constructeurs worden daardoor verplicht om een groot aandeel zero-emissiewagens te verkopen. Het aanbod, en ook de diversiteit ter zake, zal daardoor ongetwijfeld nog stijgen. Ik nodig jullie opnieuw uit om naar de website www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen te gaan kijken. U vindt daar een gamma aan mogelijkheden. U kunt dan ook zelf de berekening maken: welk elektrisch voertuig is voor u interessant?

De levertermijnen blijven sowieso ook een aandachtspunt, maar ik denk dat, als men niet al te veeleisend is of wil meegaan in bepaalde modellen, ook dat niet echt een groot issue is. Ik heb dat zelf moeten ondervinden.

U vroeg vervolgens hoe we de mensen correct gaan informeren over de doelstellingen, en hoe we hen blijven motiveren. Er lopen tal van communicatiecampagnes rond zero-emissievoertuigen. Ik verwijs ook opnieuw naar onze website. Verder hebben we recent aangekondigd dat we sinds 1 september het paal-volgtwagenprincipe hebben gelanceerd, zodat mensen een aanvraag voor een publieke laadpaal kunnen indienen. Daarstraks werden er nog een aantal vragen specifiek over West-Vlaanderen gesteld. Ik kan u al geruststellen: qua semipublieke laadpalen komen er tussen nu en september 2023 ruim 3400 CPE's (charge point equivalent) bij. Mevrouw Fournier, dat zal ook u als muziek in de oren klinken.

Kortom, ik denk dat al deze elementen er mee toe bijdragen dat meer mensen geneigd zullen zijn om met een elektrische wagen te gaan rijden, om te kiezen voor zero emissie. Tegelijkertijd lopen er ook nog studies om te bekijken hoe we bijkomende stimulansen moeten geven voor de tweedehandsmarkt. Het feit dat de salariswagens straks volledig zero emissie zullen moeten zijn, zal echter sowieso

ook een boost geven aan de tweedehandsmarkt. Via de federale collega's is er op dit ogenblik ook nog het voorstel van de belastingvermindering met 45 procent voor particulieren bij het plaatsen van een private laadpaal thuis.

Kortom, al deze elementen zullen zeker helpen om mensen aan te moedigen om elektrisch te gaan rijden.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik wil nog twee bezorgdheden meegeven waarmee we in het actieplan Clean Power for Transport (CPT) rekening moeten houden.

Ten eerste vind ik dat men te weinig onderzoek doet om batterijen rendabeler te maken. Men gaat ervan uit dat het aantal kilometers dat men wil rijden, de grootte van de batterij bepaalt. Die plakt men dan onderaan de auto. Dat moet dan wel een zware auto zijn, een SUV, die dan weer zoveel meer kilowattuur verbruikt per 100 kilometer. Die vicieuze cirkel moeten we echt doorbreken. Ik zie daar veel te weinig onderzoek op.

Het tweede waar ik te weinig onderzoek op zie, is de vraag hoeveel ik kan recupereren van die batterijen. Bij de productie is er een pak afval, maar ook wanneer de batterij wat minder is: wat kan ik er dan nog mee doen? Dat zou moeten worden meegenomen in dit actieplan, omdat dat daar een onderdeel van is. Waarom zeg ik dat? Omdat ik gigantisch bezorgd ben over de supply chain van de batterijen. 25 jaar geleden zei ik, toen ik sprak over energie, dat de kilowattuur die ik niet verbruikte, de goedkoopste was. Dat is degene waarvan ik niet afhankelijk ben. In de zaal zei iedereen dan: "Allez, wat vertelt hij nu?" Ik zal u zeggen wat ik toen vertelde: exact wat er vandaag aan het gebeuren is. Straks moeten we ervoor opletten, omdat we voor deze grondstoffen zodanig afhankelijk zijn van bepaalde minder stabiele regio's, dat we een supply chain zullen hebben. Ik had graag uw visie daarop gekend.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, collega Gryffroy haalt een aantal absoluut terechte bezorgdheden aan. Tegelijkertijd denk ik ook dat een aantal van die bezorgdheden alleen een oplossing kunnen krijgen op Europees niveau. Minister, u moet inderdaad die problemen signaleren. Het probleem van de supply chain moeten we op Europees niveau afspreken.

Minister, ik heb een schriftelijke vraag gesteld over de impact die volgens u het feit zal hebben dat we vanaf 2029 alleen nog maar elektrische wagens nieuw zullen kunnen kopen in Vlaanderen. Collega Gryffroy lijkt ervan uit te gaan dat dit al verworven is. Er is wel nog wat werk aan de winkel om zo ver te komen. Nu blijkt dat het effect daarvan door uw diensten nog wordt doorgerekend. Ik vind het bizar dat men zo'n maatregel met veel aplomb aankondigt en dat dan een of twee jaar later blijkt dat men eigenlijk niet weet wat daarvan precies het effect zal zijn.

Een tweede bezorgdheid betreft de tweedehandsmarkt. We zien dat de landen rondom ons subsidies geven om een elektrische wagen tweedehands aan te kopen. De Federale Regering heeft de maatregel genomen om bedrijfswagens elektrisch te maken. Maar als in landen rondom ons subsidies worden gegeven om tweedehandswagens aan te kopen, dan zie je wat er gebeurt. In plaats dat die auto's in België zullen blijven op de tweedehandsmarkt, dreigen ze naar het buitenland te gaan. De oplossing daarvoor kan volgens mij niet zijn dat we dan ook maar subsidies beginnen te geven om die auto's aan te kopen. We zouden integendeel tot een rationeel beleid moeten komen. Volgens mij betekent dat dat je de tweedehandsmarkt niet subsidieert.

Ten derde ben ik het volledig eens met mijnheer Gryffroy: minister, u moet initiatieven nemen om op Europees niveau afspraken te maken over kleinere auto's. Dat zijn auto's die minder energie verbruiken. Nu zijn we gewoon de grote energiewinst die we maken door elektrisch te gaan rijden aan het opsouperen aan grote auto's die zwaarder zijn en meer energie verbruiken. Dat is volgens ons, veel meer dan subsidies voor tweedehandswagens, een oplossing om elektrisch rijden betaalbaar te maken voor mensen die het minder breed hebben.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik wil ook nog eens het belang van die betaalbaarheid benadrukken. Minister, bij de vorige vraag gaf u ook al aan dat de verkoop van elektrische wagens de afgelopen jaren gestegen is. Maar gisterenavond verscheen in de krant dat de verkoop van nieuwe wagens op dit moment is ingestort. Er worden 10 procent auto's minder ingeschreven vanwege de moeilijke economische situatie waar de gezinnen op dit moment in zitten. Ik stel ook vast dat de gemiddelde kostprijs van een elektrische auto in Europa de afgelopen tien jaar met maar liefst 21 procent is gestegen. Dat is geteld tot het jaar 2021.

Ik deel de bezorgdheid van collega Gryffroy over de prijzen van de grondstoffen. We zien hoe die prijzen dit jaar al gestegen zijn en ook dat een aantal onderdelen moeilijk te verkrijgen zijn. Ik denk hierbij aan de chips die in de auto's zitten of aan de bekabeling, die in Oekraïne wordt gemaakt. Daarom denk ik dat we nog een forse prijsstijging mogen verwachten.

Op dit moment zien we ook dat binnen Europa vooral de elektrische wagens in het premiumsegment, toch wel de grotere en duurdere wagens, primeren. Maar ze zullen toch voor iedereen beschikbaar moeten worden gemaakt. Dat kan volgens mij alleen maar als de prijzen dalen en als, zoals we net al hebben gezegd, de oplaadinfrastructuur wordt ontwikkeld, en als de keuze tussen de elektrische wagens groter wordt. Er moet meer worden ingezet op kleinere, goedkopere wagens, die dan misschien een minder groot bereik hebben.

Er wordt ook vaak gezegd dat een elektrische wagen op termijn goedkoper is dan een wagen op fossiele brandstof, maar met de huidige energieprijzen vraag ik me af of deze stelling nog altijd opgaat. Is een elektrische wagen op termijn nog altijd goedkoper dan een wagen op fossiele brandstof?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik hoor hier veel pessimistische geluiden. Zelf ben ik optimistisch ingesteld. Ik geloof wel in de technologische vooruitgang en zeker ook in de zero-emissievoertuigen. Op dit ogenblik is er inderdaad een crisis met de inflatie en de grondstofprijzen. Dat geldt niet alleen voor de autosector maar voor alles. Maar ik weiger in die omstandigheden te gaan berusten, negatief te worden en te zeggen dat wij die zero-emissievoertuigen maar moeten vergeten en dat wij geen laadpalen meer moeten installeren. In plaats van voorlopig niets te doen, moeten wij alles op alles zetten om het hoofd te bieden aan tal van uitdagingen. Ikzelf kan er niet voor zorgen dat de prijzen dalen. Ook ga ik niet de tweede-handsmarkt stimuleren met subsidies. Ik heb vertrouwen in de marktwerking en in de technologische vooruitgang.

Ik hoor hier dat er veel te weinig wordt gedaan aan onderzoek en technologische ontwikkeling. Welnu, ik kan u meedelen dat er momenteel een heel grondig en vergevorderd onderzoek loopt bij onder andere de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), bij UHasselt, bij imec, bij KU Leuven en bij EnergyVille. Er wordt een nieuw soort batterijtype ontwikkeld, gebaseerd op lithium en zwavel. Dat type vergt geen kobalt of nikkel, die zeer dure grondstoffen zijn. Wij hebben heel veel van die onderzoekcentra. Ik heb er vertrouwen in dat die al

het nodige doen om de batterijtechnologie enorme sprongen te laten maken. Ik nodig jullie uit om een bezoek te brengen aan de genoemde onderzoeksinstellingen. Zij zoeken naar een groter bereik van de batterijen en naar snellere oplaadpunten.

Ik moet met klem tegenspreken dat er te weinig onderzoek wordt gedaan. Dat blijkt uit mijn contacten met Febelauto. De sector zet volop in op de recuperatie van batterijen. Die worden voor 99 percent gerecycleerd of gebruikt voor andere doeleinden dan wagens, voor bijvoorbeeld koelkasten. Ik heb daar schitterende voorbeelden van gezien. Dat ondersteunt de circulaire economie. Ik heb vertrouwen in de technologische vooruitgang, in de wetenschap, en in alle onderzoeksprojecten die lopen.

Wat de betaalbaarheid betreft, kijk naar de website van de milieuvriendelijke voertuigen. Ga te rade bij verkoopcentra. Voor heel wat merken is elektrisch rijden momenteel al interessanter. Als wij het dan toch hebben over de inflatie en over de prijsstijgingen, weet dan dat ook voor de diesel- en benzinewagens de prijzen enorm gestegen zijn. Wij leven in volatiele tijden, maar ik heb vertrouwen in de toekomst. Ik wil met een optimistische blik kijken naar de verdere ontwikkeling van zero-emissievoertuigen. Wij hebben vorig jaar ambitieuze doelstellingen geformuleerd in het kader van 'fit for 55'. Ik wil in het kader van die klimaatdoelstellingen dat er meer en meer emissievrij wordt gereden. Ook de salariswagens hebben daar een rol in.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik wil een realistische repliek geven. Ik zal erover waken dat het goed gemonitord wordt.

Ingaand op wat collega Bex zegt, is het voor mij onvoldoende dat wij het aankaarten op Europees niveau. Wij moeten een van de voorvechters zijn. Circulariteit is een van de speerpunten van Vlaanderen. Er valt nog heel wat huiswerk te verrichten, als wij niet willen meemaken dat wij straks niets kunnen doen door een gebrek aan grondstoffen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute voor het eerste semester van 2022
– 3697 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute
– 3699 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers
– 3708 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aantal ongevallen met e-steps
– 3849 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van dodelijke ongevallen met fietsers en voetgangers
– 3901 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Karin Brouwers

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Voorzitter, collega's, minister, volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute steeg het aantal doden ter plaatse in de eerste 6 maanden van dit jaar met meer dan 40 procent ten opzichte van diezelfde periode vorig jaar. Zo komen we terug op ongeveer hetzelfde aantal als in 2019, het jaar voor de coronapandemie.

Wat betreft het eerste semester van 2022, stegen ook het aantal gewonden en het aantal letselongevallen met respectievelijk 19 procent en 20 procent ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Alle indicatoren vertonen dus een grote stijging, wat ons allen dient te alarmeren.

In Vlaanderen steeg het aantal verkeersdoden van 99 naar 113, wat het hoogste aantal is sinds 2016. Vooral voor de voetgangers was de balans bijzonder negatief. Ook het aantal doden en letselongevallen onder fietsers kent een trieste stijging.

