

vergadering **C33**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 20 oktober 2022



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vrachtwagenparkings – 275 (2022-2023)	3
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over grondverzetsswerken op de luchthaventerreinen van Deurne – 178 (2022-2023)	7
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de samenwerking van de Vlaamse overheid met Vias institute – 195 (2022-2023)	11
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de meest recente flitsmarathon – 198 (2022-2023)	14
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen na botsing met obstakels – 245 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met obstakels langs de weg – 267 (2022-2023)	17
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de objectivering van de schadeclaim aan Nederland inzake de Spartacuslijn 1 – 206 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afhandeling van het dossier met betrekking tot de Spartacuslijn 1 – 282 (2022-2023)	24
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bevindingen van de laatste mobiliteitsbarometer van Vias institute – 288 (2022-2023)	32
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aankopen van vervoersbewijzen bij De Lijn met ecocheques – 251 (2022-2023)	33
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de positieve impact van een zone 30 in de bebouwde kom op de verkeersveiligheid – 272 (2022-2023)	35
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over korte verplaatsingen met de fiets – 277 (2022-2023)	40

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vrachtwagenparkings – 275 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Omdat de vraag complex is, zal ik mijn YOUCA-student, Staf De Haes, niet aan het woord laten. Ik wil de vraag toch even kaderen.

In april 2022 werd een oproep gedaan door Natuurpunt Waasland om zwerfvuil te verminderen. Zij hadden het specifiek over de 'pissflessen'. De actie was bedoeld tegen vrachtwagenchauffeurs die, zeker in de covidperiode, niet wisten waar zij naar het toilet konden gaan omdat de toiletten toen gesloten waren. Volgens Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) is er dringend nood aan meer parkeerplaatsen en faciliteiten voor de chauffeurs.

Ik heb daarover een tijd geleden al een aantal schriftelijke vragen gesteld. Minister, u hebt toen vanuit uw bevoegdheid geantwoord wat er langs de autosnelwegen en de gewestwegen beschikbaar is. De investeringen die daar gebeuren zijn lopende. Er zijn een paar verouderde parkeerplaatsen, maar er zijn er intussen ook al enkele gerenoveerd. We hebben echter moeten vaststellen dat u niet met betrekking tot alle vrachtwagenparkings kon antwoorden, zeker niet voor deze die in gemeentelijke handen zijn. Daarom heb ik zelf een enquête gelanceerd bij de gemeenten.

60 procent van de gemeenten hebben geantwoord. Als ik de lijnen doortrek van die 60 procent, kom ik tot de conclusie dat er op gemeentelijk vlak zestig parkings zijn. Daarvan is slechts de helft bedoeld voor transit. Met transit bedoelen we: een vrachtwagenchauffeur die, omwille van de rij- en rusttijden, een plaats zoekt om te kunnen parkeren. De andere dertig zijn bedoeld voor mensen die wonen in die gemeente, die daar een eigen voertuig hebben staan. Ze parkeren daar hun vrachtwagen, rijden met hun voertuig naar huis en komen de volgende morgen terug naar die parking. Slechts drie van die parkings hebben een sanitaire voorziening. En slechts vier van die parkings zijn uitgerust met een camera. Als ik dat vergelijk met de internationale benchmark die ik heb gedaan in Duitsland, Denemarken en Oostenrijk, blijkt dat we op het lokale vlak niet goed bezig zijn. Vrachtwagenchauffeurs moeten zich houden aan de rij- en rusttijden. Dus zoeken ze soms een plek waar ze kunnen parkeren. Desnoods betalend, dat is voor hen geen probleem. Maar dan moeten die parkings wel fatsoenlijk uitgerust zijn.

In Europa zijn er meer dan 100.000 plaatsen tekort en zijn er veel te weinig sanitaire voorzieningen. Als men dan door corona die sanitaire voorzieningen niet mag gebruiken – ik ga het niet goedkeuren –, dan begrijp ik de vrachtwagenchauffeur wel die op een bepaald moment een fles vult en buitensmijs. Ik vind het dus verkeerd van Natuurpunt om het specifiek over die flessen te hebben. Misschien moet men eens nadenken over de vraag hoe het zover komt. Wat moeten die mensen doen als ze naar het grote toilet moeten gaan, en er zijn geen grote toiletten? Je wilt het niet weten.

We stellen dus vast dat de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs nog altijd niet optimaal zijn. Verre van! Dat is een bezorgdheid van de lokale besturen, want zij zijn voor een stuk het slachtoffer omdat ze inderdaad geen plaats vinden die convenabel is. Daardoor krijg je een aantal scheeftrekkingen.

Minister, u had vooropgesteld om een visie te maken voor vrachtwagenparkings. Wanneer zal die visie beschikbaar zijn? Zal ze ook een inventarisatie bevatten? De laatste inventarisatie zou van 2011 dateren.

Hoe gaat u het duidelijke tekort aan vrachtwagenparkings inclusief hun voorzieningen aanpakken? Wat zijn de belangrijkste stappen?

Hoe kan men lokaal en regionaal meer parkings voorzien, ook voor transit? Dus niet enkel voor de mensen die wonen in die gemeente, die daar een vrachtwagen plaatsen en dan doorrijden naar huis en 's anderendaags terugkeren. Misschien moet er een regionale oplossing komen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Gryffroy, dank u wel voor uw vragen. Het hele verhaal rond de vrachtwagenparkings is zeker interessant. Daarbij moeten we wel duidelijk het onderscheid maken tussen waar wij als Vlaamse overheid voor bevoegd zijn – zeker onze snelwegparkings, waar we zeker ook de rust- en rijtijden van de vrachtwagenchauffeurs moeten kunnen laten honoreren – en waar de lokale besturen voor bevoegd zijn. Daar zijn er vaak heel wat klachten als een vrachtwagen ergens geparkeerd staat, soms zelfs hinderlijk, deels op een fietspad, of als de motoren blijven draaien in een rustige woonomgeving. Dat is niet altijd evident.

Ik heb inderdaad op vraag van de voorzitter vorig jaar deze periode aangekondigd dat wij een studie zouden doen en dat die in principe in het voorjaar klaar zou zijn. Ik heb bij mijn administratie navraag gedaan en de studie is nog niet helemaal klaar, maar ze zit wel in een eindfase. Als u binnen dit en een maand deze vraag opnieuw stelt, dan kan ik hopelijk meer duiding geven rond deze studie.

In die studie heeft men alleszins gebruikgemaakt van verschillende analysemethoden om te kijken wat er vandaag ongeveer voorradig is aan officiële parkings, maar ook aan officieuze parkings. Vaak is er een kerkplein of een gemeenteplein waar er een aantal vrachtwagens geparkeerd staan. Dat wordt allemaal in kaart gebracht. Tegelijkertijd vormt deze studie ook de objectieve basis om het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen aan te pakken. We willen alleszins die studie gebruiken om daar later een concreet actie- of masterplan aan te koppelen, zodat we daar samen met alle mogelijke betrokken partners, lokale entiteiten maar uiteraard ook Vlaamse entiteiten, verder mee aan de slag kunnen gaan.

De problematiek van het vrachtwagenparkeren gaat verder dan louter transitverkeer, er zijn zeker ook oplossingen nodig voor bestemmingsverkeer. We denken onder meer aan vrachtwagenchauffeurs die nog niet in de mogelijkheid zijn om al onmiddellijk over te gaan tot het laden en lossen of aan lokale vrachtwagenchauffeurs die 's avonds na hun rit thuiskomen en een plek zoeken om de vrachtwagen achter te laten, eventueel in de buurt van hun woning of op een andere plaats.

Uiteraard kan de Vlaamse overheid niet alle problemen oplossen. Wij zorgen alleszins wel voor tal van investeringen in de dienstenzones waar zeker aandacht wordt besteed aan het voorzien in de nodige capaciteit enerzijds – ik denk aan voorbeelden in Boutersem, Diepenbeek en Tongeren – en anderzijds aan de sanitaire problemen, zodat onze vrachtwagenchauffeurs daar terecht kunnen.

De studie schuift alleszins verschillende oplossingsrichtingen naar voren, zo zegt mijn administratie, om enerzijds het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen aan te pakken, en anderzijds ook het verhaal rond de sanitaire problematiek op te lossen. De studie is nog niet beëindigd. Zodra de studie, die in een finale fase zit, klaar is, kunnen we daarover sowieso hier het debat aangaan. We willen ook met alle mogelijke stakeholders mee aan tafel gaan zitten om te kijken hoe we gericht de problematiek kunnen aanpakken zodra we weten welke elementen er allemaal voorhanden zijn en waar er nood is aan bijkomende parkings om zodoende daar verder mee aan de slag te gaan.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik ben blij dat de studie er dan toch zal komen, en dat we daar dan misschien dit jaar of zeker begin volgend jaar uitgebreid over zullen kunnen discussiëren. Exact 57 procent heeft geantwoord op mijn vraag die ik heb doorgestuurd per mail. Sommigen gaven daar heel veel commentaar bij. Zaken die terugkeerden waren dat de bewoners het niet wilden omdat het lawaai maakt, ook de verkeersveiligheid speelde een rol of het feit dat men geen ruimte heeft. Het is dus een zeer complex probleem.

Wat ik ook weet van de kant van de chauffeurs is dat zij ook bereid zijn om te betalen, zoals in Duitsland het geval is. Ik denk dat dat interessant is om mee te nemen. Ik zie u neen knikken, maar u moet eens spreken met internationale transportbedrijven. In Duitsland moeten die soms 8 tot 16 euro betalen om op een parking te staan. Er zit dan een voucher bij om te kunnen eten, waardoor de netto kostprijs misschien wel 8 euro is, maar daarvoor hebben ze wel een bewaakte parking en toiletten waar je eigenlijk van de grond kunt eten, als ik het zo mag uitdrukken, terwijl er hier soms toiletten zijn waar je beter niet binnen gaat als je niet wilt omvervallen van de stank. Ik weet dat internationale transporteurs opdracht geven aan hun chauffeurs om ervoor te zorgen dat ze voorbij de grens zijn omdat de parkings daar beter zijn. Dan zitten we wel in een zeer bizarre situatie. Die chauffeurs zijn bereid om te betalen als de voorziening goed is, niet om wat gravel te krijgen bij manier van spreken, zonder bewaking, in het donker te zitten, geen toiletten te hebben enzovoort. Als de voorziening goed is, zijn ze bereid om er wat voor te betalen. Ik denk dat u dat gerust kunt meenemen.

Een van de gemeentes is daar trouwens voor bij mij gekomen. Er is trouwens een regionale werking rond economie die ook aan het kijken is of men met verschillende gemeenten een cluster kan vormen om tot een parking te komen, ook met betaling. Ze zijn aan het uitrekenen hoeveel die investering kost, over hoeveel jaar, bij welke bezetting enzovoort. Het effect van betaling is toch iets wat men kan meenemen. Ik had daar graag uw mening over gekend.

Martine Fournier (cd&v): Het is een heel interessante vraag, mijnheer Gryffroy, een vraag die ik ook al verschillende keren gesteld heb aan de minister, zowel schriftelijk als mondeling. Ik had gepland om mijn vraag in november of december te stellen, maar u bent me een beetje voor.

Nu, het probleem van de vrachtwagenparkings is immens. Gisterenavond nog, toen ik naar huis reed, stonden de pechstroken echt wel vol met vrachtwagens, wat tot een heel gevaarlijke situatie leidt. Ook hygiënisch, u hebt het in het lang en het breed uitgelegd, ik ga het iets beknopter houden. Maar uw verhaal klopt wel. Ik woon aan de grens met Frankrijk. Het probleem van Frankrijk is dan nog een keer dat er van zaterdagavond tot zondagavond geen enkele vrachtwagen de grens mag oversteken. Dat is dus 24 uur dat ze op de grens aan een parking staan. Ik ga geen details geven, maar ik kan u wel volgen in de uitleg die u zojuist kwam geven.

Wat dat betalen betreft: wij hoeven hier nu niet persoonlijk in discussie te gaan, maar ik heb wel al gehoord dat de meeste chauffeurs zelf moeten betalen voor hun parking en hun sanitaire voorzieningen. Dus dat kan een probleem zijn als dat chauffeurs zijn van verdere landen. Als ze zelf die prijs moeten betalen, dan kan dat toch iets moeilijker liggen en kan het zijn dat ze dat niet kunnen of niet willen. Dat is dus iets wat eventueel ook uitgeklaard kan worden, in welke mate de chauffeur zelf bereid is om die kost te betalen.

Maar in ieder geval, minister, kijken we uit naar de visie van vrachtwagenparkings en dan zien we wel met de commissie of we dat hier eventueel ook nog uitgebreid behandelen, dan wel of het verder kan met vragen om uitleg.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het is inderdaad door jullie beiden correct geschetst. Geluid, ruimte, het sanitair, veiligheid, hygiëne, het zijn allemaal aspecten die we mee in kaart moeten brengen. Vandaar dat ik hoop dat we dat ook straks in die studie sowieso als objectieve basis voorhanden hebben.

Er moet sowieso nog veel gebeuren. Anderzijds moet ik ook wel zeggen dat we ook al veel doen. Voor deze legislatuur hebben we een bedrag van 40 miljoen euro uitgetrokken om specifiek te investeren in onze snelwegparkings of in onze dienstenzones. Wat doen we daarmee? We zorgen er ten eerste voor dat we onze vrachtwagenchauffeurs die rij- en rusttijden in veilige en hygiënische omstandigheden kunnen doen respecteren. We nemen daarmee tal van infrastructurele maatregelen. We denken aan de beveiliging, het zorgen voor de afrastering, het zorgen voor camerabewaking, het hekwerk en ook de middenbermconstructies, omdat we ook weten dat de vluchtelingenproblematiek ervoor zorgt dat mensen in vrachtwagens gaan kruipen en dergelijke meer, maar ook dat sommige mensen zonder meer de autosnelwegen te voet oversteken, met alle gevolgen van dien: gevaar voor zichzelf, maar ook een gevaar voor de andere weggebruikers.

We zorgen ook voor private bewaking. We zetten private bewakingsfirma's in op onze snelwegparkings om op die manier het veiligheidsgevoel van onze vrachtwagenchauffeurs, maar ook de andere gebruikers van de snelwegparkings te verhogen. En we zorgen ook voor een volwaardige herinrichting van de dienstenzones.

Ik weet dat we in West-Vlaanderen nog veel werk voor de boeg hebben. Het is alleszins allemaal mee opgenomen in de planning, om er gestaag voor te zorgen dat al die dienstenzones aan bod komen en dat we daar een aantal serieuze verbeteringswerken voor uitrollen.

Maar het neemt niet weg dat we, naast de dienstenzones op onze snelwegen, samen met de lokale besturen, ook moeten zorgen voor betere rusttijden en het laten parkeren van onze vrachtwagens. We gaan daarover ook met de sector in overleg. Het meest interessante is natuurlijk dat we voor de bedrijven zelf bekomen dat die vrachtwagens altijd achtergelaten worden bij de bedrijven zelf, maar soms is dat niet mogelijk. Als de vrachtwagenchauffeur te ver weg woont van het bedrijf, is het natuurlijk vaak zo dat hij de vrachtwagen mee naar huis mag nemen. Maar dan moet hij daar ook een interessante locatie hebben om die vrachtwagen achter te laten.

Dus we gaan, zodra die studie finaal rond is – en men heeft mij vanuit de administratie beloofd dat die tegen het eind van de maand finaal rond is –, zeker in overleg met alle mogelijke stakeholders, met de transportfirma's. Ook het al dan niet laten betalen zullen we daar zeker mee aan bod laten komen, om toekomstgericht te zorgen voor een duidelijk antwoord op alle mogelijke vragen die we hier hebben.

Dus we zullen daar zeker nog op terugkomen, maar alleszins dank aan de collega's om hier al de nodige aandacht aan te schenken.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Dank u. We zullen daar dan volgend jaar of eind dit jaar zeker op terugkomen.

Waarom ik het ook 'in geur en kleur', uitvoerig verteld heb, is omdat mij dat ter ore gekomen is vlak na, laat ons zeggen, de coronaperiode. En ik kon het eerst niet bevatten. Je moet daar echt even over nadenken. Wij vinden het allemaal normaal dat we deze middag gegeten hebben, maar we houden geen rekening met wie dat vervoert en in welke omstandigheden die mensen in die periode in hun vrachtwagen geleefd hebben.

En er is nog een andere stakeholder die daarin zeer belangrijk is: de bedrijven zelf. Wat ik soms hoor over hoe vrachtwagenchauffeurs de bedrijven buitengedwongen worden, ook al moeten ze daar leveren ... Terwijl er ook technologische mogelijkheden zijn om wacht- en rusttijden in te kaderen, om ze niet te laten aanschuiven in de file voor ze een bedrijf binnenkomen, waar ze als eerste binnen willen zijn om te kunnen laden en lossen. Zij kunnen ook faciliteiten voorzien. Dat gebeurt dan ook niet. Dat is dan misschien niet direct uw bevoegdheid, want dat zal dan eerder arbeidsomstandigheden betreffen en federaal zijn. Dat zal dan daar ook zitten. Maar dus ook daar, die cluster van stakeholders moet zeker ook meegenomen worden.