Minister, hoe reageert u op de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute met betrekking tot het eerste semester van 2022? Welke nieuwe initiatieven koppelt u daaraan?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Voorzitter, collega’s, minister, volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute, op basis van cijfers van de Federale Politie, is het aantal doden ter plaatse op onze wegen in de eerste 6 maanden van dit jaar met bijna 40 procent gestegen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. 231 personen kwamen om het leven. Dat zijn er ongeveer evenveel als voor de coronapandemie. Vooral bij de voetgangers was de balans bijzonder negatief. Het aantal doden steeg van 13 naar 35. Het aantal ongevallen

met de elektrische steps steeg ook fors. Tijdens de eerste 6 maanden gebeurden er 850 letselongevallen, ofwel 5 per dag. Alle indicatoren zitten in stijgende lijn.

Het aantal verkeersdoden stijgt in elk gewest. In Vlaanderen doen Limburg en Vlaams-Brabant het merkelijk beter dan de andere provincies. Antwerpen kende een status quo. In West-Vlaanderen was de balans zeer negatief: daar steeg het aantal doden van 13 naar 31. 12 doden vielen in ongevallen waarbij een vrachtwagen betrokken was. De meest verontrustende trend zien we bij voetgangers, waarbij het aantal verkeersdoden bijna verdriedubbelde. Ook bij fietsers steeg het aantal doden fors: van 17 naar 32 verkeersdoden. Op nationaal niveau stijgt het aantal letselongevallen voor alle types weggebruikers, behalve voor vrachtwagenongevallen. Zo is het aantal letselongevallen met de e-step bijvoorbeeld meer dan verdubbeld.

De conclusie is sprekend: alle indicatoren zitten in stijgende lijn. Er is de laatste vijf jaar geen structurele daling meer waarneembaar van het aantal verkeersdoden in ons land. De nieuwe cijfers tonen meer dan ooit aan dat de uitdaging ligt in het beter beschermen van alle kwetsbare weggebruikers. Uit eerder cijfermateriaal weten we dat veel ongevallen gebeuren in de bebouwde kom.

Minister, welke conclusies trekt u uit de nieuwe verkeersveiligheidsbarometer van Vias?

Welke maatregelen zult u concreet nemen om het tij te keren en kwetsbare weggebruikers beter te beschermen?

Opvallend is de stijging van het aantal ongevallen met een elektrische step. Welke maatregelen zult u hiervoor nemen?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de bebouwde kom veiliger wordt voor kwetsbare weggebruikers?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Voorzitter, collega's, minister, aan de vooravond van de start van het nieuwe schooljaar kwam Vias met verontrustende cijfers naar buiten: het aantal dode en gewonde verkeersslachtoffers daalt al tien jaar niet meer. Een dag later liet hetzelfde Vias weten dat het werkelijke aantal nog een pak hoger ligt, want uit de ziekenhuisgegevens tussen 2005 en 2019 blijkt dat het aantal gewonden vier keer hoger ligt dan de verkeersstatistieken zeggen. Bij fietsers, jonge weggebruikers en senioren ligt dat cijfer zelfs nóg hoger.

Doordat bij veel ongevallen gewonde fietsers of voetgangers niet naar de politie bellen, maar rechtstreeks naar het ziekenhuis gaan, is er dus lang een onderschatting geweest van de gegevens. Maar of je nu rekent met de cijfers van de politie of de ziekenhuizen, de boodschap is duidelijk: al tien jaar daalt het aantal verkeersongevallen met zwakke weggebruikers niet.

In deze commissie hebben we de voorbije jaren geregeld gepleit voor betere fietsinfrastructuur, maar ook voor een sterkere aanpak en duidelijke regels voor speedpedelecs en de elektrische steps. Ook deze zwakke weggebruikers zijn vaak betrokken in een verkeersongeval.

In Lanaken, Beringen en Hamont-Achel zijn er proefprojecten via Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA) lopende om kleine werven die voor ergernis zorgen, versneld uit te voeren.

Minister, bij de start van het laatste volledige werkjaar van deze legislatuur had ik graag volgende vragen gesteld.

Welke investeringen en plannen hebt u nog om deze legislatuur de verkeersveiligheid te verhogen voor zwakke weggebruikers?

Welke acties zult u realiseren voor een verbetering van de infrastructuur?

Welke acties zult u realiseren voor een gedragsverandering bij de zwakke weggebruikers zoals bij de bestuurders van een elektrische step?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, collega's, minister, zoals gezegd door de collega's, blijven ongevallen met e-steps nog steeds in de lift zitten. In de eerste zes maanden van het jaar gebeurden er 846 letselongevallen, wat neerkomt op 5 per dag. Dat betekent dat het aantal ongevallen meer dan verdubbeld is. In Vlaanderen zelf – het is ook al door de collega's gezegd – is er een verdubbeling van 181 naar 388.

Deze cijfers dateren op zich nog van vóór de invoering van de nieuwe regels voor e-steps, toch blijft het een verontrustende tendens.

Minister, hoe evalueert u deze stijgende cijfers?

Hebt u reeds een zicht op een al dan niet positief effect na de invoering van de nieuwe regelgeving?

Dringen verdere maatregelen zich op om deze negatieve trend om te buigen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, collega's, minister, ik dacht dat vandaag niemand zich aan zijn tekst zou houden en we het onmiddellijk zouden kunnen hebben over waarom we hier blijven en blijven praten over verkeersveiligheid en waarom het weinig zoden aan de dijk brengt en de cijfers zo slecht blijven.

Minister, gisteren hebt u een campagne gelanceerd: 'Vertraag niet alleen om een boete te vermijden, maar voor ieders veiligheid' Wat heeft onze minister-president gisteren gezegd in de talkshow De Tafel van Vier? Hij geeft weliswaar zelden de opdracht aan zijn chauffeur om te snel te rijden, maar af en toe moet je gewoon zeggen dat we het risico nemen, zegt Jan Jambon. Dat zal nu worden uitgelegd als een lapsus, als iets wat hij per ongeluk heeft gezegd of wat dan ook.

Collega's, dit is de reden waarom die verkeersonveiligheidcijfers zo slecht blijven. Minister, door zo'n houding te legitimeren, ondergraaft de minister-president alle goede bedoelingen die u hebt met uw verkeersveiligheidsbeleid.

Minister, wat is uw reactie op de uitspraak van de minister-president? Hoe gaat u daarmee aan de slag? Ik vind niet dat we deze uitspraak gewoon als ongelukkig mogen wegzetten en vervolgens overgaan tot de vragen die hier zijn ingediend. Dit moet echt duidelijk worden veroordeeld, want dit is de kern van het verkeersveiligheidsprobleem in Vlaanderen.

Er zijn door de collega's al heel veel dingen gezegd over de Viascijfers van het eerste semester. Ze zijn inderdaad weer bijzonder problematisch, ondanks het feit dat verkeersveiligheid een beleidsprioriteit is.

Ik wil er ook een andere studie van Vias aan toevoegen. Het is een studie op basis van ziekenhuisgegevens waaruit blijkt dat de verkeersonveiligheidcijfers die door de politie worden geconstateerd, een onderschatting zijn van de problemen op het terrein. De grootschalige studie van Vias toont aan dat voor elk door de politie geregistreerd zwaargewond verkeersslachtoffer, er vier personen worden opgenomen in

het ziekenhuis. Dit gaat over zeer ernstige verwondingen zoals schedelbreuken, heupbreuken of wervelletsels. Voor fietsers is deze onderschatting zelfs nog groter, want per officieel geregistreerd verkeersslachtoffer, belanden er zeven fietsers in het ziekenhuis.

Uit de data blijkt dat de daling van het aantal zwaargewonden in het verkeer sinds 2005 minder significant is dan op basis van de politiegegevens mag worden vermoed, met slechts 21 procent minder in plaats van 44 procent. Fietsers zijn sterk oververtegenwoordigd en het aantal ernstig gewonde fietsers stijgt ook. Ik zal niet de hele studie aanhalen, maar de studie toont toch aan dat het bijzonder problematisch is wanneer we kijken naar meer reële cijfers dan die van de politie.

Minister, op mijn eerste vraag moet u niet antwoorden als u op mijn vraag van daarnet antwoordt, maar hoe komt het dat het niet lukt om dit aan te pakken?

Welke extra maatregelen zult u op basis van deze nieuwe gegevens nemen om eindelijk naar nul verkeersslachtoffers te kunnen evolueren? Wat kunnen we daarbij leren van landen en steden die er de laatste jaren wel in slagen om een sterke progressie te maken op het vlak van verkeersveiligheid?

U hebt diepgaand onderzoek aangekondigd naar de verkeersveiligheidscijfers. Welke conclusies kunt u daaruit trekken? Op welke manier heeft het een impact op uw beleid?

Bent u van plan om de ziekenhuisgegevens dieper te onderzoeken om meer inzicht te krijgen in onderliggende factoren die de ernst van het ongeval bepalen, zoals maximumsnelheid, type wegen, veilige infrastructuur voor actieve weggebruikers enzovoort?

Op welke manier zult u de ziekenhuisgegevens in de toekomst gebruiken om een beter zicht te krijgen op de werkelijke verkeersstatistieken? Kijkt u ook naar andere data, zoals die van de verzekeraars?

De voorzitter: Collega's, even voor de goede orde. Ik verneem van de commissiesecretaris dat er al vragen werden ingediend over de uitspraken van minister-president Jambon aan hemzelf. Ik denk dat we ook een beetje correct moeten zijn en hem laten antwoorden. Dat lijkt me toch logisch. Het schijnt zelfs dat u er zelf bij bent. *(Opmerkingen van Stijn Bex en Martine Fournier)*

Dat laat ik aan de minister over.

Ik wil er de collega’s gewoon attent op maken. *(Opmerkingen van Stijn Bex en Martine Fournier)*

Ik wou jullie dat even meegeven, dat het correct zou zijn dat de vragenstellers het antwoord krijgen van degene die de uitspraak heeft gedaan.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, ik denk dat dat een terechte opmerking is. Heel veel collega's hebben hier terechte vragen over verkeersveiligheid gesteld en over de cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias, die inderdaad niet goed zijn.

Vanmorgen ben ik ook al door verschillende personen gecontacteerd over de uitspraken die onze minister-president blijkbaar gisteren in een tv-programma heeft gedaan. Ik heb zonet begrepen van de voorzitter, mijnheer Bex, dat u daarover een interpellatie indient bij de minister-president zelf. Ik neem aan dat de minister-president uzelf ook tekst en uitleg zal geven.

Van mij zult u niet anders verwachten dan dat ik zulke afspraken niet kan appreciëren. We doen al het mogelijke voor sensibilisering, voor campagnes rond snelheid maar ook rond drank en drugs als afleiding omdat we weten dat die drie aspecten nog altijd de drie grote killers in het verkeer zijn.

Zeker als we naar snelheid kijken, worden er op jaarbasis meer dan drie miljoen pv's uitgeschreven, ruim 9000 per dag. Kortom er wordt vandaag de dag nog heel snel gereden en snelheidslimieten worden niet gerespecteerd. Als we al die verkeersveiligheidscijfers of statistieken bekijken, kan ik ieder alleen maar oproepen om zich aan de snelheidslimiet te houden. We hebben die snelheidslimieten niet zomaar opgelegd, integendeel, ze zijn er net om te zorgen voor meer verkeersveiligheid. Dat is dan ook de reden waarom wij campagnes opzetten, waarom wij tegelijkertijd aan de federale overheid vragen om maatregelen te nemen om de pakkans te vergroten, waarom wij GAS5 hebben uitgerold, zodat lokale bestuur ook in de zone 30 en de zone 50 zelf massaal kunnen overgaan tot handhaving om snelheidsovertredingen te kunnen beteugelen. Niet om zoveel mogelijk boetes te incasseren, maar wel om bij eenieder de mindshift te realiseren om zich te houden aan de verkeersregels, of het nu om snelheid, afleiding of drank en drugs gaat. Het kan gewoon niet. Als we naar alle cijfers kijken, moet het eens te meer een duidelijke boodschap zijn aan eenieder.

Heel wat collega's hebben hier terecht heel wat vragen gesteld. Wat met die verkeersveiligheidsbarometer van Vias? Wat met deze slechte cijfers inzake verkeersveiligheid? Niemand kan vrolijk worden van deze cijfers want ze zijn inderdaad niet goed.

We hebben twee volle jaren gehad in het teken van covid, 2020 en 2021, waarbij er ietwat betere cijfers waren. Ik nuanceer dat door heel duidelijk 'ietwat betere' te zeggen. Want opnieuw: elk slachtoffer in het verkeer, een dodelijk slachtoffer of iemand met een zwaar lichamelijk letsel, is een slachtoffer te veel. We moeten alles op alles zetten om zo snel mogelijk een kentering in deze cijfers te krijgen.

De covidpandemie heeft ietwat impact gehad, maar we stellen vast dat we opnieuw bij de cijfers van 2019 zijn. We kunnen ons inderdaad afvragen of we daarbij ook de cijfers van de Federale Politie moeten meenemen, ook het aantal dodelijke slachtoffers met die dertig dagen extra. Kortom, het gaat erom dat de cijfers slecht zijn en dat we alles op alles moeten zetten om die cijfers te verbeteren.

Ik heb al meermaals in deze commissie gezegd – en ik moet dat tot in den treure blijven herhalen: als het specifiek gaat over verkeersveiligheid, is het een en-en-enverhaal. We moeten er enerzijds voor zorgen dat we comfortabele en veilige infrastructuur hebben. Dat doen we zelf als wegbeheerder voor ruim 7700 kilometer gewestwegen, als waterwegbeheerder, met heel wat jachtpaden, die ook gebruikt worden als functionele fietspaden. We hebben heel wat kilometers in eigen beheer, en daar moeten we als wegbeheerder zorgen dat die veilig en comfortabel zijn. Ik denk dat ik gerust mag stellen dat we bezig zijn met een inhaalbeweging. Maar tegelijkertijd moet ik ook heel duidelijk erkennen dat we er nog lang niet zijn.

Tegelijkertijd roepen we ook andere wegbeheerders – vooral onze lokale besturen, want we zien bijvoorbeeld dat zes op de tien fietsongevallen gebeuren op gemeentewegen – op om te zorgen voor meer veilige infrastructuur, fietsinfrastructuur, maar ook weginfrastructuur tout court, conflictvrije kruispunten; het hele gamma hoort erbij. Alleszins moet die infrastructuur veilig zijn, maar daarnaast is ook het gedrag van eenieder die zich in het verkeer begeeft van essentieel belang. Bij het gedrag focussen we enerzijds op opleiding, anderzijds ook op tal van campagnes, sensibiliseringscampagnes. Ook dat blijft een essentieel gegeven. Iedereen die zich in het verkeer begeeft, heeft een verpletterende verantwoordelijkheid, en moet rekening houden met de andere weggebruikers,

mag geen andere weggebruikers in gevaar brengen. Dat is en blijft tout court de globale boodschap.

We blijven alles ook continu monitoren. Ik wil dat niet meegeven als zijnde een dooddoener, integendeel. We hebben hier in 2021 een ambitieus verkeersveiligheidsplan op tafel gelegd, met 37 concrete maatregelen die we willen gebruiken om ervoor te zorgen dat er een kentering komt in deze verkeersveiligheidscijfers, met ook een aantal ambitieuze doelstellingen. Het blijft nog steeds een zaak om die ambitieuze doelstellingen effectief te halen. We hebben onze Vision Zero, maar we hebben ook die tussentijdse doelstellingen. De cijfers die we nu van Vias gekregen hebben, zijn een duidelijk signaal dat we die doelstellingen niet gaan halen.

Vandaar dat ik ook altijd gezegd heb dat de opmaak van een verkeersveiligheidsplan, waarbij we zeker die actieve weggebruiker centraal stellen, één zaak is. Maar ik wil geen verkeersveiligheidsplan dat nadien een boek is, een plan dat in de kast belandt en maar één keer per jaar misschien eens eventjes boven wordt gehaald. Nee, voor mij is dat een dynamisch plan, waarin we telkens alles moeten monitoren, en desgevallend ook moeten bijsturen. En we moeten zeker ook overgaan tot de uitwerking van al deze elementen.

Ik kan u zeker meegeven dat we op onze laatste Taskforce Verkeersveiligheid – deze van september, nog zeer actueel – al die verkeersveiligheidsbarometers en verkeersveiligheidsstatistieken, maar ook onze eigen cijfers, grondig geanalyseerd hebben. U weet dat we ook semestriële rapporteringen doen, om zodoende continu de vinger aan de pols te houden, en om desgevallend bijkomende, nieuwe acties uit te rollen, om sneller in te spelen op het sluitstuk. Welke concrete maatregelen hebben we specifiek voor de actieve weggebruikers? Waarom specifiek deze actieve weggebruikers? Uit statistieken blijkt dat zij nog altijd een groot aandeel vertegenwoordigen in deze slechte cijfers. Vandaar hebben we op korte termijn heel wat maatregelen uitgerold of in de pipeline.

We hebben het afwegingskader 'verkeerslichten maximaal conflictvrij', waarbij verkeersveiligheid opnieuw een veel grotere prioriteit krijgt dan doorstroming. Wanneer verkeerslichten worden aangepast, krijg ik regelmatig nadien een burgemeester of een schepen aan de telefoon met de vraag om die lichten weer aan te passen omdat er files of opstoppingen ontstaan. Het is keer op keer hetzelfde liedje. Dan is de vraag natuurlijk wat we willen. Willen we focussen op conflictvrij, op veel meer verkeersveiligheid? Of wil je een vlottere doorstroming? Maar we weten ook dat als mensen – en zeker ook die actieve weggebruikers – te lang wachten aan een rood licht, ze dan de vlucht vooruit nemen, en dan toch de lichten negeren. Dat willen we natuurlijk ook niet. Het is een heel duidelijke afweging, en wat dat betreft is dus ook dat afwegingskader bijgestuurd, en zit dat ook in zijn finale fase.

Hetzelfde geldt voor de ontwerprichtlijn voor oversteekplaatsen voor voetgangers. Daarnaast is er een nieuw afwegingskader voor snelheid op gewestwegen buiten de bebouwde kom. Ik weet wel dat een groot aandeel van de ongevallen – zeven op de tien fietsongevallen – gebeurt binnen de bebouwde kom. We hebben binnen de bebouwde kom al een afwegingskader – voor 30 kilometer per uur – gelanceerd en uitgerold, en ter beschikking gesteld aan alle lokale besturen. We zijn bezig met een nieuw afwegingskader voor de snelheid op gewestwegen buiten de bebouwde kom.

Voor infrastructuur voorzien we 300 miljoen euro. We zullen daar straks bij de toelichting van de rekening nog stil bij staan, maar het zijn ongeziene bedragen, die we specifiek in fietsinfrastructuur investeren. Is daarmee alles opgelost? Neen, we hebben nog altijd een lange weg te gaan, maar we blijven er wel continu op

focussen. We blijven ook de missing links op onze fietssnelwegen wegwerken. We hebben daarvoor al enerzijds het Fietsfonds met 50 procent verhoogd. Tegelijkertijd hebben we recentelijk nog eens extra 45 miljoen euro ter beschikking gesteld aan de provinciale besturen, om versneld de missing links in de fietssnelwegen weg te werken. Daarnaast focussen wij zelf, met onze Vlaamse entiteiten – ik denk aan Lantis, aan De Werkvennootschap, maar ook aan De Vlaamse Waterweg – ook heel wat missing links op onze fietssnelwegen weggewerkt.

We zetten in op sensibilisering, op tal van campagnes, samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), maar ook samen met heel wat andere mobiliteitsverenigingen. Ook daar blijven we verder op inzetten. De verdere kennisverspreiding rond de zone 30 en het nieuwe afwegingskader, heb ik al in de marge vermeld, maar ook dat wordt telkens ter beschikking gesteld, zodat we gaan tot meer leesbare snelheidsregimes en alleszins ook meer verkeersveiligheid. We hebben uiteraard ook onze MIA-proeftuinen, die in Limburg en West-Vlaanderen lopen met specifieke acties, maar waarbij we ook een regelluw kader hebben uitgerold, om versneld heel wat conflicten op te lossen. Ik denk ook aan een versnelde uitrol van onze fietsroutes en onze fietszones rondom de schoolomgevingen.

Er zijn dus heel veel elementen. Is dat genoeg? Moeten we daardoor op onze lauweren rusten? Neen, de cijfers zijn opnieuw een veeg teken aan de wand dat we nog meer moeten doen.

Ik heb de vraag rond de steps. De nieuwe regelgeving is inderdaad van kracht sinds 1 juli. De verkeersveiligheidsbarometer heeft betrekking op het eerste half jaar. Ik hoop alleszins dat die nieuwe regelgeving een impact zal hebben, maar ook op dat vlak zullen we moeten blijven monitoren, en moeten we kijken of er nog meer gedaan moet worden.

Wat betreft de onderzoeken van de ziekenhuisgegevens, en ook – mevrouw Lambrecht refereerde ernaar – de zeer slechte cijfers inzake fietsongevallen in West-Vlaanderen: die cijfers hebben mij ook duidelijk verontrust. Ik heb wat dat betreft dan ook contact opgenomen met de gouverneur van West-Vlaanderen, omdat ik weet dat zij daar zelf ook een heel actief beleid rond voeren. We hebben wat dat betreft ook zeer interessante informatie ter beschikking gekregen. Men vraagt hier onderzoek van de ziekenhuisgegevens. We zitten natuurlijk altijd op een dunne koord, op een dun evenwicht rond heel de privacygegevens.

We kijken toekomstgericht, hoe we, zoals West-Vlaanderen doet, de geanoniemiseerde cijfers uit de pv's ter beschikking kunnen krijgen, om dan heel snel te kunnen schakelen, en te kijken naar waar er een verkeersongeval gebeurd is, samen met de lokale actoren, met politieagenten. Is er een conflict in de infrastructuur, ja of neen? Sommigen zeggen om dat niet te doen, want dan zal je onmiddellijk een nadelige erkentenis inzake verantwoordelijkheid hebben, inzake juridische geschillen achteraf. Maar als we anderzijds – ik heb het zelf in het verleden al een paar keer gedaan – heel gericht kunnen kijken of er een conflict is met de infrastructuur, of de infrastructuur veiliger geweest was door extra verlichting, door een verhoogde oversteekplaats of wat dan ook, als dat een impact kan hebben, dan vind ik dat het onze verantwoordelijkheid is om dan ook te schakelen. Vandaar mijn vraag om zeker – in samenspraak met de parketten – te kijken hoe we daar sneller op de bal kunnen spelen. We hebben dat ook besproken op onze Taskforce Verkeersveiligheid, en we gaan daar dan ook volop werk van maken.

Ik moet op dat vlak natuurlijk ook de lokale besturen meehebben, want ik zeg opnieuw: meer dan 60 procent van de verkeersongevallen met fietsers gebeurt op lokale wegen, gebeurt op gemeentewegen. Het is ook hier weer kijken hoe we op dat vlak met alle mogelijke partners de vlucht vooruit kunnen nemen. We hebben

dat ook besproken – zoals ik al zei – op de taskforce, en ook daar zijn al onze experten aan het meedenken over hoe we daar de vlucht vooruit kunnen nemen, hoe we daar ook – in samenspraak met de federale collega's – kunnen zorgen om sneller een en ander te doen.

Kortom, we doen heel veel. Is dit genoeg? Het zal nooit genoeg zijn. Het zal pas genoeg zijn op het moment dat we geen enkel dodelijk slachtoffer meer hebben. Dat is denk ik de boodschap die we moeten geven aan alle nabestaanden, aan familieleden van dodelijke slachtoffers, maar zeker ook aan mensen die een zwaar lichamelijk letsel hebben opgelopen. Alle maatregelen kunnen een beetje soelaas brengen, maar we zullen continu de vinger op de wonde moeten blijven houden, en continu blijven monitoren, en schakelen, en nieuwe maatregelen uitrollen, om effectief een kentering te krijgen in deze slechte cijfers.

Ik hoop dat we dat met vereende krachten doen. Jullie kunnen me iedere week vragen stellen daaromtrent, en ook suggesties doen uiteraard. Door ons daar met meer mensen over te buigen, geloof ik dat we meer wijsheid in pacht zullen hebben. Kortom, ik zie in jullie allen alleen maar bondgenoten, om te kijken hoe we sneller een kentering in deze slechte cijfers kunnen teweegbrengen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, dank u wel voor uw zeer uitgebreid antwoord. Het is inderdaad juist dat u zegt dat er verschillende factoren noodzakelijk zijn die positief ingevuld moeten worden om de verkeersveiligheid te optimaliseren. Sedert corona hebben we allemaal moeten vaststellen dat we – gelukkig – meer de auto laten staan en meer met de fiets en te voet gaan. Zo'n weggebruik vraagt natuurlijk andere infrastructuur. We moeten inderdaad vaststellen dat de transitie op het terrein nog niet overal optimaal uitgerold is. Ik hoop dat we met de uitrol van uw MIA-verhaal toch sneller meer resultaten op het terrein zullen zien.