Maar ik zeg u, eerlijkheidshalve, toen ik dat verhaal hoorde, was ik daar eventjes stil van. Want men denkt daar niet bij na. We zitten hier allemaal braaf op de stoel, maar die vrachtwagenchauffeurs hadden geen andere keuze dan soms de 'pisfles' buiten te gooien.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over grondverzettswerken op de luchthaventerreinen van Deurne – 178 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Mijn vraag zal gesteld worden door YOUCA-stagiair Kasper Franssens. Daardoor zal de kwaliteit van de vraagstelling nog iets beter zijn dan gewoonlijk. Ik geef met plezier het woord aan Kasper Franssens.

Kasper Franssens: Op de luchthaven van Deurne wordt de start- en landingsbaan vernieuwd. Dat zorgt voor heel wat grondverzet en opwaaiend stof. Uit een onderzoek was eerder gebleken dat een deel van de luchthaven vervuild is met PFAS, en dan zeker de brandweeroefenlocatie, waar momenteel ook gegraven wordt. Omwonenden zijn ongerust over de situatie. Er zijn no-regretmaatregelen van kracht in de omgeving van de luchthaven. Dan is het maar al te hallucinant om beelden te zien van grote stofwolken die zich vanop de luchthaventerreinen verspreiden over de buurt. We bevinden ons in dichtbevolkte wijken waar zich ook kinderopvang, kleuter- en basisscholen, sportvelden bevinden.

Welke maatregelen worden genomen om het verspreiden van het stof te beperken?

Wie controleert of de voorschriften met betrekking tot opwaaiend stof worden nageleefd? Werden er de voorbije weken inbreuken vastgesteld hierop?

Worden er voor de werken gronden aangevoerd van elders? Zo ja, waarvandaan?

Worden er voor de werken gronden afgevoerd naar elders? Zo ja, waarnaartoe?

Werden voor deze grondwerken technische verslagen opgemaakt en wat was hiervan de conclusie?

Welke PFAS-metingen zijn er naar aanleiding van de werken aan de landingsbaan uitgevoerd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dit is in elk geval een zeer technische vraag. Maar voor iedereen is gezondheid een heel belangrijk aspect, dat altijd alle aandacht vergt. Dat is zeker zo als er bij bepaalde werken sprake is van een vervuiling, bijvoorbeeld met PFAS. Ik ga uw vragen stuk voor stuk beantwoorden.

Welke maatregelen worden genomen om het verspreiden van het stof te beperken? In de zones waar de huidige werken plaatsvinden werd enkel in de toplaag een zeer beperkte overschrijding van PFOS aangetroffen. Ook de bijkomende staalnames op de uitgegraven grond bevestigen dat er op sommige plaatsen een zeer beperkte overschrijding is. Deze gronden worden opnieuw in dezelfde zone en op zelfde diepte gebruikt, verdicht en onmiddellijk ingezaaid. Dat is geheel in overeenstemming met het technisch verslag. Er worden stofbeperkende maatregelen, zoals waterbesproeiing, genomen om mogelijke verstuiving te voorkomen. Concreet betekent dit dat de luchthavenbrandweer voor extra waterbesproeiing zorgt elke 2 uur. Vanaf donderdag 6 oktober doet de aannemer dit ook zelf met eigen middelen.

Ik kan u ook melden dat de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) contact heeft genomen met Luchtvaartontwikkelingsmaatschappij (LOM) Antwerpen om na te gaan welke maatregelen er worden genomen om opwaaiend stof te vermijden. Voor alle duidelijkheid: deze gronden betreffen niet de gronden die zorgen voor verstuiving zoals zichtbaar is op sommige beelden. De gronden die wel tot opwaaiend stof kunnen leiden, betreffen deels aangevoerde gronden die onder de norm van vrij hergebruik vallen, code 211. Ook het werfverkeer kan opwaaiend stof veroorzaken, maar ook dat opwaaiend stof is niet afkomstig van de gronden waarin een zeer beperkte overschrijding van PFOS is aangetroffen.

Wie controleert een en ander? De LOM Vlaanderen is de aanbestedende overheid en controleert de correcte uitvoering van de werken. De aannemer heeft dezelfde plicht. Daarnaast vonden inspecties plaats door de gewestelijk stedenbouwkundig inspecteur en de milieu-inspectie van de stad Antwerpen. De milieu-inspectie van de stad Antwerpen heeft bevestigd dat de maatregelen tot het vermijden van stofhinder goed worden opgevolgd.

Worden er gronden aangevoerd van elders? Er wordt inderdaad zand aangevoerd van het project Katwilgweg te Antwerpen. De aannemer beschikt hiervoor over een grondverzetstoelating van de Grondbank. De OVAM bevestigt ook dat de grondverzetregeling in overeenstemming is met het Bodemdecreet en dat het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering (VLAREBO) is nageleefd. Hiervoor heeft de OVAM contact opgenomen met de twee bodembeheersorganisaties aan wie de traceerbaarheidsprocedure is toevertrouwd.

Het klinkt misschien allemaal vrij technisch, maar ik denk dat mijnheer Annouri perfect weet waarover wij het hier hebben.

Voor bepaalde werkzaamheden wordt er grond met code 411 – vervuilde grond – afgevoerd naar de kleiputten van SVK te Sint-Niklaas. De aannemer beschikt hiervoor over een grondverzetstoelating van de Grondbank. Ook dit werd geverifieerd door de OVAM.

Er werd voor deze werken een technisch verslag afgeleverd. Ook dit werd geverifieerd door de OVAM. Er werden twee technische verslagen opgemaakt voor de grondwerken en ingediend bij de Grondbank.

Het technisch verslag van fase 1 heeft betrekking op een volume van 5740 kubieke meter voor de aanleg van een bufferbekken ten noorden van de landingsbaan, waarbij de maximale uitgravingsdiepte 4 meter onder het maaiveld zal bedragen.

Het technisch verslag van fase 2 heeft betrekking op 15 uitgravingszones op een groot deel van de luchthaven. De werken die voorzien zijn in het technisch verslag

van fase 2 betreffen voornamelijk rioleringswerken, de aanleg van bufferbekkens en verhardingen en heeft betrekking op een volume van 125.337 kubieke meter, waarbij de maximale uitgravingsdiepte lokaal 6 meter onder maaiveld bedraagt.

Er werd gehandeld volgens de geldende regels voor het opstellen van een technisch verslag en de richtlijn PFAS-onderzoek van april 2022. Het correcte aantal PFAS-staalnames werd uitgevoerd en opgenomen in het technisch verslag. Alles is uitgevoerd conform de regels en onder supervisie van de inspectiediensten van de OVAM en van de stad Antwerpen.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): We hebben u inderdaad begrepen, minister. Dank u voor uw antwoord.

U hebt aangehaald dat er grond wordt aangevoerd vanuit de Katwilgweg op de grens van Zwijndrecht en Linkeroever, redelijk dichtbij 3M. Dat is lichtjes alarme-rend inzake de kwaliteit van die grond. Alle gesprekken en discussies over PFAS wijzen erop dat hoe dichter men bij 3M komt, hoe meer vervuiling er is.

U geeft aan dat alles de testen heeft doorstaan, dat de OVAM alles heeft goedge-keurd. Ik blijf dat contradictorisch vinden. Kunt u wat toelichting geven bij de ma-nier waarop dat zekerheid geeft aan de buurtbewoners dat de grond – ik woon in die buurt en ik frons de wenkbrauwen als ik hoor dat de grond van vlak bij de 3M-fabriek komt – in orde is?

Er zijn buurtbewoners die de verstuiving zelf hebben zien gebeuren. Ze hebben opwaaiend stof gezien tijdens de werken. Het is goed dat er nu controles zijn, ook vanuit de brandweer. Dat kan gebeurd zijn na de klachten. Misschien hebt u daar zicht op? Zijn die al vanaf dag één aan het controleren of was dat nadat er klachten binnenkwamen over eventuele verstuiving?

Hebt u zicht op de informatie die naar de buurtbewoners is gegaan over de werken die nu gaande zijn en over dat grondverzet? De vraag gaat over de ongerustheid van buurtbewoners. Dat is niet onlogisch na de afgelopen maanden. Op welke ma-nier is er met de buurtbewoners gecommuniceerd? Zijn zij op de hoogte gebracht van alle stappen die gezet zijn? Waarom zou dat voor hen geen probleem zijn? Wat zou er gebeuren mocht er een probleem zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Annouri, we weten allemaal dat sinds het uit-breken van de hele PFAS-problematiek midden 2021, iedereen daar heel alert mee om moet gaan en dat het sowieso ook telkens bij de bevolking heel veel vragen oproept als men weet dat het over de omgeving van 3M gaat. Daar is veel grond-verzet, daar is veel stof dat opwaait en dergelijke. Dan is het eens te meer alle hens aan dek om ervoor te zorgen dat dat in veilige omstandigheden kan gebeuren. Ik zei daarnet al in mijn inleiding: gezondheid is iets waar wij niet mee spelen. Dat moet altijd centraal staan en daar moeten wij altijd alle aandacht voor hebben, welke werken men ook gaat uitvoeren.

Dat is sowieso de baseline in heel het verhaal van eender welke werken. Zeker als het gaat over grondverzetwerken.

U vraagt hoe men, als er grond wordt aangevoerd, de garantie heeft dat het zuivere grond is, dat er geen enkele vervuiling, geen enkel risico of gevaar in zit. Het moeten duidelijk gronden zijn die vallen onder dat label van de code 211. Dat betekent: zuivere grond die gebruikt en hergebruikt kan worden. Dat wordt altijd sowieso gecontroleerd door de mensen van de Grondbank. Zij geven het finale

groen licht of het finale fiat om gronden te kunnen hergebruiken. Ik ga er dan ook van uit dat men dat allemaal respecteert en dat men alleen gronden met dat label, gronden die kunnen worden hergebruikt, in deze sites gebruikt. De gronden met een vervuild label, om het dan maar zo eenvoudig uit te drukken, worden naar stortplaatsen gebracht. Zo zijn er een aantal gronden afgevoerd. De gronden met dat label code 411 worden naar die stortplaatsen afgevoerd.

U vraagt mij specifiek of een en ander is gebeurd voor of na de klachten. Ik neem aan dat er een aantal klachten zijn als men daar stof ziet opwaaien en dat men vreest dat er mogelijk PFAS in zit. Men heeft altijd alles te respecteren in het kader van de hele grondverzetregeling. Men kan maar overgaan tot grondverzet wanneer de technische verslagen zijn goedgekeurd. Er gebeurt ook controle op de grond die door de vrachtwagens wordt aan- en afgevoerd. Ik neem dus aan dat men telkens alle regels heeft gerespecteerd, dat men, als men ziet dat er stof opwaait, onmiddellijk zorgt voor de verstuivingsmaatregel.

Omdat het hier gaat over werken die zijn uitgevoerd door LOM Antwerpen – het is dus geen taak van onze administraties –, weet ik het niet precies. Ik neem aan dat de LOM alle nodige voorzorgsmaatregelen heeft genomen en ervoor heeft gezorgd dat er geen verstuiving kan zijn. Vandaar dat men in eerste instantie met de luchthavenbrandweerdiensten en de aannemer zelf de nodige voorzorgsmaatregelen heeft genomen.

Hoe de communicatie naar de omwonenden dan specifiek gebeurt, daarop moet ik vandaag even het antwoord schuldig blijven. Ik vermoed dat eenieder daar in de buurt te allen tijde bij LOM Antwerpen en/of bij de aannemer te rade kan gaan om te weten of alles safe is. Ik zal alleszins, naar aanleiding van uw vragen, ook nog aan LOM Antwerpen de opdracht geven om ervoor te zorgen dat er een vlotte communicatiedoorstroming is, zodat de mensen in de buurt gerust mogen zijn dat er zeker geen risico's zijn voor de gezondheid als dusdanig.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, LOM Antwerpen valt voor een stuk ook wel onder de Vlaamse overheid. Als ik wil nagaan of alles daar correct verloopt en of er klachten zijn geweest, enzovoort, dan is het toch wel logisch dat ik die vraag aan u stel. U zegt nu dat u het antwoord niet kunt geven. Misschien kan dat schriftelijk worden nagestuurd. Dat zou ik wel appreciëren.

Het PFAS-schandaal was heel groot. Dat was een van de grootste milieuschandalen die wij in Vlaanderen hebben gekend. De mensen maken zich zorgen en dat is niet onterecht. De beste manier om zorgen weg te nemen is in alle transparantie duidelijk communiceren en aangeven wat er gebeurt. Als er niet wordt gecommuniceerd, en de buurtbewoners hebben de optie om de stap te zetten naar de LOM, dan vind ik dat eerder een passieve, afwachtende houding die niet op haar plaats is als het gaat over zo'n thema op zo'n moment. Ik zou daar eerder een proactieve houding verwachten en een betere communicatie naar de buurtbewoners.

U kent mijn mening over de luchthaven. Indien daar in de toekomst bepaalde activiteiten zouden plaatsvinden, dan moet er toch een proactieve communicatie met de buurtbewoners zijn, zodat de mensen op de hoogte zijn van wat er gebeurt en weten waar ze aan toe zijn. Dat ontbreekt vandaag heel hard wanneer er wordt gewerkt in de luchthaven. Dat is geen goede zaak.

Ik kijk alleszins uit naar het schriftelijke antwoord op mijn vraag. Bedankt alvast voor uw antwoorden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de samenwerking van de Vlaamse overheid met Vias institute
– 195 (2022-2023)**

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, ik zal in de traditie van de voorgangers mijn vraag laten stellen door mijn stadsgenote Luna Vautrain, in het kader van YOUCA Action Day. Misschien een leuk weetje is dat Luna een van de eerste kinderburgemeesters was in mijn stad. Zes jaar later mag zij hier haar eerste parlementaire vraag stellen.

Luna Vautrain: Er loopt momenteel een audit naar de manier waarop Vias subsidies vanuit de federale overheid besteedt. Het kantoor dat de audit uitvoert, is volgens De Standaard "ook in het bezit van de gegevens die aantonen hoe er een derde te veel wordt aangerekend." Verder staat te lezen in De Standaard: "Tegenover De Standaard bevestigt het kabinet-Gilkinet dat de audit bij Vias is opgestart, omdat het bedrijf onvolledige informatie geeft over de precieze kostenposten van onderzoeken die zijn afgesproken in de beheersovereenkomsten."

In uw antwoord op schriftelijke vraag nr. 1113 van 15 april 2022 van collega Ryheul gaf u een overzicht van de verkeerscampagnes van 2019, 2020 en 2021. Hierbij verduidelijkte u: "De BOB-campagnes verlopen in samenwerking met Vias, de Belgische Brouwers, Assuralia en de gewesten. Vias stelt, in samenwerking met de Belgische Brouwers en Assuralia, de campagne kosteloos ter beschikking aan de gewesten. Alleen de technische kosten zoals de druk en het aanplakken van de affiches en de aankoop van eventuele extra mediaruimte komen op het conto van de gewesten."

Minister, kunt u de samenwerking tussen de Vlaamse overheid en Vias nader toelichten? Hoe reageert u op de recente berichtgeving omtrent Vias? Zult u in het licht hiervan de samenwerking evalueren? Werden er vanuit Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) in het verleden reeds vraagtekens geplaatst bij de samenwerking met Vias?

De voorzitter: Minister, Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, Luna. U hebt dat goed gedaan. U bent geen kinderburgemeester meer, maar straks zit u misschien op de plaats van de heer Maertens zelf, wie weet, of hier in het parlement.

Ik kom tot de vraag over de samenwerking tussen de Vlaamse overheid en Vias. Eigenlijk heeft Vias drie engagementen. U hebt er al een paar genoemd. Er is de BOB-campagne, de gekende sensibiliseringscampagne waarvoor Vias samenwerkt met de Belgische Bouwers, Assuralia en de andere gewesten. Daar stelt zij kosteloos een campagne ter beschikking aan de gewesten om duidelijk te maken aan mensen dat drinken en rijden niet samengaan. Daarnaast hebben we een raamovereenkomst met Vias waarbij het Departement MOW aan Vias kan vragen om een aantal verkeersveiligheidsonderzoeken te laten uitvoeren. Vias kan dan een offerte indienen voor welbepaalde onderzoeksopdrachten. Er is als het ware een minicompentie. Zo zorgt Vias voor een aantal onderzoeken die we willen laten uitvoeren in het kader van de verkeersveiligheid.

Ten slotte geeft het Departement MOW een subsidie aan Vias voor onder andere het hele verhaal rond de afdeling Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing (CARA). Voor mensen die bijvoorbeeld een zwaar hartinfarct gehad hebben of die een beperking hebben, onderzoekt CARA of en in welke omstandigheden voertuigen aangepast moeten worden om zich toch in het verkeer te kunnen begeven.

Samen met jullie heb ik in de pers kunnen vernemen dat de federale overheid een audit besteld heeft over de manier waarop Vias de subsidies inzet die ze ontvangt van de federale overheid. Meer dan die persberichten weet ik op dit ogenblik niet. Ik ben alleszins geen betrokken partij daarin. Dit is een initiatief van de federale minister bevoegd voor de mobiliteit. Maar zodra de resultaten van die audit er zijn, wil ik zeker kijken of er iets is wat niet correct verlopen zou zijn. Dan gaan wij zeker die resultaten ter harte nemen. Maar u zult begrijpen dat ik geen standpunt kan innemen zolang ik niet weet wat de resultaten van deze audit zijn.

Op uw vraag of er in het verleden reeds vraagtekens zijn gesteld bij de samenwerking met Vias, kan ik u zeggen dat mijn administratie de samenwerking met elke vereniging of elke entiteit waar zij mee samenwerkt, regelmatig aan een doorlichting of analyse onderwerpt. Zo is er in 2020-2021 onder andere nog een doorlichting geweest van CARA inzake de rijgeschiktheidsonderzoeken, uitgevoerd door Möbius. Met het oog op de efficiënte besteding van overheidsmiddelen werd een analyse uitgevoerd en gekeken of alles perfect gebeurde. Dat resulteerde in een nieuw rekenmodel dat zorgt voor prestatiegerichte financiering en ook een duidelijke rapportering.

Voorts nemen wij telkens verbeterpunten ter harte als die naar boven komen. Die worden uiteraard ook besproken met Vias om te bekijken hoe wij de samenwerking nog kunnen verbeteren. De resultaten van de audit kunnen ons leren wat we nog moeten verbeteren.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik begrijp dat u moeilijk kunt ingaan op een lopende audit waarin u zelf geen partij bent. Dat was ook niet de essentie van mijn vraag. Wel wil ik weten of wij voldoende controleren. Dat blijkt uit uw antwoord, als u spreekt over de doorlichting en de analyse in 2020-2021 van CARA. Ik vind dat wij dat moeten blijven doen. Dat geldt niet alleen voor Vias. Wij moeten alle contracten en prestaties van andere partijen ten opzichte van de overheid blijven checken, analyseren en nagaan hoe wij verbeteringen kunnen aanbrengen en onderzoeken of er geen malversaties gebeuren. Maar dat is evident voor het bestuur van een overheid zoals de Vlaamse overheid.

Ik heb nog een aanvullende vraag. U spreekt over de drie taken van Vias: de BOB-campagne, CARA, en de subsidie en de raamovereenkomst van MOW waarvoor Vias verkeersveiligheidsonderzoeken uitvoert. Ik begrijp niet meteen waarom u ook spreekt van een minicompetitie. Als er een raamovereenkomst is, kan de overheid daar in principe daaruit afnemen. Is er dan nog een competitie nodig?

Als laatste punt heb ik misschien iets om aan te kaarten bij uw federale collega. Het is nogal evident dat als u elkaar geregeld ziet, niet alleen in de interministeriële conferentie (IMC), er over zoiets gesproken kan worden. Als u in Vlaanderen een audit zou bestellen over een entiteit die ook te maken heeft met de federale overheid, dan zou ik het maar normaal vinden dat dit ook wel eens signaleerd wordt. Ik vind het vreemd dat dit hier niet zo is. Ik dring erop aan dat dit in de toekomst wel gebeurt. Dat geldt natuurlijk niet alleen voor uw departement maar voor alle beleidsdomeinen in dit complexe land.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik steun collega Maertens bij zijn vraag dat u in nauw contact zou staan met uw federale collega in verband met de resultaten van de audit. Vooruit acht het cruciaal dat met belastinggeld correct wordt omgesprongen. Als gelden die bestemd zijn voor verkeerscampagnes, niet op een correcte wijze worden gebruikt, vraag ik met aandrang om hierover het debat te voeren in deze commissie. We zijn in onze commissie toch wel heel veel bezig met Vias en

zijn campagnes. Vooruit kijkt uit naar de resultaten van die audit. Kunnen wij daar een briefing van krijgen? Hopelijk worden wij dan gerustgesteld.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Het is altijd hetzelfde liedje. Het doet mij denken aan de zaak van de coronalaboratoria van Vandenbroucke. De overheid wist dat er veel te veel werd uitgegeven. Wanneer wij dat artikel in De Standaard lezen, moet dat toch wel ergens een alarmbel laten rinkelen. Ik zie niet in waarom enkel de federale overheid te veel aangerekend zou worden. Ik denk dat dit ook perfect zou kunnen gebeuren bij de opdrachten die de Vlaamse overheid aan Vias biedt.

Ik heb twee aanvullende vragen. Hebt u al contact opgenomen met uw federale collega? Uit uw antwoord blijkt dat niet echt. Ik vind dat vreemd. Wanneer wordt het resultaat van die audit verwacht? Werd de relatie tussen Vias en die tweede opgerichte vennootschap al aan u toegelicht en door u onderzocht? Vlaams Belang is van mening dat een plichtsbewuste overheid, een zuinige overheid zoals de Vlaamse overheid beweert te zijn, zulke zaken kan missen als kiespijn. Dat geldt zeker in economisch onzekere tijden voor burgers waarbij elke euro belastinggeld gewikt en gewogen moet worden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u voor de terechte vraag, collega. De audit die minister Gilkinet besteld heeft, was eveneens terecht. Dat kan interessante informatie opleveren.

Ik ben het niet helemaal eens met de collega's die conclusies willen trekken uit de audit voor we de audit kennen. Het is onze taak als Vlaamse parlementsleden – we hoeven daarvoor niet op de minister te wachten – om zodra de audit bekend is, te gaan kijken wat er eventueel aan de hand zou kunnen zijn. Als er zich op het federale vlak een probleem zou voordoen, moeten we daar in Vlaanderen onze conclusies uit trekken. Twee audits bestellen lijkt me wat overdreven. Laten we ervan uitgaan dat de federale audit ons informatie oplevert waar we al dan niet gerustgesteld mee kunnen worden, of op basis waarvan we verdere initiatieven kunnen nemen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de vragen, collega's. Ik wil even meegeven dat als er ergens een signaal is dat niet alles correct zou verlopen, het niet meer dan logisch is dat wij een audit bestellen. Ik heb dat zelf gedaan. Ik heb dat in het verleden gedaan rondom het hele verkeersveiligheidsbeleid. We hebben daarover een audit gevraagd bij de Inspectie van Financiën. Ik heb dat recent nog gedaan naar aanleiding van de klachten over onze keuringscentra. Die audit loopt nog. Rond de rijexamencentra krijgen we ook veel klachten, daar loopt ook een audit. Het is niet meer dan logisch, als er over een bepaald item veel klachten of opmerkingen zijn, dat we een audit vragen.

Vias valt onder de federale bevoegdheid, wij hebben een samenwerking met Vias op de drie punten die ik genoemd heb. Ik heb uiteraard onmiddellijk aan mijn administratie – nadat ik de persberichten en kranten gezien had – gevraagd of er bij ons signalen of opmerkingen waren dat er iets niet in orde zou zijn. De administratie antwoordt mij dat ze zelf regelmatig onderzoeksanalyses doen en dat ze momenteel geen enkel signaal hebben dat de middelen die Vias van de Vlaamse overheid krijgt, niet correct zouden zijn aangewend.

We kijken straks natuurlijk naar de resultaten van de audit. Maar ik ga niet vooruitlopen op mogelijke resultaten. Als de administratie mij nu zegt dat de samenwerking

met Vias goed en vlot verloopt – misschien kan de doorlichting verbetervoorstellen meebrengen –, dan nemen we die uiteraard ter harte, dan kan en mag men toekomstgericht natuurlijk iets onderzoeken, maar dat wil niet zeggen dat we vandaag plots alle samenwerking overboord moeten gooien. We weten niet of er iets aan de hand is.

Heeft minister Gilkinet mij voorafgaandelijk of onmiddellijk nadien op de hoogte gebracht? Ik denk dat hij volledig binnen zijn bevoegdheden handelt, en dat hij een doorlichting kan vragen aan Vias. Ik heb ook geen verantwoording af te leggen aan mijn collega's van andere gewesten of van de federale overheid als ik bijvoorbeeld de keuringscentra of de rijexamencentra een doorlichting vraag. Dat moet duidelijk zijn.

Mijnheer Verheyden, de vergelijking die u hier al poneert, gaat niet op, alleszins niet voor wat betreft de samenwerking met Vias. Ik zal geen hypothesen maken over wat hier of daar fout zou zijn. Opnieuw, ik kijk eerder naar de toekomstige resultaten van de audit.

Mijnheer Maertens, u vraagt verduidelijking rond het raamcontract. We hebben met het Departement MOW een raamcontract in de markt geplaatst om toekomstgericht in het kader van onze onderzoeksagenda een aantal verkeersveiligheidsstudies te kunnen bestellen. Ik ken het juiste aantal niet uit het hoofd, maar er zijn meerdere firma's die hebben ingetekend, een vijftal, denk ik. Als we nu snel een studie willen bestellen, is er een minicompitie tussen die firma's. Dat was misschien niet helemaal duidelijk in mijn eerste antwoord. IMOTEC en Vias zitten erbij, dan volgt een minicompitie tussen de firma's over aan wie gegund wordt. Daarbij wordt de wet op de overheidsopdrachten uiteraard gerespecteerd. Zodra ik de audit krijg van mijn collega, kunnen we eventuele malversaties hier zeker bespreken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u voor de verheldering, minister, het is nu wel duidelijk.

Ik wil nog eens benadrukken dat we zeker binnen het beleidsdomein MOW, waar heel veel met externe partners wordt gewerkt die dan betaald worden door de overheid, de belletjes en checks structureel moeten inbouwen, dat we de controle blijven uitvoeren, dat we blijven analyseren en lessen trekken uit, dat we bekijken of er al dan niet zaken fout lopen. Dat moet structureel ingebouwd zijn.

Als blijkt uit de federale audit dat er malversaties zijn gebeurd, reken ik erop dat we hier een stap verder gaan; dat we onze contracten en subsidieovereenkomst met Vias zeer nauwgezet tegen het licht laten houden door een externe gespecialiseerde partner zoals het Rekenhof.

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 meest recente flitsmarathon
– 198 (2022-2023)**

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, van woensdag 5 oktober tot en met donderdagochtend 6 oktober 2022 hield de politie een flitsmarathon. Hoewel die, zoals gebruikelijk, was aangekondigd, waren de resultaten allesbehalve gunstig. Bijna 800.000

voertuigen werden gecontroleerd, waarvan meer dan 4 procent te snel reed. Het was van 2016 geleden dat er zo'n hoog percentage bestuurders werd betrapt op te snel rijden. In totaal werd ook van 318 bestuurders het rijbewijs ingetrokken.

Het was de zeventiende keer in acht jaar tijd dat er een flitsmarathon werd gehouden. De resultaten willen maar niet verbeteren. Het aantal betrapte bestuurders blijft schommelen tussen 3 en 5 procent.

De oorzaak ligt volgens verkeersexpert Kris Peeters in het gebrek aan handhaving. Hij wijst daarbij naar het probleem van de beperkte verwerkingscapaciteit van de politieafdelingen en de parketten.

Minister, hoe reageert u op de uitslag van de flitsmarathon?

Zult u extra initiatieven op poten zetten naar aanleiding van de resultaten van de flitsmarathon?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Moors, snelheid is nog altijd een killer in het verkeer. We moeten dus alles op alles zetten. In het kader van ons verkeersveiligheidsplan is dit sowieso een aandachtspunt. Het is iets wat erin is opgenomen als iets wat continu moet worden opgevolgd.

We hebben de eerste resultaten van de recente flitsmarathon al gekregen. Daaruit blijkt inderdaad dat we een negatieve evolutie kunnen vaststellen. Maar mijn administratie heeft nog bijkomende informatie opgevraagd. Zij beschikt nog niet over een volledig overzicht van de resultaten.

Je kunt die resultaten op twee manieren lezen. 95,77 procent van de gecontroleerde bestuurders hebben de snelheidslimiet gerespecteerd. Bijna 96 procent dus. Als ik dat vroeger op mijn rapport had, was ik superblij. Ik wil natuurlijk niet zeggen dat ik dat altijd had. 96 procent is een hoog percentage. Maar dat betekent ook dat 4,2 procent niet de snelheid respecteerde. We weten ook dat lang niet iedereen werd gecontroleerd.

Eenieder die zich op de weg begeeft, kan meer dan eens vaststellen dat er nog altijd heel wat snelheidsduivels zijn. We moeten daar dus te allen tijde blijven op controleren. We moeten bij alle mensen een mindshift teweegbrengen: houd je aan de snelheidslimieten. Die zijn er niet voor niets. Ze zijn er duidelijk als een veiligheidslimiet. Respecteer ze. Dat is en blijft de boodschap.

U vraagt of ik extra initiatieven op touw zet naar aanleiding van deze flitsmarathon. We moeten sowieso continu voor handhaving zorgen. Handhaving is altijd het sluitstuk van ons verkeersveiligheidsbeleid. We doen dat enerzijds door tal van wettelijke mogelijkheden ter beschikking te stellen. Ik denk onder andere aan GAS 5, dat we gecreëerd hebben omdat we van de lokale besturen hoorden dat er in zone 30 en zone 50 nauwelijks werd gehandhaafd door de lokale politie – die heeft niet de nodige capaciteit om in elke woonstraat te verbaliseren. Daarom denk ik dat het verhaal van de GAS-boetes nog altijd een goed verhaal is. Daarnaast zetten wij ook massaal in op trajectcontroles op onze autosnelwegen en zeker ook op de gewestwegen. We honoreren daar enerzijds onze eigen prioriteitenlijst, waarbij wij zelf aan de hand van data kunnen zien waar er veel snelheidsovertredingen worden begaan. Daar zullen wij zelf voor trajectcontroles zorgen. Daarnaast is er de lijst van de lokale besturen die vragen om snelheidscontroles door te voeren op gewestwegen. Dat honoreren we uiteraard ook.

Kortom, de handhaving is heel belangrijk. We moeten zorgen voor voldoende handhavingsmateriaal, en daarnaast moeten we uiteraard blijvend sensibiliseren

en ervoor zorgen dat de mindshift er effectief is. Daar blijven we continu op werken. De flitsmarathon is er een van. Daarnaast zorgen we uiteraard ook voor heel wat gerichte campagnes, om toch maar de mensen erop te wijzen dat de snelheidslimieten veiligheidslimieten zijn. Alleen wanneer men die respecteert, kan dat zorgen voor een kentering in onze verkeersveiligheidsstatistieken.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om te kijken naar de verantwoordelijkheid van de autobouwers. Wij weten nu allemaal dat een nieuwe auto vlot 140 km per uur haalt. Men voelt de hoge snelheid niet meer in de moderne auto's. Misschien is het ook wel eens nuttig te kijken naar de autobouwers in dat kader. Plant u een gesprek met de sector? Overweegt u initiatieven te nemen ten opzichte van de autoconstructeurs?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, hebt u gisteren de krant gelezen? Er was een artikel te lezen over de vele buitenlanders die hun boetes niet betalen. Wij mogen dan wel flitsen, maar misschien moeten wij naast een flitsmarathon ook eens een inningsmarathon organiseren bij de buitenlandse chauffeurs. Een op de drie Nederlanders betaalt zijn boetes niet. Het aantal bekeuringen aan buitenlanders is vorig jaar met 30 procent gestegen. Nog niet de helft betaalt die boetes. De Britten zitten helemaal niet meer in het Europese systeem. Die hoeven zich er niets meer van aan te trekken, net zoals chauffeurs uit Afrika en Oost-Europa. Welke bijkomende maatregelen zijn er intussen genomen of zult u nemen, naar aanleiding van bijvoorbeeld het artikel in Het Laatste Nieuws?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik ben vooral tevreden dat er strenger gecontroleerd wordt en dat dit zijn vruchten afwerpt. Ik sluit mij aan bij de vraag van collega Moors. De auto's moeten aangepast worden aan de vereisten van de moderne mobiliteit, zeker in een dicht bewoond gebied als Vlaanderen. Dat gaat niet alleen over de snelheid van die auto's. Er kunnen daar zeker oplossingen voor bestaan, zoals een melding als men de toegestane snelheid overschrijdt. Maar hoe dwingend kun je dat maken zodat de mensen dat effectief gaan gebruiken? Er is ook het probleem van het gewicht van de auto's. Met een zwaardere auto heb je meer tijd nodig om te stoppen als je onverhoeds moet remmen. Ik vind de suggestie van collega Moors interessant, om op Europees niveau aan te dringen op minder zware auto's, met veel intelligente systemen om aan verkeersveiligheid te werken. Op termijn zouden die systemen verplicht gemaakt moeten worden. Wat denkt u daarvan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Een eerste bijkomende vraag betreft de autoconstructeurs en of ik ermee in overleg ga. De criteria waaraan de auto's moeten voldoen, zijn Europese regelgeving. Voorts is het niet omdat de auto's sneller accelereren dat de chauffeurs zich niet aan de snelheidsbeperkingen moeten houden. We kunnen niet eisen dat er auto's worden gemaakt die niet vlugger kunnen rijden dan toegelaten in de zones 30 of 50. Een auto moet hoe dan ook tot 120 kunnen rijden gezien de snelheidslimieten op de autosnelwegen. Maar het zou inderdaad interessant zijn de ADA-systemen (Advanced Driver Assistance) die in de nieuwe auto's zitten, te gebruiken en te honoreren. Als ikzelf dat systeem in mijn wagen aanzet, dan neemt dat systeem die geldende snelheidslimiet automatisch over. Maar je bent als chauffeur bij machte die ADA-systemen te gebruiken of niet. Als je het systeem uitschakelt, dan is het de verantwoordelijkheid van de chauffeur als hij de toegelaten snelheid overschrijdt. Je kunt dat niet in de schoenen van de constructeur schuiven. Als

straks alle voertuigen met die ADA-systemen zijn uitgerust, gebruik ze dan, en respecteer de snelheidslimieten.