Eergisteren konden we in de krant De Tijd lezen dat de technologie om realtimedata in te zetten om ons verkeer vlotter en veiliger te maken, volop uitgerold wordt. Aan de hand van 4G- en 5G-datacommunicatie is het mogelijk om verkeerslichten te organiseren – de zogenaamde intelligente verkeerslichten – die via die data met elkaar kunnen communiceren en ook met andere weggebruikers data kunnen uitwisselen. Zo zou er een maximale doorstroming kunnen ontstaan. Dat is vanzelfsprekend ook positief voor de verkeersveiligheid. De komende jaren zullen 350 Vlaamse kruispunten uitgerust worden met dergelijke intelligente verkeerslichten. Minister, hebt u enig zicht op de tijdlijn? Wat is de uitrol van deze intelligente verkeerslichten op onze Vlaamse kruispunten? Wanneer mogen we de volgende stappen verwachten?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, dank voor het antwoord en dank om ons bondgenoten voor veilig verkeer te noemen. Wij zijn dat, maar eigenlijk verwacht ik dan ook van u dat u vandaag een public statement maakt als bondgenoot voor veilig verkeer. U zegt dat u de uitspraak van de minister-president niet kunt appreciëren. Ik vind dat nog heel zwak uitgedrukt. Gaat u vandaag ook publiekelijk een statement maken als onze bondgenoot, dat u helemaal niet gediend bent met uitspraken van de minister-president over verkeersveiligheid en dat u zich schaamt ten opzichte van de familieleden die te maken gehad hebben met een dode, met een verkeersgewonde? Want gewoon zeggen dat u het niet apprecieert … Ik apprecieer heel veel niet, maar wat hier vandaag gebeurd is, vind ik heel erg. Dat debat gaan we inderdaad nog op een andere plaats bij minister-president Jambon zelf voeren. Maar alstublieft: steun ons en zeg publiekelijk of maak een persbericht – we zien er genoeg passeren – dat u helemaal niet akkoord gaat en dat dat niet kan.

U blijft inderdaad altijd de mooie opsommingen doen. Ik zeg zeker niet dat uw diensten niet werken aan mooie plannen, aan mooie punten die hopelijk inderdaad niet in de kast blijven liggen, maar het helpt niet. Op dit moment helpt het niet. Als er vijf jaar geen structurele verbetering van cijfers is, dan moet je toch denken om het anders aan te pakken, om misschien iets minder theoretisch te werk gaan en iets meer op het terrein te werken, want zoals we allen hebben geleerd, iedereen die ooit in Kopenhagen geweest is: voor het fietsen start alles met infrastructuur.

U zegt dan dat er gemonitord zal worden als er ongevallen zijn of dat het komt doordat de infrastructuur daar niet in orde is. Ik weet in mijn thuisstad Brugge op welke plaatsen die niet in orde is, of in Vlaanderen. En het komt niet in orde. Dat komt op lijsten te staan en het duurt jaren, zoals bijvoorbeeld bij de R30. Als er dan een dode valt, gaan we weer zeggen dat we het weten, dat het gemonitord is dat het daar gevaarlijk is. Dat is een van de punten: er moet veel sneller op het terrein aan de infrastructuur opgetreden worden. Ik vraag nog eens met aandrang om de zone 30 en het trage rijden in bebouwde kom mee te nemen als de verkeersveiligheid niet gegarandeerd is. U zegt dat dat afwegingskader er is. Maar wie dat niet wil gebruiken, gebruikt het niet.

En dan wil ik u feliciteren, want soms zijn uw plannen zo goed. Met verbazing las ik het plan dat we voor 1 euro op het openbaar vervoer zouden mogen. Ik breng dat hier ter sprake omdat dat ook een van de dingen is die kunnen helpen voor meer verkeersveiligheid. Want meer mensen op het openbaar vervoer, wil zeggen minder auto’s op straat, minder auto’s in de file en minder opgejaagde chauffeurs. Ik vind het jammer dat u niet verdergegaan bent met dat heel goede plan om voor 1 euro mensen via openbaar vervoer op veilige manieren naar plaatsen te brengen.

U moet ons niet overtuigen dat u geld hebt. Er is geld. Iedereen weet het. Daarover klagen we niet. We klagen over het aantal doden en gewonden dat de laatste vijf jaar niet meer structureel daalt. Blijft u nog altijd denken dat u tegen 2050 nul verkeersdoden zult kunnen hebben op de Vlaamse wegen? Of krijgt u daar ook een beetje schrik voor?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik weet dat u heel veel maatregelen neemt om de verkeersveiligheid te verhogen, niet alleen voor de zwakke weggebruiker maar voor iedereen. Iedereen in deze zaal, maar ook iedere Vlaming, wil dat we naar nul verkeersdoden gaan. Maar veel verkeersongevallen, minister, zijn te wijten aan het menselijk gedrag, bijvoorbeeld te snel rijden. Ik verwijs ‘graag’ – tussen aanhalingstekens – naar de uitspraak van minister-president Jambon. Collega’s, ik vind het not done dat een dergelijke uitspraak van een minister-president komt. Minister, het is misschien gepast dat u iets hardere taal gebruikt hierover.

Maar dit terzijde. Ik weet wel, minister, dat tegenover dergelijk menselijk gedrag geen wetten en reglementen bestand zijn. Ook zeker geen sensibiliserings-campagnes. Minister, welke bijkomende acties zult u samen met de politie onder-nemen om veel meer handhaving te doen? Soms denk ik dat dat het enige is dat in sommige gevallen kan helpen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik heb niet onmiddellijk een antwoord gekregen op de vraag die ik had gesteld over de e-steps en de e-fietsen. Indien daar, ondanks de maatregelen die worden genomen, geen verbetering in komt, zullen we andere maatregelen moeten treffen ter bescherming van de gebruikers van de e-steps. Ik heb daarover een persoonlijk standpunt. Ik heb in deze commissie al met een paar

attributen rondgelopen, maar dat zijn toch elementen die ik zou willen aanhalen als die trend zich blijft voortzetten na de invoering van de strengere regels.

Voor de rest, collega's, denk ik dat we allemaal bondgenoten zijn voor een betere verkeersveiligheid. Het discours van bepaalde collega's is ook niet nieuw. Mijn antwoord is ook hetzelfde: ik zie wel degelijk dat er op het terrein infrastructuur-ingrepen gebeuren, die het zeker voor fietsers veiliger pogen te maken. Maar inderdaad, gedrag kun je niet altijd bepalen. Voor wat betreft verkeersveiligheid ben ik niet pessimistisch. Ik zie overal schoppen in de grond gaan. Er zijn dagelijks mensen die mij zeggen dat er te veel werken bezig zijn, maar die werken zijn wel degelijk nodig. Ik zie ook dat bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de nodige energie wordt gespendeerd om de zaken veiliger te maken. Ik wil ook niet altijd een klaagzang houden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik heb nog twee puntjes. Ik ben er ten eerste van overtuigd dat u vol goede bedoelingen aan de verkeersveiligheid werkt, maar ik hoop dat wanneer uw medewerkers u evenzeer stokken in de wielen steken als minister-president Jambon heeft gedaan met zijn uitspraak van gisterenavond, u dan kwaad wordt en verder komt dan te zeggen dat u dit niet apprecieert. Ik roep dus op, net zoals verschillende collega's, om de uitspraken van de minister-president strenger te veroordelen.

Ten tweede denk ik dat het stilaan duidelijk wordt dat, naast de vele goede initiatieven die u neemt, er een aantal initiatieven nodig zijn waarmee we grotere stappen kunnen zetten, waarmee we in een keer een groot verschil maken. Wij blijven erop terugkomen dat het een goede zaak zou zijn om de zone 30 in de bebouwde kom in te voeren. Niet in elke straat van de bebouwde kom, maar als u alle lokale besturen met die maatregel zou verplichten om eens goed die denkoefening te maken, dan zouden er in een keer heel veel zones 30 kunnen bij komen in plaats van zoals het nu gaat, stapje per stapje, waarbij de ene gemeente iets doet en dan weer de andere. Zo'n maatregel hebben we nodig om echt iets te kunnen doen aan de verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Ik wou me heel kort even aansluiten, want er is hier ondertussen heel wat gezegd geweest, en er zijn door de collega's heel wat terechte vragen gesteld. Het belooft dan ook niet de laatste keer te zijn dat die veiligheidsbarometer hier aan bod zal komen.

Minister, ik ben wat ontgoocheld. Ik heb in uw repliek helaas weinig nieuwe initiatieven gehoord om die vlucht vooruit te nemen. Wel hoor ik voor het eerst dat u, na het inkijken van deze nieuwe cijfers, inziet dat we deze ambitieuze doelstellingen niet met het huidige beleid zullen halen. Vrolijk word je er allerminst van. Er is geen structurele daling meer van de verkeersdoden in ons land.

In de eerste helft van dit jaar steeg het aantal doden ter plaatse op onze wegen met meer dan 40 procent ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Opvallend is ook die aangekaarte stijgingen in de provincies West- en Oost-Vlaanderen. Zonder cijfers te herhalen, is vooral ook de stijging van het aantal letselongevallen met de e-steps opvallend. Wat mij vooral tegen de borst stoot, is ook die ellendige traagheid van het verkeersveiligheidsbeleid, dat ook jaarlijks vele doden en gewonden kost in ons verkeer.

Minister, het is toch niet uit te leggen dat bepaalde verkeerspunten die aangeduid staan als verkeersonveilig, twintig jaar later nog steeds staan aangeduid als 'onaangepakt' op die zwarte lijst. Ik verwijs hierbij nog eens naar de talrijke

tussenkomsten die ik gedaan heb rond de verkeersveiligheid bij wegenwerken op autostrades. Het lijkt wel telkens dat er eerst doden moeten vallen, vooraleer er meer accurate maatregelen genomen worden om die kop-staartbotsingen te vermijden.

Hetzelfde voor de e-steps: waarom moeten er jaren overheen gaan vooraleer er nog maar gedacht wordt aan maatregelen die het gebruik ervan reguleren, en ook verkeersveiliger maken.

Ik rond af met op te roepen om werk te maken van een krachtdadiger verkeersbeleid, dat eindelijk het aantal verkeersslachtoffers snel terugdringt. Samen met uw federaal minister streeft u, minister, naar die nul verkeersdoden in 2050. Het mag niet bij woorden blijven. Ouders die hun kinderen dagelijks het verkeer insturen, willen ook eens eindelijk die daden zien, want elke verkeersdode is er absoluut een te veel, minister.

Ik heb geen bijkomende vragen meer.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mevrouw Moors, u vroeg naar de datatechnologie. De datatechnologie is bij ons – in het kader van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) – opgenomen bij mobiele data. We trekken daar 18 miljoen euro voor uit, en er zijn 250 locaties voorzien waar we met die VRI-installaties (verkeersregelinstallatie), die datagestuurde lichtenregeling, verder vooruitgang willen boeken.

Mevrouw Lambrecht, u vraagt een publiek statement, en u zegt dat ik niet hard genoeg ben. Ik heb heel duidelijk gezegd dat ik eenieder oproep om zich aan de snelheidslimieten te houden. Die snelheidslimieten, dat zijn veiligheidslimieten. Ik heb het programma gisterenavond niet gezien, maar ik heb vanochtend wel al heel duidelijk laten weten dat ik dergelijke uitspraken absoluut niet kan goedkeuren. Niet goedkeuren of niet appreciëren, daar zit misschien een kleine nuance in, maar alleszins kan ik ze niet goedkeuren. Ik denk dat we hier allemaal als politici sowieso een voorbeeldfunctie hebben, en dat we ons te houden hebben aan de verkeersreglementen, en wat dat betreft een voorbeeld moeten geven.

Ik rij zelf ook regelmatig met mijn chauffeur, en ik heb mijn chauffeur zelf al op de vingers moeten tikken op momenten dat hij zijn gsm wou nemen onder het rijden, of op het moment dat hij me wou laten uitstappen op een fietspad. Ik zal dat ook blijven doen. Ik zeg opnieuw: we hebben allemaal een voorbeeldfunctie. Niemand is onfeilbaar, maar ik denk wel dat we alles op alles moeten zetten om die verkeersveiligheid hoog in het vaandel te dragen.

U zegt dat het verhaal van het 1 euroticket soelaas kan brengen inzake verkeersveiligheid. Ik vind dat een beetje vergezocht. Ik heb gisteren, in het kader van de zwartrijders bij De Lijn, de boodschap al meegegeven. Ik denk dat wanneer mensen een ticket van anderhalve euro niet willen laten zien wanneer ze op een bus of een tram stappen, dat ze dan ook geen ticket van 1 euro zullen boeken. Wat dat betreft denk ik dat dat moeilijk is.