Twee, de voertuigen worden zwaarder, mijnheer Bex, ja, vooral omdat we kiezen voor meer duurzame voertuigen. Een elektrisch voertuig met batterijen is nu eenmaal zwaarder dan een niet-elektrisch voertuig. Ik zie u knikken. U kunt natuurlijk de vergelijking maken tussen een kleine en een grote wagen. Van het segment van de kleinere wagens is een elektrische wagen een meer duurzame wagen maar tegelijk een zwaardere wagen. Met zwaardere wagens kan bij een ongeval de impact of de ernst van een ongeval groter zijn. Natuurlijk moet de chauffeur te allen tijde trachten ongevallen te voorkomen; door zijn gedrag is hij verantwoordelijk. Dat komt op de eerste plaats.

Mijnheer Verheyden, u hebt het over werk maken van een groter inningspercentage van boetes bij buitenlandse chauffeurs. Die inning gebeurt nog altijd op federaal niveau, buiten de mogelijkheid die wij gecreëerd hebben voor de lokale besturen, de GAS-boetes in de zones 30 en 50. Die zones 30 en 50 liggen meestal rondom de kerktoeren en de scholen of in de dorpskernen. Ik denk niet dat we daar de grote transitfirma's hebben die van heinde en ver komen en zorgen voor veel boetes. Het gaat veel vaker om plaatselijk verkeer en via de GAS-boeteambtenaar kan men daar tot inning overgaan. Ik weet niet wat daar het inningspercentage is, het is aan de lokale besturen om dat bij te houden. Er is de inning van de boetes gekoppeld aan de pv's opgemaakt door de wegpolitie of de federale politie. Daarvoor moeten we kijken naar de federale collega's, die er alles aan doen om dat goed te doen. Ik denk dat iedereen een zo hoog mogelijk inningspercentage wil en dat daar werk van wordt gemaakt.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Verkeersveiligheid is een en-en-en-verhaal. We moeten blijven inzetten op handhaving, educatie en gedragsverandering van onze weggebruikers.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen na botsing met obstakels
– 245 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met obstakels langs de weg
– 267 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Els Robeyns

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, het aantal verkeersslachtoffers dat overlijdt na een botsing met een obstakel naast de weg maakte in 2021 meer dan 25 procent uit van het totaal aantal dodelijke ongevallen in Vlaanderen. Dat kan bijvoorbeeld gaan om een boom of een verlichtingspaal, maar evengoed een niet aangepaste helling naast de weg, waardoor een auto naar beneden duikelt, of een vangrail die niet volgens de regels van de kunst is geplaatst.

Dat blijkt uit cijfers van mobiliteitsorganisatie Touring na een analyse van cijfers van het Belgische statistiekbureau (Statbel). Dit type ongeval nam toe van 59 in

2020 tot 77 in 2021. Het aantal zwaargewonden door ongevallen tegen een obstakel, bedraagt 15 procent van het totaal aantal zwaargewonden. Bomen en palen springen eruit en nemen het grootste deel voor hun rekening, gevolgd door ongevallen tegen slechte vangrails. Volgens Vias is de kans op een botsing met een obstakel in Vlaanderen groter dan in het buitenland, omdat onze secundaire wegen vol staan met huizen, muren en palen.

Touring zelf vraagt om zoveel mogelijk obstakels af te schermen door aangepaste vangrails, andere beschermende constructies of bijvoorbeeld botsabsorberende verlichtingspalen.

In het Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVG) uit 2020 staan tal van richtlijnen om de weginfrastructuur zo in te richten dat weggebruikers die fouten maken of in de problemen komen, zoveel mogelijk hun koers kunnen corrigeren en toch veilig tot stilstand te komen en een eventueel ongeval op die manier te minimaliseren. Touring vraagt om het toepassen van die richtlijnen niet te beperken tot aanpassingen bij het herinrichten van de weg, maar wil ook zogenaamde 'quick wins' bekijken op wegen die nog niet heringericht zijn. Door aangepaste infrastructuur kunnen de gevolgen van een ongeval beperkt worden.

Minister, welke conclusies trekt u uit het feit dat bij een op de vier van de dodelijke ongevallen een botsing met een obstakel mee de oorzaak is?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de weginfrastructuur in de toekomst zo vergevingsgezind mogelijk wordt ingericht?

Ziet u nog quick wins om gevaarlijke punten zo vergevingsgezind mogelijk in te richten? Over hoeveel en welke quick wins gaat het, per provincie? Hoe zal de uitrol van de aanpak van die quick wins gebeuren?

Touring stelt voor om zoveel mogelijk obstakels af te schermen. Hoe staat u tegenover dit voorstel?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, het aantal verkeersslachtoffers dat overlijdt na een botsing met een obstakel naast de weg, zoals een boom of verlichtingspaal, maakte in 2021 meer dan 25 procent uit van het totaal aantal dodelijke ongevallen in Vlaanderen. Dit bericht stond te lezen in verschillende media nadat de mobiliteitsorganisatie Touring de cijfers van Statbel had bestudeerd.

Eerst en vooral vraagt Touring aan de overheid dat er zo veel mogelijk gevaarlijke obstakels naast de weg worden afgeschermd door aangepaste vangrails of andere beschermende constructies. Uit onderzoek blijkt dat bij de meeste ongevallen bomen of palen betrokken zijn, gevolgd door slechte vangrails. Dat zijn vangrails die open zijn onderaan, zodat een motorrijder er onder gaat bij een ongeval, met de gekende gevolgen.

De roep om vergevingsgezinde infrastructuur is natuurlijk niet nieuw. Ik herinner me zo een discussie van juni 2022 in deze commissie. Het ging toen onder andere over een lijst met gevaarlijke punten die gepubliceerd waren door Het Laatste Nieuws. Tijdens de discussie kwam onder andere de vergevingsgezindheid van de infrastructuur en de aandacht voor de verkeersveiligheid aan bod.

We weten ook dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) het VVG uitbracht in 2020, dat bestaat uit een gedeelte kwetsbare weggebruikers en een gedeelte gemotoriseerd verkeer. Ook in het recent vernieuwde fietsvademecum vinden we extra aandacht voor vergevingsgezinde fietsinfrastructuur. Het vademecum verwijst ook naar de eerder vernoemde teksten.

Al deze vademecums hebben een belangrijke rol bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, maar Touring vraagt uitdrukkelijk om niet te wachten tot de aanleg van nieuwe wegen en nu al te kiezen voor quick wins. AWV verwees ook naar hun verkeersveiligheidsaudits die ze laten uitvoeren en misschien zijn daar winsten te boeken.

Tot slot, viel me ook op dat Touring toegeeft dat er weinig onderzoek bestaat naar de ongevallen. Zijn de ongevallen met bomen of palen te wijten aan onoplettendheid, overmacht, alcohol, drugs en ga zo maar door? We weten het niet altijd. Er zou hier toch meer informatie over beschikbaar moeten zijn.

Minister, hoe evalueert u de werking van de verkeersveiligheidsaudits? Werkt dit instrument en hoe wordt er opvolging gegeven aan de resultaten?

Welke quick wins zult u realiseren rond vergevingsgezinde weginfrastructuur?

Welke initiatieven plant u om meer informatie te bekomen over de ongevallen en de betrokkenheid van de infrastructuur? Ziet u hier een rol voor Vias?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Eerst, de obstakels langs onze wegen. Voor alle duidelijkheid, het is niet dat een obstakel de oorzaak is van het ongeval. Het is nog altijd zo dat een chauffeur tegen een obstakel rijdt. Dat is, denk ik, de eerste boodschap. Daarnaast, wat is een obstakel? Een huis, een boom, een verlichtingspaal? Als we door het Vlaamse landschap rijden, dan zien we heel veel van dergelijke mogelijke obstakels. Als iemand de controle over zijn stuur verliest, om welke reden dan ook – is het afleiding, is het alcohol, is het drugs, is het onaangepaste snelheid –, en tegen een obstakel terechtkomt, dan heeft dat natuurlijk zware gevolgen. Dat moeten we alleszins eerst heel duidelijk stellen. We horen bij de fietsongevallen, bijvoorbeeld bij de solo-ongevallen, dat een fietser tegen een paaltje rijdt, tegen een pijler van een brug. Is die brug dan ook een obstakel? Kortom, we moeten altijd grondig analyseren wat effectief de oorzaak is.

Dat neemt niet weg dat de wegbeheerder er als dusdanig uiteraard nog altijd verantwoordelijk voor is om te zorgen voor veilige, comfortabele weginfrastructuur. Beide vraagstellers hebben al verwezen naar het VVW, vergevingsgezinde weginfrastructuur, waarbij vier belangrijke opeenvolgende stappen worden overlopen: ten eerste, het voorkomen van ongevallen; ten tweede, het verwijderen of het verplaatsen van gevaarlijke obstakels; ten derde, het botsvriendelijk maken van obstakels; ten vierde, het afschermen van obstakels met afschermende constructies. Op al deze aspecten wordt door het AWV ingezet. De aandacht voor het vergevingsgezin ontwerpen van nieuwe wegen en het vergevingsgezinder maken van onze wegen blijft een aandachtspunt voor het agentschap.

We weten ook dat een groot aandeel van de ongevallen gebeurt op gemeentewegen, op lokale wegen. Dus tegelijkertijd is het ook een oproep of een vraag aan de lokale besturen om ook maximaal gebruik te maken van het VVW, om er ook daar voor te zorgen dat obstakels langs de weg zeker geen aanleiding kunnen geven tot een grotere impact bij de verkeersongevallen.

Bijkomend wil ik u ook meegeven dat het AWV een prioriteitenlijst heeft opgesteld om vergevingsgezindheid hoog op de agenda te zetten. Zij bekijken dan ook de obstakels op de weg. En men gaat zeker op trajecten van 5 kilometer telkens na of er daar bepaalde obstakels zijn en of er een correlatie is met ongevallen die op die plaatsen gebeuren. Zodoende heeft het AWV een goed zicht en hebben ze een prioriteitenlijst om te kijken waar er al dan niet een aantal ingrepen gedaan moeten worden. Maar dan gaat het bij de obstakels wel meestal over verlichtingspalen of

andere palen. Je kunt niet alle bomen van een vangrail gaan voorzien, of alle woningen gaan inkapselen. Ik denk dat dat ook wel voor zich spreekt.

Wat natuurlijk ook een heel belangrijk aspect is, is onze dynamische lijst van gevaarlijke punten. Bij deze dynamische lijst kijken we altijd aan de hand van de ongevallenstatistieken naar de voorbije drie jaar. Wat is er gebeurd? Dan analyseert men ook onmiddellijk of het gaat om dodelijke ongevallen, om een zwaar lichamelijk letsel – die ranking kent u. Bij 15 punten komt het punt op die lijst van gevaarlijke punten. En dan gaat men ook onmiddellijk controleren wat de oorzaak is van het ongeval. Heeft het mogelijk met infrastructuur te maken, wel, dan is het onmiddellijk overgaan tot actie en kijken of er quick wins gerealiseerd kunnen worden. Zeker als het gaat over een obstakel dat mogelijk aanleiding gegeven zou kunnen hebben, gaat men daar onmiddellijk mee aan de slag.

Het afschermen van obstakels: in de mate dat het kan, wordt het gedaan. Ik zeg opnieuw: we kunnen niet elke boom, niet elke woning, niet elke brugpijler zonder meer gaan afschermen. Maar ik denk ook niet dat dat de vraag is van de collega's. Als het natuurlijk over drukke wegen gaat, over twee-maal-tweewegen, met bochten, waar vaak ongevallen zouden gebeuren, dan ziet men dat men daar wel degelijk vangrails plaatst, om te voorkomen dat de impact veel groter is. Meestal zijn dat dan ook vangrails die de wagen sowieso tegenhouden, en ook doen terugkeren naar het wegvak, zodat er geen impact is van een boom of een ander obstakel.

Dan kom ik tot de vragen over de verkeersveiligheidsaudits. Deze zijn zeker een waardevol instrument en dragen sowieso bij tot een verbeterde kwaliteit rond de kennis van de wegenis. Tot op heden zijn die audits beperkt gebleven tot de Europese TEN-T-netwerken (Trans-Europees Netwerk voor Transport) en de Vlaamse hoofdwegen. Gezien de positieve ervaring die onze administratie heeft met deze verkeersveiligheidsaudits, wil men dat alleszins uitbreiden tot het onderliggende wegennet. We hebben dat specifiek opgenomen in het verkeersveiligheidsplan. In een van onze concrete acties hebben we duidelijk opgenomen om het onderliggende wegennet mee op te nemen in deze verkeersveiligheidsaudits.

Als de verkeersveiligheidsauditor opmerkingen maakt bij een wegontwerp, worden deze vervolgens in detail besproken met de projectleiding. Indien in uitzonderlijke situaties toch moet worden afgeweken van de aanbevelingen, moet er hiervoor steeds voorafgaandelijk een grondige, onderbouwde verklaring of motivering worden gegeven.

Wat betreft verder onderzoek en maatregelen, wordt ons wegbeheer continu in vraag gesteld. Alles wordt continu onderzocht en er wordt bekeken wat beter kan. Het gebeurt vaak reactief na een ongeval maar ook proactief, wanneer er veel signalen zijn van burgers die melden dat bepaalde situaties als gevaarlijk worden ervaren. Daarnaast is er ook het verhaal van onze proactieve aanpak. In het kader van Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA), het inzetten van drones en de burgerbevragingen willen we alleszins continu verder kijken hoe we onze weginfrastructuur veiliger kunnen maken, zeker en vooral voor onze actieve weggebruikers.

Ik denk dat dat een antwoord is op al uw vragen. We hebben hier in deze commissie al meermaals gezegd dat naar aanleiding van elk ongeval een diepteanalyse sowieso meer aan het licht brengt van wat de oorzaak ervan is. Maar ik denk, opnieuw, dat wanneer iedereen zich houdt aan de snelheden, zich niet schuldig maakt aan het rijden onder invloed en ook niet aan het zich laten afleiden in het verkeer, het sowieso al een heel pak beter zou zijn en we sowieso een drastische kentering zouden kunnen zien in het aantal ongevallen met obstakels.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Een derde van de ongevallen door een obstakel is dodelijk. We praten altijd over de drie killers in het verkeer en u hebt ze ook benadrukt: snelheid, alcohol en afleiding. Maar ik denk dat het er eigenlijk vier zijn en dat je obstakels er eigenlijk mag bijzetten. Ik heb het onlangs zelf meegemaakt met mijn partner, die op een paaltje is gereden. U zei dat het obstakel niet de oorzaak is van het ongeval maar dat was een specifiek geval waar het om 10 uur 's avonds niet zichtbaar is. De analyse moet toch altijd worden gemaakt. Het was gelukkig niet zo'n ernstig ongeval. Ik wil toch meegeven dat we moeten opletten met te zeggen dat het obstakel niet de oorzaak van het ongeval is. Dat is het vaak niet, maar dat is niet altijd het geval.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn derde vraag of u nog quick wins ziet om gevaarlijke punten zo vergevingsgezind mogelijk in te richten. Hoeveel quick wins per provincie ziet u nog? Hoe zal de uitrol van de aanpak van die quick wins gebeuren?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, dank u wel voor uw antwoord. U hebt grotendeels, om niet te zeggen 100 procent, gelijk dat het obstakel niet de oorzaak is van een ongeval. Zoals ik al vaak in de commissie en in de plenaire gezegd heb, is het veelal het menselijk gedrag: dronken rijden, onder invloed rijden, te snel rijden en noem maar op. Daar kan vergevingsgezinde infrastructuur niets aan veranderen. Anderzijds, als we daarmee de schade kunnen beperken, zou dat zeker een goede zaak zijn.

Het valt mij toch op dat als verkeersveiligheid aan bod komt, we heel weinig gegevens hebben over ongevallen. Een ongeval, zoals er daarnet een genoemd is, komt zeer snel in het nieuws. Hoe spectaculairder hoe sneller het in het nieuws komt. Maar een opvolging en een grondige analyse van de reden waarom een ongeval gebeurd is, daar heeft men veel minder tijd en in de media veel minder aandacht voor. Minister, u hebt er al naar verwezen, maar ik heb hier toch nog de vraag naar veel meer analyses en veel meer statistieken, zodat we daaruit dan de juiste conclusies kunnen trekken om een beter verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Voorzitter, minister, afgelopen week stond er een artikel in Het Nieuwsblad over de wildgroei van borden. Dat schept mee de problemen van obstakels. We kennen het allemaal. Eenmaal op de openbare weg kunnen we er niet naast kijken.

Ik heb begrepen dat in Brussel een studie gestart is in 2021. Men wil de wildgroei in kaart brengen. Het doel is het kluwen aan verkeersborden uiteindelijk te ontwarren. Minister, plant u ook dergelijke initiatieven om zo'n studie te laten uitvoeren om zicht te krijgen op de aanwezige wildgroei van verkeersborden?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, goede collega's, ik sluit me aan bij collega Moors. Het punt van de wildgroei aan borden is net dat niemand er nog naar kijkt. Alle verkeersspecialisten zullen het bevestigen: hoe meer borden hoe minder men er op let. Dat heeft dan ook weer zijn effect.

Minister, u had de opmerking dat de boom niet tegen de wagen rijdt, maar omgekeerd. Mevrouw Lambrecht, nuance is belangrijk, maar we zijn in dit deel van de wereld zo ver gekomen in het omzwachteld taalgebruik dat we geen punt meer kunnen maken omdat alles inderdaad vergezeld moet gaan van tweehonderd excuses.

De echt gevaarlijke obstakels zijn vandaag uit de weg geruimd. Het AWW en de lokale besturen zijn daar partners. Ik heb nog de echte moordstroken met bomen

en obstakels allerhande meegemaakt, maar die zijn weg. Vandaag zijn er die klas-sieke afleidingen: drank, drugs, snelheid en dergelijke waar het op misloopt. De opleiding, maar ook de wagen zelf, de uitrusting en de sensoren, al dragen die niet bij aan het lichtere gewicht – ook al zijn dat geen zware spullen –, kunnen voor vooruitgang zorgen. Ten opzichte van twintig jaar geleden spelen technologie en sensoren een heel belangrijke rol, naast een meer aangepast rijgedrag. Het begint allemaal bij de chauffeur en de verantwoordelijkheid die hij draagt als hij het stuur in handen neemt. Daar kunnen we niet genoeg de nadruk op leggen. Met die ver-antwoordelijkheid willen we dat helemaal uit de weg helpen. Dan zullen er nog altijd uitzonderingen spelen – ik ben de eerste om dat te erkennen –, maar laten we absoluut die uitzonderingen niet de globale doelstelling laten beïnvloeden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, minister, Groen vindt absoluut dat we maximaal moeten streven naar vergevingsgezinde infrastructuur. Een omgeving waar geen ernstige schade is als je dan toch even onoplettend bent.

Rond bomen, collega Keulen heeft daar een punt, zijn al heel wat dingen gebeurd. Bomen hebben nog wel een andere functie dan alleen maar decoratief element. Ons pleidooi is om daar omzichtig te zijn – u geeft dat ook aan – en om eerst naar andere maatregelen te kijken om de weg veiliger te maken, zoals vangrails en dergelijke, vooraleer we beginnen te kappen.

Tot slot, te veel verkeersborden en de onleesbaarheid daardoor vormen een pro-bleem, zeker in de bebouwde kom, waar dan ook nog vaak wisselende snelheids-regimes gelden. Ik breng hier toch in herinnering dat we in Brussel gezien hebben dat we door zone 30 in te voeren, heel veel borden hebben kunnen verwijderen. Alweer een pleidooi om de zone 30 op zoveel mogelijk plaatsen in te voeren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Lambrecht, de wegbeheerder moet inderdaad zorgen voor voldoende verlichting bij obstakels op de weg. Ik herinner aan mijn lichtvisienota, het resultaat van veel werk en overleg. Als een fietser 's nachts tegen een paaltje rijdt, is dat wellicht omdat het een onvoorzienbare hindernis is. Maar als wij het hebben over verlichting, krijg ik constant opmerkingen over de natuur, de fauna, de flora enzovoort. Voor veel gebieden vraagt men dat er beter niet verlicht zou worden. Er is telkens een afweging nodig. Ik heb altijd gezegd dat verkeersveiligheid voor mij primeert, boven alles. Als er ergens hindernissen of obstakels zijn, moet je voorkomen dat die onvoorzienbaar zijn. Desgevallend moe-ten die dan verlicht worden.

Iemand vroeg meer data en analyses. Ik acht dit fundamenteel. Ik heb recent vijf provinciale verkeersveiligheidstafels gehad. Daarop gaf ik een voortgangsrapportage over de verkeersveiligheid op maat van de provincie en zelfs op maat van de lokale besturen voor de ongevallenstatistieken. Daarbij gaf ik de boodschap dat de aanpak in West-Vlaanderen een voorbeeld was. De gouverneur liet de geanonimiseerde pro-cessen-verbaal van de ongevallen analyseren, op zoek naar de mogelijke oorzaken van de ongevallen. Op basis van die gegevens konden onmiddellijke maatregelen worden genomen om ongevallen te voorkomen. Wij moeten die aanpak Vlaanderen-breed uitrollen. Wij hebben daartoe de medewerking van de gouverneurs nodig. Ik ben niet bevoegd om lokale politieagenten of besturen de wet op te leggen om dat allemaal te doen. Een dergelijk diepteonderzoek is van essentieel belang. Maar dat moet ook snel gebeuren. Wij moeten niet wachten op de diepteanalyses van de voorbije jaren. Dan ben je eigenlijk al hopeloos te laat om in te grijpen.

Er is een vraag naar een studie over de wildgroei van verkeersborden. Ik weet dat het AWW dat in het verleden al heeft gedaan. Toen zijn er al heel wat borden

opgeruimd. Maar we moeten daar blijvend aandacht voor hebben. We moeten ook vermijden, vooral bij openbare werken, dat er signalisatie wordt geplaatst die zelf een gevaarlijke situatie creëert. In ons verkeersveiligheidsplan is de 'safe assistance approach' prioritair. Mensen maken nu eenmaal fouten. Maar we moeten in elk geval het risico op het maken van die fouten en de impact ervan tot een absoluut minimum trachten te herleiden. Dat is de verantwoordelijkheid van alle instanties die bezig zijn met de weginrichting. Dat ontslaat de weggebruiker zelf niet van zijn eigen verantwoordelijkheid. Ook belangrijk is de kindnorm: de infrastructuur moet zo zijn ingericht dat eenieder, zowel een kind van 8 als een oudere van 88 jaar, zich veilig en autonoom kan verplaatsen.

Uit die diepteanalyse blijkt dat van 41 ongevallen met doden in 2021 die te maken hadden met een botsing tegen een paal of een boom, er 14 ongevallen waren waarbij overdreven snelheid was geconstateerd. Bij 4 ongevallen ging het om rijden onder invloed. Bij 2 andere waren er nog andere verzwarende omstandigheden, zoals afleiding. Die verzwarende omstandigheden waren louter en alleen aan het gedrag van de weggebruiker toe te schrijven.

Mevrouw Lambrecht, in verband met uw derde vraag ben ik klaarblijkelijk niet duidelijk geweest. U vroeg of er nog quick wins zijn om gevaarlijke punten zo vergevingsgezind mogelijk in te richten. Op onze dynamische lijst staan om en bij de honderd gevaarlijke punten. We zullen straks de nieuwe cijfers krijgen, die heb ik nu nog niet. Ik dacht dat het in 2021 over een honderdtal punten ging. Elk gevaarlijk punt wordt individueel gescreend om een aanpak op maat uit te rollen. Uit die screening komen bepaalde aanbevelingen. Dat kan maken dat men dan al overgaat tot het uitvoeren van een aantal quick wins, conform het Vademecum vergevingsgezinde wegen. Dat kan niet altijd. Soms zijn er meerdere oorzaken waaraan het ongeval te wijten is, maar het wordt alleszins telkens op maat en individueel geanalyseerd. Ik dacht dat ik dat zo had gezegd. *(Opmerkingen van Annick Lambrecht)*

Die opdeling per provincie heb ik niet, die moet ik bij mijn administratie opvragen. *(Opmerkingen van Annick Lambrecht)*

Voorzitter, ik wil een voorstel doen. Ik zal het navragen. Als ik ze seffens heb, dan krijgt u ze onmiddellijk, dan hoeft u er geen maand op te wachten. Als we ze hebben, zullen we ze onmiddellijk geven. Ik denk wel dat ik de lijsten heb. Wij hebben altijd de dynamische lijst met de gevaarlijke punten per provincie. Ik vermoed wel dat mijn administratie moet kunnen zeggen waar bepaalde quick wins zijn uitgevoerd. Maar ik zal het navragen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik heb geen slotreplik, behalve dat ik blij ben dat we in de commissie eensgezind vinden dat het een heel belangrijk punt is waaraan we best veel aandacht aan blijven schenken, naast de drie killers in het verkeer.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de objectivering van de schadeclaim aan Nederland inzake de Spartacuslijn 1
– 206 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afhandeling van het dossier met betrekking tot de Spartacuslijn 1
– 282 (2022-2023)**

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, in mei dit jaar kondigde u aan dat er een switch zou gebeuren van de tram naar de elektrische trambus op een maximale vrije bedding voor het tracé van Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht. Daarop eist Nederland een schadeclaim om de reeds gemaakte kosten ter voorbereiding van de tram te dekken.

Aan Nederlandse zijde wordt beweerd dat er reeds voor 23 miljoen euro gespendeerd zou zijn. Het gaat onder andere om de kosten voor het projectteam dat sinds 2008 aan Nederlandse kant het project begeleidt, de aanpassing van de nieuwe Noorderbrug, onderzoeksrapporten en tot slot de 3 miljoen euro die Nederland zelf in het verleden als schadevergoeding betaalde omdat de tram niet naar het eindstation in Maastricht kon rijden door problemen met de Wilhelminabrug.

Om uit te zoeken hoe hoog de schadevergoeding die Vlaanderen aan Nederland zou moeten betalen, effectief moet zijn, stelde u een advocatenkantoor aan. Dit moet binnenkort met een advies komen over de hoogte van de schadevergoeding, waarop u de gesprekken met Nederland weer zal kunnen aanknopen. Voor het einde van het jaar zou de kwestie moeten zijn uitgeklaard.

Wat is de effectieve deadline die werd opgelegd aan het advocatenkantoor inzake het uitbrengen van het advies omtrent de hoogte van de schadeclaim?

Met welke parameters wordt rekening gehouden bij de bepaling van de schadeclaim?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik heb vandaag het geluk om een YOUCA-student naast mij te hebben: Fatoumata Mamadou. Zij zal de inleiding op mijn vraag lezen. Ik zal dan zelf de eigenlijke vragen lezen.

Fatoumata Mamadou: Op de website trammaastrichthasselt.eu staat momenteel volgende mededeling te lezen: "Op vrijdag 10 juni 2022 besliste de Vlaamse Regering formeel dat het tramproject Hasselt-Maastricht wordt stopgezet. De mobiliteitsnoden zijn hoog en urgent in Limburg, terwijl het uitrollen van nieuwe traminfrastructuur een tijdrovend proces is. Daarom heeft de Vlaamse Regering beslist om voor de verbinding tussen Hasselt en Maastricht te kiezen voor hoogwaardig Openbaar Vervoer via een elektrische trambus op een maximale vrije bedding. Op dit moment voeren de betrokken partners aan Vlaamse en Nederlandse kant gesprekken rond de afhandeling van de samenwerkingsovereenkomst in het dossier sneltramlijn Hasselt-Maastricht. Als er zicht is op de wijze van deze afhandeling dan zullen de betrokken partners dit voorleggen aan de Vlaamse regering, de Provinciale Staten en de gemeenteraad van Maastricht."

Daarna is er bij alle partners een vastberadenheid om te blijven kijken hoe grensoverschrijdend hoogwaardig openbaar vervoer mogelijk is in de toekomst tussen Vlaanderen en Nederland."

Op deze website wordt expliciet vermeld dat wanneer er zicht is op de wijze van deze afhandeling, de betrokken partners dit zullen voorleggen aan de Vlaamse Regering, de Provinciale Staten en de gemeenteraad van Maastricht.

Blijkbaar is de gemeenteraad van Maastricht alvast beter geïnformeerd, want in de openbare Raadsinformatiebrieven van 27 juli 2022 en 4 oktober 2022 wordt een stand van zaken gegeven over de afhandeling van dit tramdossier. Uit deze brieven valt op te maken dat Vlaanderen besloten heeft om een opdracht te geven aan kantoor Liedekerke uit Brussel voor het uitvoeren van een zogenaamd boekenonderzoek. Dit onderzoek richt zich op drie aspecten: de hoogte van het bedrag, of al deze kosten tram-gerelateerd zijn en of wat is uitgevoerd ten laste van het trambudget, ook dienstbaar is of kan zijn voor andere doeleinden, en dus herbruikbaar is.

Het resultaat van dit boekenonderzoek moet onder andere de bewering staven of ontkrachten dat er aan Nederlandse zijde bijna 23 miljoen euro in het project werd geïnvesteerd. De Nederlandse partners gaan er alvast van uit dat bij de besluitvorming in Vlaanderen is meegewogen dat aan Nederlandse zijde voor bijna 23 miljoen euro in het project werd geïnvesteerd. Zij zouden dat nogmaals bij de minister onder de aandacht hebben gebracht.

In de brief valt ook te lezen dat de eerdere vraag aan het Rijk en ProRail tot statuswijziging van de spoorlijn tussen Maastricht en Lanaken van de baan is. Deze vraag tot statuswijziging was erop gericht om het gebruik van dit spoor voor lichte spoorvoertuigen voor personenvervoer mogelijk te maken.

Johan Danen (Groen): Minister, volgens de Raadsinformatiebrief van 4 oktober 2022 werd het boekenonderzoek door het bureau Liedekerke afgerond. Werde de Nederlandse inspanning van 23 miljoen euro in dit dossier bevestigd? Zo niet, voor welk bedrag werden de Nederlandse inspanningen gevaloriseerd?

De Nederlandse partners zouden u gewezen hebben op deze financiële inspanning van 23 miljoen euro langs Nederlandse zijde. Klopt het dat u hierover werd ingelicht? Welke instantie of partner heeft dit onder uw aandacht gebracht?

De Nederlandse partners hopen dit dossier correct en snel af te handelen. Zij geven in hun communicatie ook mee dat wanneer het tramdossier afgesloten is, er weer gesprekken gevoerd kunnen worden over alternatieve vormen van grensoverschrijdend openbaar vervoer. Hebben de Nederlandse partners al een claim tot schadeloosstelling overgemaakt aan de Vlaamse projectpartners? Zo ja, hoeveel bedraagt deze schadeloosstelling?

De Nederlandse partners geven aan dat er verder over alternatieve vormen van grensoverschrijdend openbaar vervoer gepraat kan worden, nadat het dossier correct is afgehandeld. Wat betekent dit voor de huidige plannen om het grensoverschrijdende vervoer met trambussen te realiseren? Wordt er langs Nederlandse zijde vandaag al meegewerkt aan dit dossier?

Wanneer denkt u dit tramdossier volledig af te ronden? Zijn de nodige budgetten voorzien om een eventuele schadeloosstelling uit te betalen?

De vraag aan het Rijk en ProRail om de spoorverbinding Lanaken-Maastricht open te stellen voor personenvervoer met lichte spoorvoertuigen is van de baan. Betekent dit dat de spoorverbinding geklasseerd blijft als een treinverbinding voor goederenvervoer? Betekent deze beslissing dat er in de nabije toekomst geen mogelijkheden meer zullen zijn om deze spoorverbinding te gebruiken voor spoorvoertuigen voor personenvervoer, andere dan treinen?

In dit dossier moeten wij, Vlaamse volksvertegenwoordigers, het in Vlaanderen stellen met de mededeling die vermeld staat op de website trammaastrichthasselt.eu. Om op

de hoogte te blijven over de voortgang in dit dossier, moeten wij een beroep doen op de Nederlandse communicatie of ons wenden tot parlementaire initiatieven. Waarom wordt er niet, zoals in Nederland, open over de voortgang van dit dossier gecommuniceerd? De nog bestaande website zou hiervoor perfect gebruikt kunnen worden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Jullie weten dat wij met de Vlaamse Regering in juni hebben beslist dat wij ook voor Spartacuslijn 1, naar analogie van Spartacuslijn 2 en Spartacuslijn 3, kiezen voor hoogwaardig openbaar vervoer in plaats van het tracé dat initieel op tafel lag, namelijk een tramverbinding. We zijn daarvoor zeker niet over een nacht ijs gegaan. We hebben dat ook besproken met onze Nederlandse collega's.

Sommigen vragen waarom er niet meteen volle transparantie is over de verdere afhandeling van dat dossier. Natuurlijk vraagt Nederland naar aanleiding van de beslissing die wij hebben genomen met de Vlaamse Regering, een schadevergoeding voor alle prestaties, uren, werk en dergelijke meer die zij de voorbije decennia hebben geleverd. Je zit op dat ogenblik met een geschil. Een geschil probeer je natuurlijk in eerste instantie in alle vertrouwen en met wederzijds respect onderling met elkaar op te lossen. Een geschil eerst naar buiten brengen of de standpunten onmiddellijk naar buiten brengen is geen goede basis voor een vlotte afhandeling.

Ik zal de vragen die hier specifiek zijn gesteld een voor een overlopen.

Mevrouw Moors, werd er een deadline opgelegd aan het advocatenkantoor om advies uit te brengen? Wij hebben na de beslissing van de Vlaamse Regering inderdaad een advocatenkantoor aangeduid met de vraag om een advies te formuleren over de schadeclaim die Nederland heeft geïnformeerd. Ons advocatenkantoor heeft begin oktober nog bijkomende vragen ter verduidelijking gesteld aan Nederland. Het heeft heel wat gegevens opgevraagd bij de Nederlandse administratie. Het heeft nog verduidelijking gevraagd en het zal nu met een finaal advies naar ons toe komen.

Daarnaast kan ik u meegeven dat Nederland ook een advocatenkantoor heeft aangeduid. Ik vermoed dat in eerste instantie tussen beide advocaten van onze en van Nederlandse zijde zal bekeken worden hoe we tot een vergelijk kunnen komen.

Mevrouw Peeters, er wordt met tal van parameters rekening gehouden. Men bekijkt onder andere de redelijkheid van de in Nederland gemaakte kosten, de relatie van de kosten tot het project en de herbruikbaarheid van een aantal uitgaven. Deze parameters zijn niet exhaustief, aangezien naar Nederlands recht de rechter een vrij ruime appreciatiemarge heeft inzake het bepalen van schadevergoedingen.

Ik wil ook nog even in herinnering brengen – maar ik denk dat jullie dat weten – dat er lang een discussie is geweest over de vraag waar de tram al dan niet moest aankomen aan Nederlandse zijde in Maastricht: aan het station of aan het Mosae Forum. Is er waardevermindering door het feit dat de tram niet in het station aankomt? Daarvoor heeft Nederland een schadevergoeding van 6 miljoen euro ten opzichte van Vlaanderen vooropgesteld.