U zegt: meer mensen op de bus betekent minder auto's. Helaas heb ik vanochtend moeten vernemen dat er in Genk een dodelijk fietsongeval is gebeurd, waarbij gewoon twee fietsers, twee speedpedelecers, met elkaar in aanvaring kwamen. Daar was geen gemotoriseerd voertuig bij betrokken, dus dat zal daar ook geen soelaas brengen. Het was een ongeval op een fietspad, tussen twee fietsers. Kortom: helaas gebeuren dergelijke dingen ook. Dan zeg ik opnieuw dat gedrag

en kennis van de wetgeving ook nog altijd mee van groot belang zijn. Pas uw snelheid aan aan de plaatselijke situaties.

U vraagt ook of ik schrik heb dat we de doelstellingen van 2050 niet gaan halen. Ik vind schrik of vrees altijd een slechte raadgever. Ik kan alleen maar blijven monitoren, en bijsturen indien nodig. Hier is het nodig. We hebben in juni 2021 een ambitieus verkeersveiligheidsplan goedgekeurd. De cijfers dalen niet. Dus wat dat betreft blijven we bijsturen, blijven we bijkomende acties op touw zetten, om ervoor te zorgen dat er een kentering komt. Maar opnieuw: dit is een verantwoordelijkheid van velen. Ik heb mijn verantwoordelijkheid, maar eenieder die zich in het verkeer begeeft heeft ook een verantwoordelijkheid.

Mevrouw Fournier, u vroeg of we bijkomende acties zouden ondernemen met de politie. Ik denk dat we talrijke acties opzetten: snelheid, drank en drugs, maar ook alle handhavingsacties tout court. Ik heb binnenkort ook een afspraak met een aantal politierechters. Ik wil ook met hen samen kijken wat nog meer kan. Ik heb daarnet al gezegd dat we de acties die de gouverneur van West-Vlaanderen neemt, ook breed willen uitspreiden. Ik denk dat dat goede maatregelen zijn. Dat zijn een aantal reactieve maatregelen, nadat een verkeersongeval gebeurd is, maar bijkomend moet ik ook weer het verhaal van MIA plaatsen, en ook het verhaal van onze kindnorm, die we uitgerold hebben.

We willen ook proactief te werk gaan en niet wachten tot er een verkeersongeval gebeurd is. We gaan proactief – bijvoorbeeld aan de hand van data, detectie en burgerplatformen – bekijken welke locaties subjectief als onveilig worden ervaren. Hoe kunnen we dan voorkomen dat daar ongevallen gebeuren? Betekent dat dan dat er tout court geen ongevallen gebeuren? Neen, we zien vaak dat, bijvoorbeeld ook na een herinrichting van een kruispunt of een andere aanpassing, er toch nog ongevallen gebeuren. Kortom: proactief en reactief werken, dat blijft tout court de boodschap.

Mijnheer Meremans, u had het over de e-steps. Ik weet dat u er enorm begaan mee blijft en ik herinner me ook nog dat u hier in volledige uitrusting, met onder meer een helm, aanwezig was in deze commissie. U begreep dat er totaal geen draagvlak was voor het dragen van een helm. We hebben alleszins wel het engagement opgenomen dat we, nadat de nieuwe regelgeving in voege is getreden op 1 juli 2022, sowieso een evaluatiemoment zullen inlassen om te bekijken of er bijsturingen zullen moeten gebeuren. Tegelijkertijd denken we eraan om ook bijsturingen te doen aan de rijopleiding rond bepaalde sectoren.

Mijnheer Bex, de zone 30 in de bebouwde kom is een never-ending story. We zullen het misschien iedere week moeten herhalen, maar ik blijf daar bij mijn verhaal van die subsidiariteit. Ik denk dat lokale besturen hun eigen grondgebied het beste kennen. Zij weten waar het best welke snelheidslimieten worden opgelegd. Ik zie dat heel veel lokale besturen aan de slag gegaan zijn met ons afwegingskader voor zone 30 en dat ook effectief gebruiken om bepaalde snelheidslimieten op te leggen. Ik zie dat sommige lokale besturen zelfs verder gaan en overschakelen naar de woonerven, met andere woorden naar een zone 20. Welke snelheidslimieten men ook oplegt, het moet telkens opnieuw leesbaar zijn. De weggebruiker moet er ook vertrouwen in hebben dat de snelheidslimieten in overeenstemming zijn met de weginrichting. Die leesbaarheid en dat vertrouwelijkheidsbeginsel zijn wat dat betreft essentieel. Bijkomend is ook de handhaving essentieel. Ik ben dan blij vast te stellen dat heel veel lokale besturen vandaag overgeschakeld zijn naar GAS 5, om opnieuw die stok achter de deur te hebben.

Ten slotte heb ik nog de boodschap gekregen om krachtdadiger op te treden. Ik wil wel, maar ik kan uiteraard ook geen ijzer breken met mijn handen. Ik zeg opnieuw: het is een verantwoordelijkheid van eenieder, ook een verantwoordelijkheid van mij. Ik denk dat we heel veel gerichte maatregelen nemen, zowel qua infrastructuur als

qua sensibiliseringscampagne en ook zeker qua educatie. Maar het is klaarblijkelijk niet genoeg. We zien dat de cijfers niet goed zijn. Ik zal er dan ook op blijven hameren om alles op alles te zetten om ervoor te zorgen dat we effectief een kentering krijgen in deze slechte cijfers, slechte cijfers die opnieuw onnoemelijk veel menselijk leed maar ook veel maatschappelijke kosten met zich meebrengen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik wil gewoon het belang onderschrijven van de samenwerking tussen de lokale besturen en Vlaanderen. Ik denk dat de lokale besturen inderdaad het best hun eigen terrein kennen en kunnen aanduiden waar infrastructurele maatregelen nodig zijn. Ik hoop dat de inspanningen die de lokale besturen, samen met Vlaanderen, uitrollen op korte termijn, inderdaad hun vruchten zullen afwerpen, want verkeersveiligheid is natuurlijk niet alleen een zaak van Vlaanderen, maar ook van lokale besturen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Data verzamelen is heel goed, minister, maar ga toch ook het terrein op. We weten waar de gevaarlijke punten liggen. Ze blijven er soms jaren liggen. Pak ze gewoon aan.

Wat het 1 euroverhaal betreft, vind ik het intellectueel niet correct dat u doet alsof ik zou zeggen dat dat dé oplossing is voor verkeersveiligheid. U bent altijd boos als wij niet meegaan in uw en-enverhalen. Die 1 euro is gewoon iets extra's dat u kunt doen om bij te dragen tot minder auto's op de weg. Ik vind het dus niet correct dat u zegt dat ik zeg dat het verkeersveiligheidsprobleem opgelost is door 1 euro te moeten betalen voor de bus. Dat klopt niet.

Tot slot heb ik begrepen dat u blijft geloven in nul verkeersdoden tegen 2050. Het ligt natuurlijk nog ver in de toekomst, maar laten we hopen dat het lukt. Het is wachten tot de volgende Viasbarometer. Dan kunnen we hier allemaal weer uren herhalen wat al gezegd is. Hopelijk laten de cijfers dan wel een verbetering zien.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik probeer altijd om u goed te begrijpen, minister. U hebt gesproken over het subsidiariteitsbeginsel, dat eigenlijk voor u de reden is om te zeggen dat de regeling rond de zone 30 behouden blijft: je mag 50 kilometer per uur rijden in de bebouwde kom tenzij de gemeente zegt dat je er maar 30 kilometer per uur mag rijden. Maar tegelijkertijd zegt u ook wel dat u klachten krijgt van burgemeesters over de regeling van de lichten en dat u daar niet naar luistert en dat u dan wel kiest voor verkeersveiligheid. Ik snap de logica daarvan niet goed. Ofwel beslist u als minister om maatregelen te nemen …

Minister Lydia Peeters: De regeling van de lichten gaat over de gewestwegen, mijnheer Bex. In de bebouwde kom gaat het heel vaak over gemeentewegen, en daar geldt het subsidiariteitsbeginsel.

Stijn Bex (Groen): Ja, maar het punt is dat die lokale besturen bevoegd blijven voor hun gemeentewegen. Ze kunnen zelf nog altijd beslissen, ook in het voorstel waarbij er in de bebouwde kom in principe een zone 30 is, om daar 50 kilometer per uur toe te laten. We zijn het niet eens, daarmee ga ik akkoord. Maar uw redenering houdt geen steek.

De voorzitter: We gaan die discussie hier niet verder kunnen voeren, dat is voor een volgende keer.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het nieuwe Fietsvademecum
– 3765 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van de nieuwe middenrijbaan voor de fietsers
– 3856 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het concept 'middenrijbaan' voor fietsers
– 3870 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Karin Brouwers

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Een voorafgaande opmerking: ik had ook een vraag over de fietsmarkeringen, maar die is blijkbaar niet opgenomen. De commissiesecretaris raadt mij aan ze hieraan toe te voegen. Dat zal ik doen.

We hebben er even op moeten wachten, maar het nieuwe Fietsvademecum is er. Terecht ook, want een update was nodig. Het aantal en de verschillende types fietsen in Vlaanderen zijn de voorbije jaren sterk toegenomen. Het Fietsvademecum beschrijft de standaardrichtlijnen voor kwalitatieve fietsinfrastructuur in Vlaanderen. In theorie moet het een antwoord geven op de huidige uitdagingen en moet het de basislijnen uitzetten om kwalitatieve en veilige fietsinfrastructuur te garanderen. Zo bepaalt het vademecum hoe het ideale fietspad eruit moet zien. Er zijn heel wat aanbevelingen en bevragingen die daaraan vooraf zijn gegaan.

Een van de meest in het oog springende aanbevelingen is dat een fietspad pas voldoet aan de norm als het 2 meter breed is, in elke richting. Tot nu toe was dat nog anderhalve meter. 2 meter in elke rijrichting of 3 meter voor een tweerichtingsfietspad en daarbij nog een bufferzone tussen rijweg en fietspad. Het lijkt een prachtige droom, maar dat is op smallere wegen helemaal niet evident. Er zijn wel uitzonderingen voorzien voor bijvoorbeeld op het platteland.

De richtlijnen in het Fietsvademecum zullen pas gevolgd worden als ze werkbaar en uitrolbaar zijn. Daarom heb ik toch enkele vragen. Het vademecum is bedoeld om een breed publiek bij te staan bij het ontwerpen van fietsinfrastructuur. Hoe zult u ervoor zorgen dat de richtlijnen in het Fietsvademecum bekend geraken bij het brede publiek? Hoe zult u ervoor zorgen dat lokale besturen, studiebureaus en aannemers de richtlijnen van het Fietsvademecum zo maximaal mogelijk zullen volgen? Ondertussen hebben de lokale besturen al heel wat plannen klaarliggen voor aanpassingen of aanleg van fietsinfrastructuur. Zult u aandringen op het volgen van de richtlijnen in het nieuwe Fietsvademecum bij bestaande, te realiseren plannen? Als het mogelijk is om hier gemotiveerd van af te wijken, hoe kan men dan afwijken?

De nieuwe norm voor fietspaden, 2 meter in elke rijrichting, is erg ambitieus. Hoeveel kilometer fietspaden langs Vlaamse wegen voldoen vandaag niet aan die norm? Hoeveel kilometer fietspaden werden de voorbije jaren aangepast aan deze nieuwe normering? In 2018? 2019? 2020? 2021? Op welke termijn wilt u de nieuwe norm ingang doen vinden en de breedte doen aanpassen? Het Fietsvademecum is opgevat als een levend document dat gaandeweg aangepast zal worden. Hoe zal de actualisatie van het document gebeuren? Hoe verloopt de evaluatie van het Fietsvademecum en de toepassing ervan?

Ik heb nog een vraag over de fietsmarkeringen. In 2017 besloot uw voorganger, minister Weyts, om de oude fietsoversteekplaatsen te vervangen door nieuwe markeringen. Maar die nieuwe markeringen kregen nog geen plaats in het verkeersreglement. Ze zijn ook niet wettelijk. De Fietsersbond zegt dat het dringend tijd is om komaf te maken met de wirwar van fietsmarkeringen, om duidelijk te maken welke voorrangsregels nu gelden. Volgens de bond is een brede aanpak van de verkeersveiligheid hier heel erg nodig. Ik heb hierover volgende vragen. Bent u op de hoogte van de verscheidenheid aan fietsmarkeringen, waardoor er verwarring kan ontstaan? Welke maatregelen gaat u nemen om meer duidelijkheid en eenvormigheid te krijgen? De nieuwe fietsmarkeringen uit 2017 blijken geen wettelijke grond te hebben. Kwamen daaruit al aansprakelijkheidsproblemen voort? Hoe zult u dat hiaat in de wetgeving oplossen? Volgens de Fietsersbond is een brede aanpak van de verkeersveiligheid noodzakelijk. Wat is uw antwoord op deze kritiek, en komt die brede aanpak er?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, vanaf 1 oktober 2022 voert de federale minister van Mobiliteit in de wegcode iets nieuws in: de middenrijbaan. Voortaan kan de wegbeheerder ervoor kiezen om op een plaats waar de wegen niet breed genoeg zijn een rijvak te maken dat de auto’s moeten delen. Het concept van de middenrijbaan bestaat dus uit twee evenwijdige stippellijnen. Fietsers en bromfietsers blijven er rechts van, auto's en vrachtwagens rijden tussen de twee lijnen. Alleen om een andere auto te kruisen mogen ze naar rechts, als ze niemand hinderen. Zo krijgen de fietsers meer ruimte op de weg.