Mijnheer Danen, u verwijst naar de Raadsinformatiebrief met de schatting van 23 miljoen euro. Het klopt dat men aan Nederlandse zijde heeft gezegd dat men de schadevergoeding raamt op 23 miljoen euro. Daarvan moeten wij natuurlijk de stavingsstukken opvragen. Ons advocatenbureau heeft dat gedaan en heeft de stavingsstukken grondig geanalyseerd. In dat bedrag zitten bijvoorbeeld ook cijfers met betrekking tot het aantal voltijds equivalenten (VTE) die aan dat dossier hebben gewerkt, het aantal uren die zij daaraan hebben besteed. Dat is kortom heel veel informatie, en het is moeilijk om dat zonder meer, één op één, allemaal te

alloceren aan een schadeverlies voor het niet-doorgaan van een tram van Hasselt tot Maastricht.

De hele financieel-technische oefening is nog lopende.

Mijnheer Danen, u vraagt sinds wanneer ik kennis heb van die 23 miljoen euro. Ik heb daar informeel eerder kennis van genomen, omdat een journalist plots contact opnam met de vraag hoe ik stond tegenover de schadeclaim van – toen – 22,2 miljoen euro. Op de bestuurlijke werkgroep van 23 mei 2022 heeft Nederland formeel gezegd dat zij een schadeclaim van 23 miljoen euro indienden. Dat is heel veel geld en het is dan ook logisch dat dit heel grondig wordt geanalyseerd en dat men heeft gevraagd om alle mogelijke stavingsstukken over te dragen.

Is er nu al een formele schadeloosstellingseis of is er al een formeel geding ingeleid? Dat is nog niet het geval. Ik ben daar natuurlijk blij om, want ik denk nog altijd dat we dit dossier in goede verstandhouding onderling moeten afhandelen. Ik ben zelf in een vorig leven advocaat geweest. Als advocaat probeer je altijd in eerste instantie tot een minnelijke regeling te komen in plaats van onmiddellijk met getrokken messen naar de rechtbank te komen. Mevrouw Moors, u zult dat als advocate kunnen bevestigen. Te meer omdat we in de toekomst aangewezen zijn op elkaar, willen we nog meer grensoverschrijdende mobiliteit op touw zetten.

Mijnheer Danen, de Nederlandse partners geven aan dat zij eerst dit verhaal willen afronden vooraleer zij met nieuwe plannen voor grensoverschrijdend vervoer voor de dag willen komen. Aan de vergelijkende studie die wij hebben gemaakt voorafgaand aan onze beslissing om te kiezen voor een trambus, die gaat over een tracé van 33 kilometer, waarvan 30 kilometer op het grondgebied van Vlaanderen en 3 kilometer op Nederlands grondgebied, heeft Nederland niet willen meewerken. Ik heb dat hier ook al in de commissie gezegd en ik betreurde dat wel, maar ik heb toen ook gezegd dat we die studie dan wel maken voor die 30 kilometer. Tijdens het laatste bestuurlijke overleg in juni werd wel bevestigd door de Nederlandse collega's dat zij interesse hebben in hoogwaardig grensoverschrijdend openbaar vervoer en dat zij daar verder over willen nadenken, maar dan wel als eerst het andere geschil is afgerond. Ik kan u ook meegeven dat ik vorige week een meeting had met staatssecretaris Heijnen. Zij gaf duidelijk aan dat zij mee vragende partij is om hoogwaardig grensoverschrijdend openbaar vervoer onder de loop te nemen.

Ik kan mij voor het volledig afronden van het tramdossier niet vastpinnen op een concrete timing. Dat heb ik ook al aan mevrouw Moors geantwoord. Ik hoop natuurlijk zo snel mogelijk. Dat geeft ons meer duidelijkheid en ook een antwoord op de vraag of we samen dat grensoverschrijdend openbaar vervoer uitrollen, ja dan neen.

Mijnheer Danen, wat de intenties van de Nederlandse partners met betrekking tot de spoorvoertuigen en ProRail zijn, is mij niet bekend. Men zou ons wel informeren of de subsidie voor het hoogwaardig grensoverschrijdend personenvervoer over-eind zou blijven. Ik heb daar op dit ogenblik nog geen concreet antwoord op.

Op uw vierde vraag heb ik in de marge al geantwoord. U zegt dat wij informatie moeten betrekken ofwel via vragen in deze commissie ofwel via de website. Ik moet hier opnieuw zeggen dat we op dit ogenblik in een vertrouwelijke sfeer aan het onderhandelen zijn om tot een vergelijk te komen. Ik hoop dat we effectief tot een vergelijk kunnen komen en dat we deze bladzijde snel kunnen omslaan. Dat is alleszins mijn betrachting. Ik denk dat dat ook de betrachting is van de Nederlandse collega's. Ik wil daar in eerste instantie in alle vertrouwen door de Raadsleden werk van laten maken. Ik hoop dat we tot een vergelijk kunnen komen en dat we niet naar de rechtbank of een andere wijze van arbitrage moeten gaan. Dat zal moeten blijken als straks de advocaten alles grondig hebben geanalyseerd, vervolgens ook onderling contact hebben gehad en wij nadien samen mee aan tafel kunnen gaan.

Ik hoop dat u het mij niet kwalijk neemt dat ik u niet alle details kan geven. Ik heb u hier vandaag gezegd wat ik weet. Ik kan niet alles continu aan de grote klok hangen. Wanneer wij tot een vergelijk komen, zult u het zeker ook horen. Ik engageer mij er zeker toe om alle betrokken parlementsleden te informeren.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik treed u bij in uw overweging dat de behandeling van de schadeclaim in eerste instantie een zaak is van vertrouwen tussen de advocatenkantoren. We moeten inderdaad bekijken hoe we daarmee kunnen landen. Het is belangrijk om dat indien mogelijk in der minne te regelen.

Het is goed dat de beslissing is genomen dat we eindelijk hebben gekozen voor de trambus. Limburg heeft er lang op moeten wachten. We zijn heel blij dat er een beslissing is genomen. Dat is belangrijk voor Limburg.

Ik meen te hebben begrepen dat u hebt gezegd dat eerst de afhandeling van de schadeclaim moet gebeuren alvorens er verder wordt gesproken over de uitrol van de trambus. Of heb ik dat verkeerd begrepen?

We hebben gelezen dat de trambus zich moet kunnen bewegen in een vrije bedding. Dat zou de mogelijkheid creëren om op lange termijn in te zetten op een innovatieve oplossing zoals het ART-systeem (Autonomous Rapid Transit), dat de uitstraling van een tram combineert met de flexibiliteit van een trambus, en dat autonoom rijdt op een virtueel spoor. Minister, het is misschien wat vroeg, maar hebt u al stappen gezet in de richting van dergelijke innovatieve toepassingen als ART? Zijn er al deadlines vooropgesteld met betrekking tot het autonoom rijden van de trambus in een vrije bedding?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik heb nog een paar bijkomende vragen.

In die Raadsinformatiebrief was te lezen dat het zogenaamde boekenonderzoek door bureau Liedekerke afgerond zou zijn. Ik had daaruit begrepen dat daarin de kostenstaat was gemaakt. Is dat zo? Wat zijn dan de volgende stappen? Ofwel is dat boekenonderzoek afgerond en wordt er nog verder onderhandeld, ofwel is dat nog niet het geval en zijn we nog verder van huis. Ik zou dus graag willen weten wat de stand van zaken is, maar vooral wat hier de volgende stappen zijn.

Wij waren hoe langer hoe meer een koele minnaar van de tram. Dat werd een steeds slechter project. In het begin waren wij wel een sterke voorstander, maar al snel bleek dat die tram niet zou doen wat we ervan hadden verwacht. De trambus vinden we ook niet echt een fantastisch goede oplossing. U kent de redenen, dus ik zal ze vandaag niet herhalen. U hebt een alternatief onderzoek laten uitvoeren. U bent daarvan natuurlijk op de hoogte. Ik heb begrepen dat daarin verschillende tracés werden bekeken. Ook een tracé waarbij maximaal gebruik zou worden gemaakt van een vrije bedding, maar ook de bedding die vandaag getraceerd zal blijven als treinverbinding voor goederenvervoer. Zal die trambus daar dan sowieso nooit op kunnen rijden? Wat is de consequentie van die vraag voor het Rijk en voor ProRail, om de spoorverbinding tussen Lanaken en Maastricht te openen en om die declassering ongedaan te maken? Dat vind ik wel interessant, omdat mijn fractie hoopt dat in een verre toekomst, in een 'Eureale' context waarin het spoor steeds belangrijker wordt, er ooit wel een mogelijkheid zal zijn om een spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht te maken. Ik weet dat u daar vandaag niet bevoegd voor bent, maar u hebt gesproken met de Nederlandse staatssecretaris. Ik heb begrepen dat er ook zou worden samengezeten met minister Gilkinet. Ik hoop dat u dat dan ook mee op tafel zult leggen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik ben heel erg betrokken partij. Wat het spoor betreft zijn de Nederlanders niet geïnteresseerd. Daarover laten ze weinig aan de onduidelijkheid over.

Ons schepencollege had een kennismakingsmiddag met de collega's van Maastricht. Er zijn daar verkiezingen geweest. Bij hen moet er na gemeenteraadsverkiezingen worden geformeerd. Dat duurt maanden. Ze hebben nu een zespartijen-coalitie gesloten waarin het hele politieke spectrum zit, om toch maar een meerderheid te hebben. Dat is een complete versnippering. Elke fractie heeft één lid in het college van burgemeester en wethouders. Uiteraard houden zij heel sterk vast aan die 23 miljoen euro. Maar tegelijkertijd blijven zij – en de Nederlandse provincie Limburg nog veel meer – zeer geïnteresseerd in hoogwaardig grensoverschrijdend openbaar vervoer. Zij zijn daar in grote mate vragende partij voor.

Uiteraard zul je, om je positie niet te ondergraven, duidelijk met geld over de brug moeten komen. Ik zou het hier nooit uitspreken wat dat dan moet zijn. Zij volgen dit. Deze uitzendingen worden in het stadhuis van Maastricht maar ook in het provinciehuis van Nederlands Limburg, ook in Maastricht, op de voet gevolgd. We moeten vooral niet vergeten dat we hier onze eigen belangen, de belangen van de Vlaamse belastingbetaler, heel goed in de gaten moeten houden.

Je zult geld op tafel moeten leggen, maar je zou ook kunnen bedingen om dat van hun kant uit te investeren in dat grensoverschrijdend hoogwaardig openbaar vervoer. Ik denk zelfs, minister, dat zowel de stad als de provincie daar nog wel oren naar heeft. Aan de andere kant zeggen zij dat we toch wel heel lang bezig zijn geweest, dat we hen heel lang aan de draai hebben gehouden. Dan zeg ik ook dat ik mij de Wilhelminabrug nog altijd herinner. Zij kennen die saga ook en ze erkennen schuld. Maar aan de andere kant moeten wij wel weten dat als we internationale akkoorden sluiten, als we grensoverschrijdende projecten willen realiseren, wij op een zeker ogenblik moeten opleveren.

Wat betreft de vrijliggende bedding voor de trambus moeten wij alle mogelijke partners hebben. Dat is ook in hun ogen hoogwaardig openbaar vervoer. Zij zien daarin vooral een mogelijkheid omdat dat goedkoper is in de aanleg en de operationaliteit. Dan kun je een hogere frequentie organiseren. Dat is voor alle betrokken partijen een stap voorwaarts. Daar zijn de mensen over de grens ook heel erg van overtuigd.

Het is nu zaak om met bekwame spoed de claims uit te klaren. We moeten daarbij opletten wat we daarover in het publiek zeggen, anders zijn we dat geld kwijt. We moeten er ook voor zorgen dat we dat voor een stuk laten investeren in hoogwaardig grensoverschrijdend openbaar vervoer. We moeten vooral ook weten dat men er nog altijd oren naar heeft om met dat hoogwaardig grensoverschrijdend openbaar vervoer zaken te doen. Dat is nog altijd iets wat mij hoopvol stemt in iets wat al veel te lang duurt. We zijn daar ooit mee begonnen in juli 2004.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, de keuze voor de trambus werd in juni gemaakt. Ik heb u juist horen zeggen dat u in mei voor het eerst kennis hebt genomen van dat bedrag van 23 miljoen euro, tenzij ik u verkeerd begrepen heb. Helemaal verrast op het moment van de keuze kunt u dan toch moeilijk zijn geweest. Wat het uiteindelijke bedrag zal zijn, weten we niet, maar het staat wel in de sterren geschreven dat er een schadevergoeding zal worden betaald. Minister, als ik mij niet vergis is 23 miljoen euro een vierde van het totale Limburgse budget voor basisbereikbaarheid. Dat kan toch wel tellen. Ik zou daar toch zeer omzichtig mee omspringen.

Daarnaast wil ik absoluut ook vanuit mijn fractie blijven benadrukken dat de nood aan hoogwaardig grensoverschrijdend openbaar vervoer er meer dan ooit is. Of de trambus daarop het juiste antwoord is, ook daar hebben wij onze twijfels bij. U weet dat wij dat eerder als een tussenoplossing zien, in afwachting van een stap naar snelle voertuigen en voertuigen met meer capaciteit. De vraag van 1 miljoen – of van meer dan 1 miljoen – blijft: hoe zullen we die vrije bedding kunnen verankeren? Want als die er niet is, dan is de trambus zeer zeker geen goede oplossing. Maar goed, we volgen het verder mee op.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, de Nederlandse collega's willen het tramdossier eerst afsluiten vooraleer ze gesprekken willen voeren over alternatieve vormen van grensoverschrijdend openbaar vervoer. Ik hoor dat dat wel eens een heel lange tijd zou kunnen duren. Zult u wachten totdat het onderzoek volledig is gevoerd? Of gaat u misschien al een aantal stappen laten zetten door bijvoorbeeld trambussen te laten rijden tot aan de landsgrens? Misschien kunnen we daar toch al enkele quick wins nemen, zodat er voor de knelpunten daar al een oplossing is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Alleen de Limburgers in deze commissie komen hier tussen, maar dat is terecht, want het is voor Limburg een heel belangrijk dossier. Limburg is vandaag nog altijd de meest autogerelateerde provincie. Het is noodzakelijk dat we alle aandacht hebben voor dat hoogwaardig openbaar vervoer.

Mevrouw Moors, Nederland zegt inderdaad heel expliciet dat zij vandaag niet praten over hoogwaardig openbaar vervoer met een trambus. Zij willen eerst duidelijkheid over het afsluiten van het vorige dossier van Spartacus, waaromtrent advocatenkantoor Liederkerke is aangeduid om te bekijken hoe we daar vooruit kunnen gaan.

Wil dat zeggen dat wij aan Vlaamse zijde ook moeten wachten? De laatste vraag van mevrouw Mertens sluit daarbij aan. Wij hebben opdracht gegeven aan De Werkvennootschap om een studie uit te rollen om zo snel mogelijk te weten waar die trambus al dan niet kan rijden. We zitten met een aantal SBZ-gebieden (speciale beschermingszone). We kiezen maximaal voor een vrije bedding.

Als we kiezen voor spoor, dan kan er maar iets rijden als er van punt A naar punt B een volledig spoor ligt. Als we kiezen voor een flexibel en duurzaam systeem van een elektrische trambus, dan kunnen we die daar waar het tracé klaar is vandaag al perfect laten rijden. Ook in die SBZ-gebieden maken die totaal geen geluid, in tegenstelling tot een tram die – ijzer op ijzer – wel geluid maakt en impact heeft. Dat is naar analogie van het trambusverhaal in het Brabantnet. Die trambus rijdt over een heel stuk – nog niet overal – in een vrije bedding. Die vrije bedding wordt gestaag aangelegd. Toch kan die trambus al rijden en ze zal tijdswinst boeken als ze overal een vrije bedding heeft. Daarom zeggen wij altijd: liefst zo snel mogelijk en maximaal in een vrije bedding. Als er in een eerste fase nog niet overal een vrije bedding is, dan blijven we voortwerken op de maximale vrije bedding.

Uw tweede vraag, mevrouw Moors, gaat over het ART-systeem, het virtuele spoor. Ik heb inderdaad gezegd dat ik nu met elektrische, duurzame trambussen wil werken. Maar dat is in afwachting van het andere innovatieve verhaal: het ART-systeem. Met dat systeem zou aan de hand van belijning die bussen autonoom kunnen laten rijden. Dat is geen toekomstmuziek meer. In het Verre Oosten wordt dat al toegepast. De trambussen zijn al in bestelling; het bestek is in de markt geplaatst. De eerste zullen geleverd worden en rijden in 2024. Dat gaat om 17 trambussen. Het ART-systeem zou er moeten komen na afschrijving van de trambussen, na een periode van zowat 15 jaar. De technologische vooruitgang zal dat tegen dan wel

mogelijk maken. Ik heb daar vertrouwen in. Kortgeleden heb ik kunnen meerijden met de eerste autonoom rijdende shuttle in een gesloten circuit.

Mijnheer Danen, u hebt het over de Raadsinformatiebrieven van Maastricht. Daarin staat niet dat het onderzoek volledig is afgerond. Daarin staat heel duidelijk, in de brief van 4 oktober 2022, dat men die week had vernomen dat nog vragen zijn gesteld door het kantoor Liedekerke – dat is ons kantoor. Het onderzoek was nog niet afgesloten. Ik heb zelf niet al die documenten kunnen analyseren. Ik vertrouw daarin de administratie en de advocaten. Maar het is een hoog bedrag dat men vraagt. Men heeft heel veel stukken en boeken ter inzage gelegd. Ik vraag onze advocaten en administratie een tegenvoorstel uit te werken.