Belangrijk, zo blijkt uit de krantenberichten, is dat het niet gaat om een fietssuggestiestrook. Die gekleurde fietssuggestiestroken dienen alleen om automobilisten eraan te herinneren dat er ook fietsers kunnen rijden. Over die strook mag je wel rijden, ook als er geen tegenliggers komen. Bij de middenrijbaan kan het alleen voor het kruisen.

Op het eerste zicht lijkt het een goede zaak om op bredere wegen waar er weinig verkeer is, zoals in Wallonië en in sommige gebieden in Vlaanderen, de fietsers meer ruimte te geven. Maar Fietsberaad waarschuwt voor de mogelijke negatieve gevolgen. Uit onderzoek in Hasselt en Bornem, waar men een dergelijke opstelling heeft getest, blijkt dat er net minder ruimte voor fietsers is en dat de auto’s de fietsers sneller voorbijrijden.

Fietsberaad heeft dus vragen bij deze evolutie en vraagt verder onderzoek specifiek voor Vlaanderen. De maatregel lijkt in eerste instantie een mogelijkheid om meer ruimte te geven aan de fietsers, maar we moeten ons van de gevaren bewust zijn.

Minister, heeft de federale minister met de regionale collega’s, en dus ook met u, overleg gehad voor het invoeren van deze maatregel?

Op welke manier zult u bijkomend onderzoek doen voor Vlaanderen? Is hier nood aan?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Recent werd een standpuntbepaling gevraagd aan de Vlaamse Regering betreffende het ontwerp van Koninklijk Besluit tot wijziging van … enzoverder. Dat ging dus onder meer over de plaats van ligfietsen, enzoverder, maar ook over het introduceren van het concept ‘middenrijbaan’. Over dit laatste is nogal wat te doen geweest. Het roept dan ook meteen vele vragen op.

Het nieuwe gegeven zorgt voor meer plaats voor de fietsers. Dat klinkt allemaal wel fijn, maar dat inhalen gebeurt steeds langs links, op de rijstrook voor de

fietsers in de tegenovergestelde richting. We kunnen ons afvragen wat er gebeurt wanneer een tegenligger plots opduikt na een bocht of een helling.

Fietsberaad liet een onderzoek uitvoeren over de voor- en nadelen. Uit de eerste resultaten bleek alvast dat dit de verkeersveiligheid niet meteen zal verbeteren. De lijst met bemerkingen zal ik hier niet weergeven. Er waren er een serieus aantal.

Minister, wat is uw standpunt omtrent de invoering van het concept 'middenrijbaan'?

Waarom adviseerde de Vlaamse Regering positief over het ontwerp van Koninklijk Besluit dat dit concept invoert?

Betekent de huidige wijziging in de wegcode dat we binnenkort ook in Vlaanderen middenrijbanen mogen verwachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het nieuwe vademecum is deze zomer gepubliceerd. Het wordt gecommuniceerd aan het brede publiek, zijnde de mensen die daar baat bij hebben, degenen die bezig zijn met de herinrichting van de wegen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) houdt daartoe heel wat infosessies en gebruikt verschillende communicatiekanalen. Ik denk meer in het bijzonder aan lokale besturen, wegbeheerders, ontwerpers, beleidsverantwoordelijken, en medewerkers van studiebureaus en architecten. AWV organiseert ook interne infomomenten in elke provinciehoofdstad, bedoeld voor onder andere zijn regiomanagers, projectmanagers, teams verkeer en signalisatie, werfleiders, verkeersveiligheidsdeskundigen en verkeersplanners. Daarnaast verspreiden AWV en Fietsberaad het nieuwe vademecum via sociale media en onder de leden van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Het tijdschrift 'De Verkeersspecialist' publiceert een artikel over het vademecum. Zo kan iedereen die begaan is met de fietsinfrastructuur, er kennis van nemen.

Ik wil nogmaals benadrukken dat het de bedoeling is dat de aanbevelingen in het vademecum gevolgd worden, maar voor recent aanbestede infrastructuur, die gebaseerd is op eerdere aanbevelingen en die onmogelijk aangepast kan worden, mag het nieuwe vademecum geen reden zijn om niet over te gaan tot uitvoering. Vaak hebben projecten een lange doorlooptijd, door onteigenings- of vergunningsproblemen. Die mogen niet gehypothekeerd worden omdat ze niet helemaal in overeenstemming zouden zijn met het nieuwe Fietsvademecum. Dat blijft een geheel van aanbevelingen voor de nieuwe projecten, maar voor projecten in uitvoering kan het gebeuren dat ervan afgeweken moet worden. Ik ga die projecten niet 'on hold' zetten, wat ten koste van de verkeersveiligheid zou zijn.

Ik herhaal ook dat het een dynamisch instrument is. Het is opgebouwd uit thematische fiches. Zo kunnen zij ook gemakkelijker en accurater aangepast worden. Zo vermijden wij een lange doorlooptijd om in te spelen op nieuwe toekomstige modes.

Wat met het concept van een middenrijbaan? De vraag om een middenrijbaan op te nemen in het verkeersreglement komt niet van ons maar van het Waalse Gewest. Daar is een hele periode van besprekingen in de interministeriële conferentie (IMC) aan vooraf gegaan. Wij hebben dat vanuit Vlaanderen ook positief geadviseerd. Maar in samenspraak met onze administratie zijn wij zelf niet onmiddellijk geneigd om dat uit te rollen. Wij hebben ook veelal andere types wegen dan in het Waalse Gewest. Wij vrezen dat er wel wat verwarring kan ontstaan bij de weggebruiker. Juridisch gezien kan het dus, door de verankering in het verkeersreglement, maar in Vlaanderen wordt een dergelijke middenrijbaanmarkering niet onmiddellijk breed toegepast.

Mevrouw Lambrecht, u had nog bijkomende vragen over fietsmarkeringen. Ik heb die vraag om uitleg niet eerder gezien. Als het vooral gaat over cijfers, is het de commissievoorzitter die oordeelt of de vraag ontvankelijk is of niet. Het cijfermateriaal dat u vraagt, kan ik nu niet geven. Als u daarover een schriftelijke vraag stelt, zal ik u de gegevens bezorgen. In elk geval is de fietsmarkering opgenomen in de hervorming van het verkeersreglement. Wij willen zeker meer uniformiteit scheppen in de vele fietsmarkeringen. Ik begrijp ook zeker het pleidooi van de Fietsersbond. De opmerking is meegenomen in het traject van de hervorming van het verkeersreglement. Dat is uiteraard het voorwerp van besprekingen met de federale en de andere gewestregeringen. Ik hoop dat wij begin volgend jaar die hervorming kunnen afwerken.

U had ook nog een specifieke vraag over de aansprakelijkheid. Maar daarover moet ik mij eerst informeren. Zodra ik ingelicht ben, zal ik u het antwoord schriftelijk bezorgen.

En dan was er nog een specifieke vraag rond verkeersveiligheid. Het uitgangspunt is en blijft dat verkeersveiligheid voorop moet staan bij uniforme fietsmarkeringen. Maar het is niet enkel een verhaal van markering, maar ook van infrastructuur als dusdanig. Vandaar dat we ook dat nieuwe Fietsvademecum op tafel gelegd hebben, dat ook uitgebreid besproken is binnen de Taskforce Verkeersveiligheid, waarbij talrijke experten ook hun visie – soms niet altijd in lijn met elkaar – gegeven hebben. Finaal is dit vademecum eruit gekomen, en natuurlijk is verkeersveiligheid een belangrijk criterium bij de aanbevelingen die we hier op tafel leggen.

Zoals gezegd, mevrouw Lambrecht: de zaken waar u vandaag geen antwoord op krijgt, zullen we u in de mate van het mogelijke via de secretaris nadien schriftelijk ter beschikking stellen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel voor het antwoord, minister. Het is natuurlijk niet fijn als ik dergelijke mails krijg, maar dat is uw verantwoordelijkheid niet. Het is de voorzitter die bepaalt of een vraag ontvankelijk is. Ik zal de vraag over de fietsmarkeringen nu nog eens indienen.

Ik heb ook geen antwoord gehad op onderdeel 4 van mijn eerste vraag, maar ik zal dat ook terug schriftelijk indienen. Het heeft geen nut om daar hier op verder te gaan. Zo zijn we bezig zoals het vaak gebeurt bij waar we over bezig zijn: traag en met hervragen en zo, en we verliezen eigenlijk een beetje tijd.

Ik wil u danken voor de andere uitleg over het Fietsvademecum. Ik neem mee dat u daar eigenlijk ook wel, als het moet, en om een beetje vooruit te gaan, flexibel mee wilt omgaan, en niet stug vasthoudt aan een centimeter tekort. Ik denk dat dat een goede zaak is, want als we dat helemaal naar de letter volgen, dan zullen we die 2050 zeker niet halen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, als ik het goed begrijp, is het vooral op vraag van het Waalse Gewest dat de middenrijbaan ingevoerd wordt. U bent hierin meegegaan, maar toch geen voorstander van het invoeren hiervan. Dan is de vraag: hoe zult u, of hoe zal Vlaanderen, daarmee omgaan? Zult u zeggen dat dit bij ons niet kan? Of zal er toch, zoals ik oorspronkelijk ook gevraagd had, eerst bijkomend onderzoek gedaan worden, om te zien wat eventueel de al dan niet positieve gevolgen van een invoering daarvan zijn?

Het is dus een korte bijkomende vraag: komt er inderdaad bijkomend onderzoek, of hoe gaat u in de praktijk om met dergelijke vraag?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik zit met ongeveer hetzelfde. Dit gebeurt op vraag van het Waalse Gewest, waar de verkeersintensiteit in sommige gebieden toch wel wat anders is dan in Vlaanderen. Maar de vraag is voor mij of een lokaal bestuur dit wel kan uitrollen? Als ik het goed begrijp, is het de autonomie van het lokaal bestuur, om nu al dan niet een middenrijbaan uit te rollen, terwijl we als Vlaanderen eigenlijk zeggen dat we dat niet zien zitten. Het zou me verwonderen, maar als een lokaal bestuur, in een vlaag van weet ik veel, wel een middenrijbaan wil invoeren, hoe kunnen wij daar dan op reageren?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het is ten eerste een heel goede zaak dat dat Fietsvademecum er eindelijk is. Ook wij, minister, steunen uw idee dat een fietspad ook moet kunnen worden aangelegd als het niet voor de volle 100 procent aan de voorwaarden van het fietsvademecum voldoet. Indien daar zeer zeer goede redenen voor zijn, dat wil ik er wel bij zeggen.

Vaak stellen wij u vragen, en zegt u dat uw administratie daar geen zicht op heeft. Ik denk wel dat het goed zou zijn als u van in het begin zou opdragen aan de administratie om goed bij te houden, te inventariseren, wanneer er wordt afgeweken van het fietsvademecum, en waarom dat gebeurt, zodanig dat we dat kunnen monitoren. Mijn vraag is of u dat van plan bent.

Een tweede puntje gaat over die middenrijbaan voor fietsers. Ik denk dat het goed is dat er op federaal niveau een overeenstemming gevonden is, waardoor gewesten kunnen doen wat ze denken dat goed is – het subsidiariteitsbeginsel, weet u wel. Maar ik denk ook dat we rekening moeten houden met die studie van Fietsberaad. Alleszins is mij ter ore gekomen dat er ook Vlaamse steden en gemeenten zijn – bijvoorbeeld de stad Leuven – die daar wel al op een positieve manier mee hebben geëxperimenteerd. Misschien dat de gelegenheidsvoorzitter daar meer van weet, want zij is afkomstig van Leuven. Ik denk dat iedere lokale context anders is, dat het belangrijk is dat we onze steden en gemeenten zeer goed informeren over de eventuele voor- en nadelen, maar dat we dat ook in het kader van die lokale context moeten bekijken. Wij zijn, net als u, voorstander van het subsidiariteitsbeginsel. Dat mag duidelijk zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, ik ben blij dat u eindelijk het subsidiariteitsbeginsel inzake weginfrastructuur duidelijk erkent.