Mevrouw Robeyns stelt een vraag over de 23 miljoen. Een jaar geleden heb ik van een Nederlandse journalist de vraag gekregen hoe ik tegen de schadeclaim sta van – toen – 22 miljoen euro. Ik heb geantwoord daar formeel geen kennis van te hebben. Die 23 miljoen euro is voor het eerst ter sprake gekomen op het bestuurlijk overleg in juni. Wij hebben dan een verantwoording voor die eis gevraagd, om in staat te zijn daar een antwoord op te bieden.

Dan is er de Nederlandse vraag om de declassering van de spoorwegzate ongedaan te maken. Onze trambusplannen lopen door enkele SBZ-gebieden. Het spoor is opgenomen als drager in de ruimtelijke uitvoeringsplannen. Is een volledige vrije bedding voor een elektrische trambus en geen enkel ander voertuig, te bekijken als een soort spoor? Dat moet verder onderzocht worden. Ik moet toch wel een kanttekening maken voor de harde believers in het tramproject. Wij hadden voor dat project één aanbieder voor de sporen en één aanbieder voor de toestellen. Dat resulteerde dus in heel hoge bedragen. Met de huidige inflatie zou dat een onhaalbaar bedrag kunnen worden. Maar toen hadden wij nog geen omgevingsvergunning om van het begin tot het einde die sporen aan te leggen. En dan gaan wij ook door SBZ-gebieden. In bepaalde stiltegebieden is er nog een overwoekerd spoor, zeker tussen Lanaken en Maastricht. Ik weet niet of er nog een draagvlak is om daar vandaag een tram te laten rijden, die – ijzer op ijzer – meer lawaai maakt dan een trambus. Het is allemaal niet zo eenvoudig. Ook het tramalternatief is niet voor de hand liggend.

Ik heb ook een positieve melding. Ik heb met mijn Nederlandse collega samengezeten. Mevrouw Heijnen heeft zelf gezegd veel waarde te hechten aan grensoverschrijdend hoogwaardig openbaar vervoer. Wij hebben het gehad over de lijn Sittard-Geleen, Maastricht-Lanaken, en de lijn richting Eindhoven. Zij wil zeker meedenken. Wij hebben de afspraak gemaakt om samen met collega Gilkinet de lijn Hamont-Weert te bezoeken. Dus ook aan Nederlandse zijde wil men meewerken aan hoogwaardig grensoverschrijdend openbaar vervoer.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, met alle Limburgers in deze commissie kijken we uit naar de uitvoering van Spartacuslijn 1. Die is heel belangrijk voor Limburg. Met de keuze voor de trambus kunnen we nu eindelijk werk maken van beter openbaar vervoer. Het is belangrijk dat de beslissing genomen is, dat we de keuze gemaakt hebben. We kijken nu allemaal uit naar de uitrol van het besliste beleid.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik blijf natuurlijk een kritische waarnemer en vraagsteller. Als parlementslid moet ik in dezen het beleid controleren. Dat is mijn rol.

Minister, u bent altijd heel erg globalistisch. Dat is op zich interessant. Dat kan goed zijn. Maar als u vandaag zegt dat we in de toekomst misschien gaan naar zelfrijdende trambussen ... We hebben in Maasmechelen de shuttles, die vandaag

op die manier een proefproject vormgeven. Als we op achttien jaar niet in staat zijn om een begin te maken met een tramproject, dan stel ik me wel de vraag of wij nu met zoveel voluntarisme kunnen zeggen dat we binnenkort zelfrijdende trambussen zullen hebben. (*Opmerkingen van Marino Keulen*)

Dat is mogelijk het ultieme doel, maar dat kan misschien pas in een heel verre toekomst. Maar als de trambus gewoon zal rijden op de bestaande route, zoals ze vandaag is ... Ik weet wel dat dat niet de bedoeling is, maar als we vanwege vergunningstechnische kwesties daarop zullen uitkomen, dan is dat wel een sof. Ik zou echt willen vermijden dat dat het gevolg zou zijn.

Wordt ongetwijfeld vervolgd.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bevindingen van de laatste mobiliteitsbarometer van Vias institute – 288 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik heb drie YOUCA-studenten bij: Kato Loos, Luce Libens en Kirsten Hermans. Zij zullen de vragen stellen.

Kato Loos: Elk trimester publiceert Vias een dashboard met de belangrijkste recente evoluties op het vlak van mobiliteit in België. De mobiliteitsbarometer geeft informatie over de verdeling van de vervoerswijzen voor de verplaatsingen in België en dit voor de eerste acht maanden van het jaar.

Begin oktober werden de resultaten van de mobiliteitsbarometer van Vias opnieuw bekendgemaakt. Daarin staan een aantal opvallende zaken. Zo zien we een modal shift als het aandeel van alle afgelegde kilometers per vervoersmiddel wordt geanalyseerd. Het aandeel autoritten bleef de voorbije vier jaar dalen ten voordele van de fiets en de elektrische step. Ook zien we opnieuw een stijging van het aantal kilometers dat wordt afgelegd met het openbaar vervoer ten opzichte van het jaar 2020 en 2021.

Kirsten Hermans: De meest opvallende trend in deze barometer is het groeiende succes van het carpoolen. Het aantal afgelegde kilometers is meer dan verdubbeld ten opzichte van 2021 en ligt 38 procent hoger dan in de eerste maanden van 2019. Zo steeg het aandeel afgelegde kilometers door mensen die carpoolen van bijna 7 procent voor de pandemie tot 11 procent in 2022.

Luce Libens: Minister, is de capaciteit van de verschillende carpoolparkings en park-and-rides (P+R's) nog voldoende om deze stijging aan te kunnen?

Staan of worden er werken gepland om extra carpoolparkings en P+R's te voorzien of om de capaciteit van de reeds bestaande carpoolparkings en P+R's uit te breiden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor jullie vragen, Kato, Luce en Kirsten.

We hebben kennisgenomen van de mobiliteitsbarometer van Vias institute.

Is er nog voldoende capaciteit? Bij de laatste meting van de bezettingsgraad op de carpoolparkings in het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in

november 2021 kon er slechts op een zeer beperkt aantal locaties een overbezetting worden vastgesteld, gedurende de dag of de nacht. Op veruit de meeste locaties in het beheer van het AWW was er nog ruim voldoende marge voor groei. Dat betekent dat we daar niet onmiddellijk moeten schakelen of bijsturen.

Worden er nog werken gepland om extra carpoolparkings en P+R's te voorzien of om de capaciteit van de reeds bestaande carpoolparkings en P+R's uit te breiden? Ik heb daarvan een uitgebreid overzicht gekregen van mijn administratie. Ik bezorg dat zo meteen aan de commissiesecretaris.

Willen jullie nu al voor een welbepaalde provincie deze informatie? Ik weet niet of jullie uit dezelfde provincie komen? Limburg? Ik hoorde de voorzitter al hopen dat het West-Vlaanderen zou zijn. Voor Limburg moet ik meegeven dat er op termijn nog carpoolparkings wenselijk zijn in Hoeselt, Genk-Oost en Ham. De studies voor deze carpoolparkings worden deze legislatuur nog aangevat. Bijkomend – en daar zal ik de heer Keulen blij mee maken – worden er in het kader van Spartacus 1, wat we zonet uitgebreid hebben behandeld, P+R's onderzocht voor Lanaken en Bilzen. Daarover kan ik nog geen heel concrete timing geven. Mijn excuses daarvoor, mijnheer Keulen. Dit zal alleszins mee in de studies van De Werkvennootschap zitten.

Bijkomend kan ik ook nog meegeven dat in de verschillende in opmaak zijnde regionale mobiliteitsplannen ook nog een onderzoek wordt gedaan naar nieuwe carpoolparkings of uitbreidingen van bestaande carpoolparkings. Deze vragen worden behandeld door de vervoerregioraad. In Limburg is die bevoegd voor de hele provincie. Als die plannen klaar zijn, zullen wij daarover door de vervoerregioraad in kennis worden gesteld.

Nu ben ik natuurlijk wel discriminerend geweest tegenover de andere provincies. *(Gelach)*

Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik had nog een bijkomende vraag, maar ik ben ze even kwijt. Ik weet het echt niet meer. Sorry. Dank u wel voor de uitgebreide cijfers voor Limburg.

De voorzitter: Ik ben wel benieuwd naar de cijfers voor West-Vlaanderen, maar ik wacht op het antwoord dat we via de commissiesecretaris zullen krijgen.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aankopen van vervoersbewijzen bij De Lijn met ecocheques – 251 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Zoals u weet, kunnen met ecocheques welbepaalde ecologische producten en diensten worden aangekocht. Al die producten staan op een lijst. Onder duurzame mobiliteit en vrije tijd vinden we ook openbaar vervoer terug, met uitsluiting van woon-werkabonnementen.

Bij NMBS kun je ecocheques al gebruiken voor de aankoop van tickets, maar niet voor abonnementen. Dat kan zowel met papieren als elektronische ecocheques.

In tegenstelling tot bij NMBS is het bij De Lijn vandaag niet mogelijk om met ecocheques een vervoersbewijs van De Lijn te kopen. U hebt in het verleden, in maart 2020, al eens geantwoord dat De Lijn dat aan het bekijken was. We zijn ondertussen meer dan twee jaar verder, maar nog steeds is er geen mogelijkheid om bij De Lijn tickets te kopen met ecocheques. Dit is het moment om naar een stand van zaken te vragen.

Als we willen dat steeds meer mensen het openbaar vervoer gebruiken, moeten we de manier van betalen en de toegankelijkheid zo vlot mogelijk maken. Het zou dus ook positief zijn mochten mensen een ticketje voor de bus met ecocheques kunnen betalen.

Hoe staat u tegenover het idee om ook bij De Lijn ecocheques te aanvaarden voor het aankopen van vervoersbewijzen?

In het verleden zag De Lijn problemen omdat het gebruik van ecocheques verboden is voor woon-werkverkeer. Dat zou worden bekeken. Tot op vandaag is het nog steeds niet mogelijk om die ecocheques bij De Lijn te gebruiken. Hoe ver staat De Lijn met deze oefening?

Zal dit in de toekomst mogelijk worden gemaakt? Zo ja, vanaf wanneer is dat zo?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: YOUCA-student Senne De Doncker zal in mijn plaats het antwoord geven.

Senne De Doncker: Ik spreek hier dus in naam van de minister.

Aan het engagement om het aankopen van vervoersbewijzen met ecocheques mogelijk te maken is niets veranderd. Daarover kan de minister u geruststellen.

Ecocheques zijn een gevestigd betaalmiddel om duurzame aankopen mee te betalen. In die zin komen abonnementen van De Lijn daar dus bij uitstek voor in aanmerking. Helaas zijn de eerder aangehaalde knelpunten en hinderpalen ook aanwezig.

Abonnementen van De Lijn zijn netabonnementen, waarbij er geen onderscheid tussen gebruik voor vrije tijd en woon-werkverkeer mogelijk is. Controle op het niet-gebruik van ecocheques voor woon-werkverplaatsingen is dus niet mogelijk. Rond dit item zijn er al meerdere gesprekken geweest tussen De Lijn en de sector van de ecochequesuitgevers, een laatste keer zelfs met ondersteuning van de Vlaamse ombudsman, maar tot nu toe zonder resultaat. Na het laatste gesprek, gefaciliteerd door de Vlaamse Ombudsman, lag de bal in het kamp van de uitgevers voor verdere uitklaring, maar tot nu toe is er geen feedback noch evolutie gekomen.

Er bestaat geen generieke regeling om ecocheques als betaalmiddel voor online aankopen te gebruiken, terwijl De Lijn online aankopen wil stimuleren en niet de fysieke aankopen via de shops. Ook hier heeft De Lijn geen nieuws over eventuele evoluties in gunstige zin via de sector van de ecocheques.

Indien er over of in de eerste twee punten duidelijkheid of een evolutie komt, moet er finaal nog een akkoord bereikt worden over de te betalen commissies op de aankopen via ecocheques. Hier moet er wel een akkoord mogelijk zijn. In het verleden lagen de initieel aangehaalde commissies wel hoog, maar hierover werd in de laatste gesprekken wel ruimte gelaten voor onderhandelingen.

Conclusie: de minister blijft het verder opvolgen samen met De Lijn, maar kan u helaas nog geen witte rook geven.

De voorzitter: Dat was een klaar en duidelijk antwoord. Het is echt met veel overtuiging gebracht. Goed gedaan.

Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik wil Senne uiteraard bedanken voor zijn antwoord. Hij heeft dat inderdaad met veel overtuiging gebracht. Ik dacht dat u hier een goed-nieuwsshow zou brengen toen de minister u het woord gaf en ons ging geruststellen dat we in de toekomst met ecocheques zouden kunnen betalen. Jammer genoeg hebt u het alleen over het engagement van de minister kunnen hebben.

Dat is natuurlijk ook positief, maar, minister, ik denk dat we in maart 2020 hetzelfde antwoord hebben gekregen. Intussen zijn we tweeënhalf jaar verder. Het is natuurlijk heel moeilijk uit te leggen en moeilijk om te begrijpen waarom je voor de trein wel met ecocheques kunt betalen en niet voor de bus. Ik zou toch willen aandringen om daar op korte termijn een doorbraak in te forceren en daarin een aantal stappen vooruit te zetten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil misschien een heel kleine correctie toevoegen. Senne heeft dat ook al heel duidelijk gezegd. Het is niet exact hetzelfde antwoord als vorige keer in die zin dat er wel duidelijk overleg is geweest. Men heeft het een en ander uitgeklaard in aanwezigheid van de Vlaamse ombudsman. Het is nu aan de sector zelf om te zeggen welke hindernissen ze zullen wegnemen. Die hindernissen gaan helaas al heel lang mee. Wij wachten op dit ogenblik op de sector, op de uitgever van de ecocheques. Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik wil Senne geruststellen. Hij had dat inderdaad gezegd en dat had ik wel begrepen, maar spijtig genoeg zijn de hindernissen wel nog dezelfde, minister. We volgen het mee verder op.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de positieve impact van een zone 30 in de bebouwde kom op de verkeersveiligheid – 272 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): We hebben het hier al vaker over gehad, ook nog op een hoorzitting op 25 maart, waar alle experts het erover eens waren dat het met het oog op de verkeersveiligheid een goede zaak zou zijn om binnen onze bebouwde kommen zone 30 in te voeren. Ik hoop dat ik vandaag ook het antwoord krijg van Senne en dat er een kleine evolutie in het antwoord zal zitten, want tot nu toe krijg ik eigenlijk steevast hetzelfde antwoord. Dan moet ik dus op zoek naar nieuwe argumenten en ik vind die, minister, in Spanje, waar men in 2021 beslist heeft om de snelheidslimiet in de bebouwde kom naar 30 kilometer per uur te brengen in plaats van 50 kilometer per uur en waar men recent bekendgemaakt heeft dat er een zeer sterke daling te zien is van het aantal verkeersdoden in die bebouwde kom, met maar liefst 20 procent. Vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers is de verkeersveiligheid er het meest op vooruit gegaan. Ik ga niet alle cijfers toelichten, maar de collega's en de minister kunnen dat nalezen op de website van het ministerie van Binnenlandse Zaken van Spanje. Dat lijkt me toch een belangrijke bron.

Ik wil nog een paar elementen aanhalen, minister. Er is de kosten-batenanalyse door Vias, dat gekeken heeft hoeveel fietsen ons oplevert, maatschappelijk maar ook economisch. Nu al levert ons dat 8,5 miljard euro per jaar op, vooral door de impact op gezondheid en dus de goedkopere gezondheidszorg, maar ook omdat het een boost geeft aan de productiviteit en omdat je daardoor jaarlijks 1300 vroegtijdige overlijdens vermijdt. Zelfs met een hogere blootstelling aan luchtvervuiling – want dat hebben fietsers nu eenmaal vergeleken met de auto – weegt dat niet op tegen de gezondheidsvoordelen.

Tegelijkertijd zien we – dat werd recent ook duidelijk en ik denk dat daar straks nog een vraag over komt – dat Belgen in vergelijking met andere Europese landen het minst vaak korte afstanden te voet doen. Met 51 procent scoren we vaak onder het Europees gemiddelde van 66 procent. Het verkeersonveiligheidsgevoel zorgt ervoor dat Belgen toch nog vaak de wagen nemen voor kleine verplaatsingen.

Al die argumenten samen, minister, maken toch dat we moeten blijven nadenken over dat idee van de zone 30 in de bebouwde kom. In het kader van De Grote Versnelling is er ook een fietsdeal 'coalitie van 30' voorgesteld in samenwerking met tal van partners zoals de Fietsersbond of Fietsberaad. We zien nu dat steeds meer steden en gemeenten zich daarbij aansluiten.

Ik wilde u vandaag graag de volgende vragen stellen.

Hoe reageert u op de positieve resultaten op het vlak van verkeersveiligheid in Spanje, die opnieuw aantonen dat het invoeren van 30 kilometer per uur als norm in de bebouwde kom levens redt? 20 procent, minister, terwijl we toch zoveel moeite hebben met het behalen van de doelstellingen die u vooropgesteld hebt. Dan is 20 procent toch wel een enorm cijfer waar u volgens mij niet naast kunt kijken.