Ik ga even in op de vraag rond de middenrijbaan. Het is effectief gevraagd door het Waalse Gewest, en specifiek omwille van de weginfrastructuur daar. Laat me dat nog heel even duidelijk stellen. Als ik zeg dat wij niet echt geneigd zijn om dat uit te rollen, dan bedoel ik eigenlijk: op onze gewestwegen. Onze gewestwegen zijn meestal bovenlokale wegen, en daar zien we momenteel geen meerwaarde om een middenrijbaan in te voeren.

Maar het is misschien wel een optie bij lokale besturen die zelf op hun grondgebied ergens wegen hebben waar heel weinig ruimte is, waar men geen vrijliggende of aanliggende fietspaden kan maken. Ik hoor dat Leuven er misschien over denkt om dat wel te doen. Juridisch kan het, en we zullen zeker geen juridisch verbod opleggen.

Het is opgenomen in de Wegcode. Wij hebben dat ook mee juridisch geadviseerd. Het kan dus juridisch, en op lokale wegen kan men perfect overwegen om het te

doen, maar op gewestwegen zegt onze administratie dat ze niet geneigd zijn om dat te doen. Laat me dat maar even expliciet verduidelijken.

We zullen zeker monitoren waar lokale besturen het wel doen. Natuurlijk moeten ze aan ons geen verantwoording afleggen, want het staat in de Wegcode en het kan juridisch. Alleen vragen wij wel heel duidelijk, gelet op het verhaal van verkeersveiligheid, duidelijkheid qua wegmarkeringen. Het is niet altijd heel duidelijk. We hebben fietssuggestiestroken, we hebben fietspaden … Herinner u ook toen we net begonnen met het verhaal van fietssuggestiestroken, dat er toen heel vaak gezegd werd dat het niet duidelijk was. Mag je hier je wagen nu op parkeren, ja dan neen? Wat is dat nu? Vandaag de dag zijn die fietssuggestiestroken, en uiteraard ook fietsstraten en dergelijke, zodanig ingeburgerd, dat het wel een meerwaarde is. Kortom: we zullen zien hoe dat evolueert, maar op gewestwegen is er op dit ogenblik alleszins geen initiatief van het Agentschap Wegen en Verkeer om een middenrijbaan in te voeren.

Wat betreft het Fietsvademecum apprecieer ik ten zeerste dat hier een aantal collega's mee onderschrijven dat ze liever hebben dat er een fietspad wordt aangelegd, zelfs al is het twee of drie centimeter niet conform de aanbevelingen van het vademecum. Het belangrijkste is dat we zoveel mogelijk fietspaden kunnen realiseren, en we blijven daar zeker volop op inzetten.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, we zullen toch moeten zorgen dat het geen kakofonie van regels wordt. We hebben fietssuggestiestroken, we hebben fietspaden, we gaan nu middenrijbanen hebben. Ik vraag hieromtrent toch duidelijkheid en genoeg communicatie. Als een stad zo'n middenrijbaan invoert, moet het duidelijk zijn voor alle weggebruikers hoe ze deze het best gebruiken.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Het is een beetje bizar. Het is een vraag van het Waalse Gewest. Wij zien daar in Vlaanderen echt de noodzaak niet van in. Maar toch moeten we het dan doen omwille van enzoverder. Het is toch weer een teken van de complexiteit van dit land. Het zou toch heel fijn zijn als we dat allemaal zelf zouden kunnen beslissen, maar goed.

In elk geval is het lokaal wel mogelijk, dus ik hoop dat collega's die enige invloed hebben in de stad Leuven, daar ook hun bemerkingen ten beste geven, want ik stel me toch wel ernstige vragen bij zo'n middenrijbaan. Het is zoals collega Fournier zegt: op den duur wordt het toch echt moeilijk – hoe zal ik het zeggen – om als kat je jong terug te vinden. Ik moet haar toch wel gelijk geven.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over GAS-boetes voor snelheidsovertredingen
– 17 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dit parlement heeft in oktober 2020 een ontwerp van decreet goedgekeurd dat het mogelijk maakt voor lokale besturen om beperkte snelheidsovertredingen te bestraffen met GAS-boetes. U zegt wel dat steeds meer gemeenten dat doen, maar ik heb u schriftelijke vraag 1593 gesteld, en daarop

hebt u geantwoord dat de Vlaamse overheid er eigenlijk geen zicht op heeft hoeveel gemeenten de GAS 5-boetes hebben ingevoerd, noch op het aantal boetes die in dat kader worden opgelegd.

In dat antwoord heb u het ook over een ander discussiepunt, namelijk de vraag of het TaaS-principe (Trajectcontrole-as-a-Service), waarbij een lokaal bestuur en een private partner een bepaald bedrag per boete overeenkomen dat wordt betaald aan die private partner die de camera-installatie plaatst, verenigbaar is met de voorwaarden uit het decreet. U hebt daarop geantwoord dat de ratio legis achter de regelgeving volgens u is dat er geen gewestelijke middelen mogen zijn aangewend tot financiering van de handhavingsinstallatie. Dat was nieuw voor mij, want ik heb dat in de parlementaire besprekingen of in de stukken nooit als dusdanig gelezen, dacht ik.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) heeft in zijn advies van 23 september gezegd dat de hiaten in de regelgeving zodanig groot zijn dat GAS 5 onherstelbaar is. Ten eerste creëert GAS 5 volgens de MORA straffeloosheid, omdat het bijzonder moeilijk is om boetes te verhalen op personen die een overtreding begaan met een voertuig waarvan ze geen eigenaar zijn. Ook is de aanpak van recidivisten niet mogelijk door het ontbreken van een centrale databank en zonder gegarandeerde gegevensuitwisseling. Dat zijn dus toch wel een aantal problemen qua straffeloosheid.

Daarnaast vindt de MORA dat GAS 5 niet billijk is voor alle verkeersdeelnemers omdat lokale besturen de vrijheid hebben om de details van de GAS-procedures in te vullen, waardoor verschillen ontstaan tussen gemeenten. Ten slotte zegt de MORA dat GAS 5 een evenwichtig en toekomstgericht verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen verhindert omdat GAS 5 ertoe bijdraagt dat de focus van het lokale verkeersveiligheidsbeleid verschuift naar handhaving en boete-inkomsten, en dat data tonen dat er sinds de inwerkingtreding al een verschuiving van verwerkingscapaciteit heeft plaatsgevonden in politiezones die werken met GAS 5. In sommige zones werd daardoor minder aandacht besteed aan de verwerking van overtredingen op regionale wegen, waar overtredingen volgens de strafrechtelijke procedure verlopen. Bovendien is de GAS 5-regelgeving volgens de MORA niet te combineren met het uitwerken van een progressief sanctiesysteem of rijbewijs met punten, dat toch een van de concrete pistes is uit het 'All For Zero'-charter, dat ook door u werd ondertekend. De MORA besluit dat een aanpassing van de GAS 5-regelgeving geen oplossing kan bieden voor de diverse problemen die ik net heb aangehaald. Als alternatief adviseert de MORA om een terugkeer naar het strafrechtelijk systeem te organiseren, gekoppeld aan de introductie van Crossborder, en het bijhorende doorstortscenario te overwegen. Dat is een punt dat uw collega in de Vlaamse Regering, minister Brouns, hier in de commissie herhaaldelijk naar voren heeft gebracht toen hij nog parlementslid was.

Minister, in dat kader wil ik u dus de volgende vragen stellen. Kunt u toch zeggen hoeveel gemeenten volgens u reeds een GAS 5-systeem hebben ingevoerd? Kunt u de elementen in de parlementaire stukken aanhalen die volgens u aangeven dat de ratio legis achter de wetgeving is dat er geen gewestelijke middelen mogen zijn aangewend tot financiering van de handhavingsinstallatie? Ik herinner u eraan dat het decreet duidelijk zegt dat het allemaal lokale middelen moeten zijn die daarvoor worden gebruikt. Hoe reageert u op het vernietigende advies van de MORA? Zijn de hiaten die de MORA aangeeft, volgens u herstelbaar, en hoe wilt u dat doen? Hebt u het systeem van Crossborder verder onderzocht, en wat is de stand van zaken wat dat betreft? Hoe wilt u de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen bijsturen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, dank u wel voor uw vragen rond GAS 5 en ook over de verkeersveiligheid.

Ik moet u het antwoord schuldig blijven op uw vraag hoeveel lokale besturen op dit ogenblik GAS 5 hebben ingevoerd. Ik lees en hoor wel heel vaak dat lokale besturen het daadwerkelijk willen. Ik heb gisteren het persbericht gezien van CARMA, de politiezone rond Genk. Daar hebben acht lokale besturen aangegeven dat ze willen meedoen met GAS 5. Als ik specifiek naar mijn eigen provincie kijk, dan denk ik dat ruim de helft van de lokale besturen dat hebben aangekondigd. Op een veertigtal lokale besturen zijn dat er dus ruim een twintigtal.

Er zijn er een aantal die dat daadwerkelijk in werking hebben, en dat is vandaag de minderheid. Er zijn er wel een heel aantal die daar nu vooruitgang in willen boeken. Dat heeft ook heel veel te maken met het feit dat men misschien eerst een klein beetje de kat uit de boom kijkt, en ook met de financiële planning, want men moet natuurlijk ook een en ander in de beleids- en beheerscyclus (BBC) opnemen. Lokale besturen moeten ons niet zeggen dat ze overgaan tot GAS 5. Als ze dat wel doen, dan is dat natuurlijk fijn. Wij doen daar ook regelmatig bevragingen over, net als de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG): hoeveel doen dat al? We zien alleszins dat toch heel wat lokale besturen daar daadwerkelijk gebruik van willen maken.

Dan was er uw vraag over de ratio legis dat er geen gewestelijke middelen mogen worden aangewend. Dat staat enerzijds in de regelgeving zelf. Het gaat om snelheidsovertredingen vastgesteld met de automatisch werkende toestellen, die volledig worden gefinancierd door de lokale overheid. Specifiek kunt u ook bijkomende uitleg lezen in de memorie van toelichting die bij de decretale aanpassing voor artikel 29quater werd opgesteld. Ook daar leest u heel duidelijk dat er geen gewestelijke middelen mogen zijn aangewend tot financiering van de handhavingsinstallatie opdat de overtreding in aanmerking zou komen om binnen GAS 5 te worden verwerkt. Omtrent al die camera’s die op onze gewestwegen staan, kan een lokaal bestuur niet eisen dat het de GAS-boetes kan innen. Gaat het over gewestwegen waar er nog geen trajectcontrole of snelheidscamera is, dan mag een lokaal bestuur wel autonoom optreden. Het moet dat gewoon aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) kennisgeven.

Hoe reageren wij op het advies van de MORA? Ik heb dat advies inderdaad gelezen. Ik kan daar inderdaad zeer goed uit detecteren dat de MORA geen believer is wat GAS 5 betreft, en wel een believer is wat het Crossbordersysteem betreft. Ik lees ook andere opvattingen en andere meningen, van sommigen die helemaal niet geloven in het Crossbordersysteem en veeleer geloven in GAS 5. Ik kan vandaag de dag alleen maar vaststellen dat heel wat lokale besturen de grens zijn overgestoken en daadwerkelijk overgaan tot GAS 5, en zodoende bijkomend mee inzetten op handhaving. Dat is wat ik op zich heel belangrijk vind. Vanuit de federale overheid heb ik zelf al de vraag gekregen om ook extra middelen op tafel te leggen voor die gewestelijke verwerkingscentra (GVC's), die vandaag de dag onderbemand zijn. Ik denk niet dat het aan ons is om federale diensten extra financieel te gaan ondersteunen, maar anderzijds is dat wel een teken aan de wand. Als we vandaag zonder meer gaan zeggen dat men maar alles via Crossborder moet doen, kan er dan evenveel worden uitgelezen als vandaag, met het systeem van gewestelijke verwerkingscentra die alles doen wat op AWV betrekking heeft, de gewestwegen en de snelwegen waar er vandaag trajectcontroles en snelheidscamera’s zijn, en waarbij de lokale besturen met GAS 5 zelf overgaan tot het uitlezen, al dan niet via een private firma, zodat het een en-enverhaal is van lokale handhaving en gewestelijke handhaving en we massaal overgaan tot de uitrol van trajectcontroles en zo ook zorgen voor meer handhaving, maar nog meer voor een ‘mental shift’ bij de weggebruikers? We zorgen ervoor dat ze zich houden aan de snelheid en zich niet laten beboeten. Dat is en blijft nog altijd de hoofdboodschap.

Hebben we het systeem van Crossborder verder onderzocht? Ja. We blijven dat ook mee onderzoeken. Het is niet zo dat ik dat systeem zonder meer afschrijf. Crossborder heeft ook een aantal positieve elementen. We hebben dat ook al intern besproken. Er moet natuurlijk ook een draagvlak zijn binnen de voltallige Vlaamse Regering. In ons regeerakkoord was duidelijk opgenomen dat we moesten zorgen voor GAS 5 in de zone 30 en de zone 50 gezien de straffeloosheid in die specifieke zones en de vele ergernissen van de lokale besturen. Wel, we hebben dat uitgerold. Ik denk nog altijd dat het een meerwaarde is, dat het mensen ook noopt om zich meer aan de snelheidslimieten te houden. In die zin vind ik dat dus nog altijd een meerwaarde, maar ik schrijf Crossborder zeker niet af. Finaal is het aan de Vlaamse Regering om daaromtrent een standpunt in te nemen. Het heeft natuurlijk ook een impact op het verkeersveiligheidsfonds, en heeft sowieso ook financiële complicaties. Dat moet ik bij dezen ook wel onmiddellijk meegeven.

Hoe willen we de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen bijsturen? Een remediëring van artikel 29quater is in de maak. Dat is al principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering, op 8 juli. We zijn vooral aan het kijken naar een aantal veeleer technische aanpassingen, onder meer rond het pv, de termijn voor het behandelen en de buitenlandse bestuurders. Ik hoop dat we dat zo snel mogelijk definitief kunnen goedkeuren en dat we dan alleszins een aantal pijnpunten waarover hier specifiek iets gevraagd, via een conceptnota, denk ik, ook zeker meenemen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank voor het antwoord. Wat de eerste vraag betreft, denk ik dat Vlaanderen met een probleem zit. We voeren een beleid rond verkeersveiligheid, maar bij tal van zaken hebt u eigenlijk geen idee wat de gemeenten daarmee doen, terwijl het niet zo moeilijk zou kunnen zijn om dat te monitoren. Alweer dit voorbeeld: we weten niet eens hoeveel gemeenten gebruikmaken van dat systeem. Dat is toch vreemd. Het kan toch niet zo moeilijk zijn om dat te weten. Hoe kan je nu weten of iets werkt als je niet eens weet hoeveel gemeenten zoiets doen? Het valt me echt steevast op: wanneer we u schriftelijke vragen stellen over bepaalde concrete feiten, dan is heel vaak niet geweten op Vlaams niveau wat er in de Dorpsstraat gebeurt.

Wat die ratio legis betreft, ik ben wat in snelheid gepakt door het feit dat deze vraag naar voren werd geschoven. Ik zal de memorie van toelichting erop nalezen, maar ik dacht dat ik dat had gedaan. De volledige financiering door de lokale overheid lijkt mij alleszins toch wel zeer duidelijk als voorwaarde opgenomen in het decreet. Ik blijf het toch wel vreemd vinden dat daar op een dusdanig soepele manier mee wordt omgegaan dat die bedrijven daar eigenlijk een verdienmodel kunnen maken van het aantal boetes die ze uitschrijven. Ik, net als mijn fractie, blijf dat een ongezonde situatie vinden.

Ik denk dat het inderdaad beter zou zijn indien we naar dat Crossbordersysteem zouden evolueren, omdat je daarmee toch heel veel werklast zou kunnen wegnemen bij de lokale besturen. In een ideale wereld zouden dergelijke dingen allemaal automatisch moeten kunnen gebeuren en zouden we dat centraal moeten kunnen doen. U hebt goede contacten met bijvoorbeeld de federale minister van Justitie. Misschien kan collega Brouns minister van Binnenlandse Zaken Verlinden aanspreken. Het moet toch mogelijk zijn om ter zake tot een performant systeem te komen, en tot goede financiële afspraken, want ik begrijp uit uw antwoord dat dat ook belangrijk is. De bijsturingen die u aankondigt, zullen we te gepasten tijde bespreken hier in het parlement, en ik zal daar dan mijn opmerkingen over geven.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik wil toch eventjes benadrukken dat GAS 5 altijd een verhaal van lokale autonomie is geweest. Zo is het ook opgenomen in het regeerakkoord. Ik denk dat het dankzij die GAS 5-regelgeving is dat lokale besturen inderdaad hun eigen beleid rond verkeersveiligheid en handhaving verder kunnen uitrollen. Als die handhaving naar Crossborder wordt overgedragen en langs die weg zou moeten gebeuren, dan denk ik dat alles generiek zal worden behandeld, en dan vrees ik dat dat weinig motiverend gaat zijn voor onze lokale besturen.

Het is inderdaad zo dat er kinderziektes zijn wat de GAS 5-regelgeving betreft. Het is net daarom dat ik met collega's van de N-VA in deze commissie een conceptnota heb ingediend, die we nog wel verder zullen bespreken.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik sluit me aan bij de opmerkingen van collega Moors en collega Bex, maar wil toch nog even benadrukken dat collega Brouns in het verleden ook al heeft uitgerekend voor zijn gemeente wat het meest voordelige systeem is. Wat blijkt? Dat het innen van de boetes via het Crossbordersysteem het goedkoopste is. Dat heeft het positieve gevolg dat de lokale besturen dan ook meer middelen overhouden om opnieuw te investeren in de verkeersveiligheid. Volgens federaal minister Van Quickenborne komt het systeem ook tegemoet aan de nadelen van GAS 5. Het is ook beter voor de aanpak van recidivisten en beter voor de inning bij buitenlandse chauffeurs.

Die gewestelijke verwerkingscentra werden ondertussen al verder uitgebouwd. Men is die nog steeds aan het uitbouwen. Dat blijkt ook uit het advies van de MORA. Volgens mij kunnen beide systemen, het systeem van Crossborder en dat van GAS 5, ook perfect naast elkaar blijven bestaan. Dan kunnen de lokale besturen zelf kiezen welk systeem ze het liefst toepassen of welk systeem voor hen het beste is. Dat lijkt me ook wel een oplossing te zijn voor het probleem van die gewestelijke verwerkingscentra. Een aantal besturen zijn al vertrokken met GAS 5. Ik denk dat ze dan misschien veeleer minder geneigd zijn om over te schakelen, zodat er mijns inziens geen stormloop zal plaatsvinden op die gewestelijke verwerkingscentra.

Minister, ziet u op dit moment mogelijke hindernissen waardoor we het onderzoek van het doorstortscenario via Crossborder niet zouden kunnen voeren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, ik vraag mijn administratie continu om meer data, maar ik wil dan vooral ook wel gerichte data, data die specifiek betrekking hebben op ons eigen beleid. Dat gaat dan over projecten inzake fietsveiligheid, kruispunten die heringericht zijn en dergelijke meer, omdat we ter zake zelfs ook vaak wat op onze honger blijven. Specifieke data over welk lokaal bestuur nu al dan niet bijkomende handhavingstools heeft uitgerold? Ik hoef ook niet van lokale besturen te weten hoe vaak hun lokale politie aan een welbepaalde schoolpoort staat. Ik denk dat we niet zo ver moeten gaan.

Wij hebben een juridisch kader gecreëerd. Wij hebben GAS 5 gecreëerd, specifiek op vraag van de lokale besturen. Ik ben zelf ook ruim twintig jaar actief als burgemeester in een lokaal bestuur. De klachten over overdreven snelheden zijn wel de meest voorkomende klachten. Als je daar niks aan kunt doen, als je niet elke politieagent in elke Dorpsstraat kunt plaatsen, dan denk ik dat GAS 5 een heel mooi initiatief is dat heel veel lokale besturen kunnen gebruiken om ervoor te zorgen dat meer mensen zich aan de snelheid houden. Niet om te zorgen dat er meer boetes worden uitgeschreven, maar vooral opdat ze zich zouden houden aan de snelheid. Dat is de opzet van het hele verhaal. Dat ik nu bijkomend aan elk

lokaal bestuur de verplichting zou moeten opleggen om ons als Vlaamse overheid te briefen wanneer ze hebben gebruikgemaakt van dat kader, ik denk dat dat ons te ver zou leiden en weinig meerwaarde heeft.

Wat het gefinancierd zijn door lokale besturen betreft: dat staat zo letterlijk in artikel 29quater. Dat staat ook in de memorie van toelichting. Hoe een lokaal bestuur dat financiert, of het zelf al dan niet een aannemer aanduidt om die kast daar te plaatsen, of dat doet via een firma als TaaS of via s-Lim of wat dan ook, het zijn nog altijd middelen van de lokale besturen, en dat is de lokale autonomie. Het zijn echter géén camera's die zijn geplaatst door AWV. Dat is heel duidelijk het onderscheid.

Dan is er de hele kwestie van Crossborder versus GAS 5. We horen zelfs in deze commissie dat sommigen pro GAS 5 en sommigen pro Crossborder zijn. Daar is vandaag de dag nog geen volledige eenduidigheid over. Alleszins kan ik alleen maar meegeven dat ik hoor dat er in de gewestelijke verwerkingscentra, die vallen onder de Federale Politie, onder de federale overheid, vandaag de dag te weinig capaciteit is om de camera's die langs onze gewestwegen en autosnelwegen staan, allemaal tot in de details uit te lezen. Dan denk ik: als we daar dan ook nog eens alle gegevens van de lokale wegen, van die zones 30 en 50 bij moeten doen, dan is er helemaal te weinig capaciteit. Als men mij dan vraagt of Vlaanderen die gewestelijke verwerkingscentra mee extra wil financieren, dan denk ik niet dat dat onze taak is. Tegelijkertijd engageren lokale besturen zich er nu toe om eigen verwerkingscentra te realiseren. Er wordt hier verwezen naar collega Brouns, maar zijn gemeente doet nu zelf binnen de politiezone CARMA mee aan wat die politiezone heeft gelanceerd, met name GAS 5 via hun verwerkingscentra. Dan vraag ik me af: wat wil men? Kortom, op dit ogenblik zijn er heel veel lokale besturen die kiezen voor GAS 5.

Ben ik tegen Crossborder? Absoluut niet, maar ik wil dan wel voorafgaandelijk de garantie hebben dat dat geen impact heeft op de eigen middelen, met name ons verkeersveiligheidsfonds, want minder afdrachten van de federale overheid aan het verkeersveiligheidsfonds betekent dat wij minder middelen hebben. Daarom ook zijn een aantal collega's minder geneigd om dat systeem van Crossborder door te voeren. Het betekent natuurlijk een aanpassing van het Rekendecreet en van onze eigen Vlaamse regelgeving. Daarnaast wil ik ook absoluut de garantie dat de camera's worden uitgelezen als het via Crossborder is. Op het moment dat die camera's niet worden uitgelezen, dan zal die boodschap immers heel snel worden verspreid, en dan heb je nog minder van wat je wil bereiken, met name ervoor zorgen dat mensen zich houden aan de snelheid om het risico op een boete te vermijden.

Kortom, ik ben noch uitgesproken pro het ene of het andere, maar ik wil wel dat zo veel mogelijk mensen zich houden aan de snelheidslimieten. GAS 5 stond in het regeerakkoord. Dat hebben we uitgerold. Ik gooi Crossborder zeker niet weg. Ik vind het advies van de MORA om GAS 5 zonder meer weg te schuiven, kort door de bocht, want ik hoor van heel veel lokale besturen dat zij er wél gebruik van willen maken en dat zij dat een meerwaarde vinden, omdat het een impact heeft op het gedrag van de weggebruikers.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ten eerste, ik begrijp dat u op dit moment een pragmatische houding aanneemt inzake de discussie Crossborder versus GAS 5.

Ten tweede, wat de data betreft, God verhoede dat elke gemeente zou moeten doorgeven hoeveel politiecontroles er aan de schoolpoorten zijn, maar een algemeen beeld van de mate waarin de decretale mogelijkheden die wij creëren,

ook daadwerkelijk op het terrein invulling krijgen, dat lijkt mij echt essentieel, gewoon om te weten of wij hier in Brussel goed bezig zijn.

Ten derde, ik denk dat we heel die discussie over de vraag of je een verdienmodel gaat organiseren rond die verkeersboetes, duidelijk hebben gehad. Dat kan niet de bedoeling zijn van het decreet. Ik blijf het bijzonder vreemd vinden dat men vanuit de redenering, de ratio legis dat het niet door AWV mag worden betaald, dan in een decreet ertoe komt dat het uitsluitend door de gemeenten moet zijn gefinancierd, en dat dat dan bijzonder breed zou kunnen worden geïnterpreteerd. Dat is niet hoe ik het heb begrepen toen wij hierover hebben gestemd in het parlement.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.