Overweegt u minstens verder studiewerk, bijvoorbeeld een kosten-batenanalyse, over het invoeren van de zone 30 als norm binnen de bebouwde kom, om ook eens al die economische voordelen mee te nemen?

U hebt al een aantal proefprojecten gelanceerd. Zou het ook geen idee zijn om in een cluster van gemeenten waar de wil is om een coalitie van 30 aan te gaan, niet eens met een proefproject te kunnen bekijken en grondig te analyseren wat ons dat oplevert op het vlak van verkeersveiligheid in vergelijking met gemeenten die die beslissing nog niet nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Bex, voor uw vraag rond de zone 30, zeker geen nieuwe vraag. Ik denk dat we allemaal elkaars standpunten in dezen wel kennen.

U zegt dat men in Spanje in de bebouwde kom 30 kilometer per uur ingevoerd heeft. Ik weet niet wat 'bebouwde kom' in het Spaans is, maar naar mijn informatie – wat alleszins onze administratie aangeeft – heeft men in Spanje per 11 mei 2021 de verplichting van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur ingevoerd op de conventionele wegen. Hoe je dat in het Spaans zegt, weet ik ook niet. Maar het zijn alleszins wegen met een enkele rijstrook per rijrichting, zonder fysieke scheiding. Op die wegen heeft men dus de zone 30 ingevoerd. U weet dat een bebouwde kom bij ons er anders uitziet. Dat zijn niet allemaal hetzelfde type wegen: dat kan een drukke gewestweg zijn, dat kan een woonstraat zijn. Dat is dus heel divers. Op wegen met een hoge capaciteit werd de snelheidsverlaging niet ingevoerd. Dat is de informatie die ik heb over Spanje.

De impact en de voordelen van een zone 30 erkennen we allemaal en zijn ook door heel wat onderzoeken bevestigd. Dat is dus in se allemaal niet nieuw. Wij hechten

daar uiteraard ook heel veel belang aan. Maar eens te meer moet ik beamen wat ik hier altijd al gezegd heb: je kunt een snelheidslimiet niet zonder meer afdwingen door het plaatsen van een verkeersbord. De ene bebouwde kom is de andere niet. Er is een heel groot verschil tussen een stedelijke kern en een perifeer gebied, en in die perifere gebieden liggen ook bebouwde kommen. Daarom – dat blijf ik ook eens te meer herhalen – laat ik het in het kader van het subsidiariteitsbeginsel door de lokale besturen, die hun eigen grondgebied het beste kennen, bepalen waar er al dan niet een zone 30 moet komen, of een zone 20 of een zone 50. Ik blijf erbij: de lokale besturen zijn wat dat betreft het best geplaatst. Om hen te ondersteunen hebben we ons afwegingskader zone 30 ter beschikking gesteld, een afwegingskader dat tegelijkertijd zorgt voor een vlotte leesbaarheid van onze wegen, de zelfverklarende wegen die zorgen voor meer veiligheid.

Wat uw tweede vraag betreft, of we verder studiewerk, zoals een kosten-baten-analyse over het invoeren van een zone 30 als norm binnen de bebouwde kom, overwegen: hier moet ik ook weer beamen wat ik altijd al gezegd heb. Een wel-overwogen en weldoordachte manier van een zone 30 invoeren biedt ontegensprekelijk heel wat voordelen voor de verkeersveiligheid. Ik ken ook heel wat gemeenten die echt hun gemeenten indelen in zones. Ik ken ook steden die zonder meer zeggen dat alles zone 30 is en dat waar het niet zone 30 is, de uitzonderingsborden staan. Je krijgt dan geen massa aan verkeersborden. Zoals we daarstraks al gehoord hebben, is dat een beter verhaal. Maar er is al heel wat onderzoek geweest en nog maar eens bijkomend onderzoek doorvoeren, lijkt mij wat dat betreft niet zinvol.

Wat ik wel zinvol acht, is om na te gaan hoeveel zones 30 wij vandaag de dag al in Vlaanderen hebben. Daaromtrent wil ik wel een onderzoek doen. Want – en dat blijf ik ook eens te meer herhalen, voor alle duidelijkheid, mijnheer Bex – ik ben absoluut niet tegen een zone 30, integendeel. Daar waar het verkeer een grote dichtheid heeft en de weginfrastructuur zich ertoe leent, vind ik dat een lokaal bestuur het best een zone 30 invoert. Maar ik laat het aan de lokale besturen, die hun eigen locaties het beste kennen, om al dan niet een zone 30 af te bakenen in de zones waar zij dat willen.

Ik ben dus bezig met een bevraging naar alle lokale besturen om te kijken waar men een zone 30 wil doorvoeren. Ik wil hen zeker ook verder stimuleren om dat te doen. Als er in de zone waar men een zone 30 wil creëren, een gewestweg is, geven wij ook aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) mee om dat zeker mee in overweging te nemen en daar de stem van de lokale besturen te laten gelden of doorwegen.

Overwegen we een proefproject om alsnog een zone 30 te maken binnen de bebouwde kom? Ik denk dat ik wat dat betreft al voldoende geduid heb: het subsidiariteitsbeginsel moet hier zegevieren. Anderzijds delen wij binnen de verkeersveiligheidstafels de 'good practices', de goede cases, en daar kunnen we zeker van elkaar leren. Maar lokale besturen bepalen de snelheidsregimes. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, u geeft de burger moed, zou ik zeggen. Ik ben heel blij dat u alvast gaat onderzoeken hoeveel zones 30 we in Vlaanderen hebben. Dat is vandaag een manco om beleid te voeren, dat we daar te weinig zicht op hebben. Dat blijkt ook uit antwoorden op schriftelijke vragen. Dat is dus een goede zaak.

Wat de cijfers in Spanje betreft: u zegt, minister, dat u niet zo goed Spaans kent; ik ken eerlijk gezegd absoluut geen Spaans. Ik ben eens op die website gaan kijken. Volgens mij leggen ze inderdaad uit dat er op wegen met maximaal twee baanvakken en waar er geen scheiding staat tussen die twee baanvakken, in principe in woonkernen – wat het woord voor 'bebouwde kom' is in het Spaans, zou ik niet weten – nog maar 30 kilometer per uur gereden mag worden, tenzij er goede

redenen zijn om 50 kilometer per uur te rijden. Dat is precies wat wij mutatis mutandis voorstellen in Vlaanderen. Als daar dan uit blijkt – ik spreek voorwaardelijk – dat het aantal verkeersdoden daalt met 20 procent, als we dan niet goed begrijpen wat ze in Spanje doen, zou ik toch ten minste hopen dat u opdracht geeft aan uw administratie om eens goed uit te zoeken wat ze daar nu precies gedaan hebben en om eens contact op te nemen met die administratie in Spanje om te horen hoe we die cijfers moeten interpreteren. Dan kunt u op basis daarvan misschien uw standpunt herzien. Dat zou ik toch wel bepleiten. Als we zulke pertinente cijfers lezen op die website van het ministerie van Binnenlandse Zaken van Spanje, dat u dat ten minste eens vast laat pakken, daar ook naar laat kijken en zien of we daar iets uit kunnen leren, in plaats van te zeggen dat we het niet goed verstaan. Dat is dus mijn vraag, minister: wilt u dat doen?

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Zoals de minister zojuist al aangehaald heeft, zijn elkaars standpunten ons wel bekend. Maar ik wil toch nog even herhalen dat wij, cd&v, ook niet tegen die snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom zijn. Maar, zoals de minister aanhaalt, het is wel aan de lokale besturen om zelf te beslissen waar dat opportuun is en waar niet. Daar waar er geen ruimte is voor het aanleggen van een fietspad of waar er te weinig plaats is voor de fietser, de 'stepper' of de voetganger, lijkt het ons wel aangewezen om die 30 kilometer per uur in te voeren. Het is ook wel bekend dat een veelheid aan verkeersborden vaak ook niet opvalt en niet gelezen wordt, dat men dus misschien beter kan investeren in kleuren aanbrengen op de straat, rode of okergele kleuren, of een straat inrichten als fietsstraat.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, samen met u zijn wij van oordeel dat de lokale besturen het best geplaatst zijn om te oordelen of er een zone 30 ingevoerd moet worden. De steden en gemeenten staat het vrij om dat te doen. Het is mogelijk om de verkeersborden te plaatsen.

Wij zijn ervan overtuigd dat het instellen van een algemene snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur an sich niet automatisch gaat leiden tot meer verkeersveiligheid. Wij zijn ervan overtuigd dat handhaving en infrastructurele maatregelen primordiaal zijn.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Wij hebben geen probleem met het feit dat de minister wil laten uitzoeken hoeveel zones 30 er nu eigenlijk in Vlaanderen zijn. Tot daar geen probleem. Maar dat wil natuurlijk ook niet zeggen dat de minister voorstander is om het voorstel van Groen, dat Groen hier herhaaldelijk al heeft geponeerd, om overal in de bebouwde kom die 30 kilometer per uur in te voeren, ook zomaar te steunen. Wij blijven ook op die lijn van de minister staan. We zijn niet tegen die zones 30, maar we pleiten voor maatwerk. Het is aan de gemeenten om zelf te beslissen, want zij kennen hun grondgebied het beste, waar ze die zones 30 juist willen implementeren. Nogmaals, dat is geen pleidooi voor de wagen, maar wij denken wel dat iedereen zich comfortabel en op de manier die hij of zij wenst, moet kunnen verplaatsen.

Het voorstel van Groen, dat hier herhaaldelijk wordt geponeerd, is volgens ons niet zomaar ingegeven vanuit die verkeersveiligheid. Het komt volgens ons eerder voort uit de irrationele haat tegenover de auto die bij Groen leeft. Het doel is duidelijk om de automobilist zo hard mogelijk te pesten, mijnheer Bex, in de hoop dat die dan zijn wagen laat staan. Mijn partij en ik zullen ons te allen tijde tegen dergelijke pestmaatregelen blijven verzetten. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De beste bestuurders zijn de lokale besturen. Je ziet dat op alle crisismomenten, of het nu gaat om vaccinatie, om vluchtelingencrisissen ... Dat zijn inderdaad de doe-besturen. Minister, een van uw grote kwaliteiten is dat u uw ervaring vanuit dat lokale bestuur mee overbrengt naar de Vlaamse Regering.

Twee, in alle steden en gemeenten zijn verkeerscommissies actief. Waar het ook maar enigszins kan om zones 30 in te voeren, hebben die dat gedaan. Neem toch van me aan dat zeker op die plekken waar heel wat schoolverkeer is, waar heel wat verkeer zit met betrekking tot shoppen, tot winkelen ... waar het ook maar kan, doet men dat. Waarom zou men dat tegenhouden? Men is daar praktisch. Men kijkt daar naar feiten. Men is daar niet ideologisch wat dat betreft. Er is daar ook geen ideologische obstructie. Men kijkt gewoon waar het noodzakelijk is.

Bovendien, als je dat veralgemeend doet, en de rest van de infrastructuur van die wegen is niet aangepast, denk ik zelfs dat je, ongewild en onbedoeld, goede collega Bex, gevaarlijke situaties creëert en zelfs uitlokt. Ik zeg dat niet, ondertussen hebben al heel veel specialisten gewaarschuwd voor dat potentiële gevaar, als de belendende infrastructuur, waar zich dan dat vertraagd verkeer op afspeelt, niet is aangepast.

Ten slotte geloof ik ook heel sterk in de trajectcontroles, die van de weeromstuit overal worden uitgerold. Die dragen zeker en vast ook bij tot een milderen, dus een tragere snelheid van het gemotoriseerd verkeer, en dus ook tot meer verkeersveiligheid, ook in onze woonkernen, want daar zijn natuurlijk die trajectcontroles het meest doeltreffend.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, collega's, voor al uw tussenkomsten. Mijnheer Bex, ik kan alleen maar concluderen dat u met de Groenfractie een klein beetje alleen staat. U blijft de vraag stellen om continu, vanuit Brussel, of vanuit onze administratie, in elke bebouwde kom een zone 30 in te voeren. Ik hoor hier iedereen zeggen dat niemand tegen een zone 30 is, maar we laten het aan de autonomie van de lokale besturen om te bepalen waar dit best kan doorgevoerd worden, en dit, zoals mijnheer Keulen ook zeer duidelijk geschetst heeft, rekening houdend met de leesbaarheid van de weg als dusdanig. Bijkomend benadruk ik dat handhaving ook een essentieel gegeven is. Het handhaven van de snelheidslimieten, omdat ze anders niet worden gerespecteerd. Wat dat betreft kan ik dus alleen maar blijven hameren op hetzelfde standpunt.

Ik ben bezig met een analyse van hoeveel zones 30 er is. Ik zou ook graag willen weten hoeveel fietsstraten er zijn. U weet dat het grote deel van de wegen die we kennen in Vlaanderen, in beheer zijn van lokale besturen. Wij krijgen al die gegevens dus niet automatisch, maar het is wel interessant om aan de hand van onze verkeersveiligheidsstatistieken ... Als ik nu kijk naar de statistieken, en we analyseren continu, zie ik wel dat, als je kijkt naar de voorbije vijf jaar, het aantal ongevallen in een zone 30 stijgt. Het aantal ongevallen in zone 50, 70 en volgende daalt. Natuurlijk gebeurt dat waarschijnlijk ook vanwege meer zones 30, meer fietsstraten, waar ook een snelheidslimiet is van 30, ook omdat daar meer actieve weggebruikers zijn, en we zien ook dat die een belangrijk aandeel hebben in onze verkeersveiligheidsstatistieken. Vandaar dat ik het ook interessant vind om te weten hoeveel fietsstraten, zones 30 en dergelijke, er zijn bij gekomen. Of erfzones, ik refereer opnieuw naar het voorbeeld in Hasselt, waar men zelf bepaald heeft om naar een erfzone te gaan, dus 20 kilometer per uur. Sommigen maken het ook volledig autoluw.

Kortom, ik denk dat al die aspecten belangrijk zijn. Opnieuw, ik ben absoluut niet tegen een zone 30, maar verkeersveiligheid is meer dan alleen maar het plaatsen

van een verkeersbord als dusdanig, of een verkeersbord dat een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur invoert. Ik denk dat de lokale autonomie hier moet spelen, en dat handhaving een heel belangrijk facet is.

De voorzitter: Jammer voor u, mijnheer Bex, dat collega Lambrecht hier niet meer is, anders denk ik dat u aan haar wel de nodige steun had, maar ik weet niet of u nog een slotreplik hebt.

De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): U zegt het, mevrouw de voorzitter. De minister zei dat ik hier alleen stond, maar dat is natuurlijk alleen maar omdat Annick Energiek niet aanwezig is. Die zou dat zeker heel energiek mee verdedigd hebben.

Ver van mij en van mijn partij om autobestuurders te willen pesten. Wat voor ons belangrijk is, is dat we iets aan die cijfers met verkeersslachtoffers doen. En dan vind ik dat hier een hele woordenbrij gepasseerd is, maar met geen woord gerept is over die schitterende resultaten in Spanje. Laat ons dat ten minste een keer bekijken. Ik blijf die oproep doen. Ik zal het zelf ook nog eens wat grondiger analyseren, en dan wellicht nog eens met een vraag hierover terugkomen.

Ik denk toch dat we ons, met de situatie waarmee we vandaag zitten op vlak van verkeersonveiligheid, echt niet kunnen permitteren om een voorbeeld, waar het blijkbaar lukt om 20 procent minder slachtoffers te hebben, gewoon naast ons neer te leggen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over korte verplaatsingen met de fiets
– 277 (2022-2023)**

Voorzitter: mevrouw Els Robeyns

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Voorzitter, minister, "Fietsen heeft zoveel voordelen: het is ontspannend, gemakkelijk, gezond en goedkoop. Naar de bakker, naar het werk, naar de sportclub ... neem gewoon je fiets. Voor jong en oud valt er alleen maar winst te boeken door te fietsen." Ik citeerde zonet uit de campagne van De Grote Versnelling, gelanceerd in 2021. Via een grote campagne zouden we meer Vlamingen op de fiets krijgen.

Bij de lancering van deze campagne zei u, minister: "Het is onze ambitie om tegen 2025 het aandeel van de fiets bij functionele verplaatsingen te laten stijgen tot 20%. Fietsen is goed voor de gezondheid, voor de mobiliteit en voor het milieu." We hoorden steeds positieve cijfers over het aantal fietsers dat toegenomen is en dat zien we ook op straat. Veel meer mensen gebruiken de fiets voor korte verplaatsingen en voor woon-werkverkeer.

Ik was dus ook verbaasd toen ik woensdag 12 oktober 2022 las dat onderzoek van Vinci aantoonde dat de Belg het minst vaak korte afstanden te voet doet. Met 51 procent scoren we ruim onder het Europese gemiddelde van 66 procent.

Eerst en vooral kun je vragen stellen bij de werkwijze van de studie van Vinci, maar de cijfers zijn niet goed. De woordvoerder van Vias merkte trouwens op dat er nog steeds heel wat mensen zijn die voor kleine verplaatsingen de auto nemen. Er is dus ruimte voor verbetering.

Als ik dit alles bekijk, dan lijkt het dat we de auto niet afzweren. De fiets is goed voor woon-werkverkeer en de vrije tijd, maar als er geen directe return in middelen of plezier is, dan kiezen we toch voor het gemak van de auto.

Minister, bent u tevreden van de acties in het kader van De Grote Versnelling? Hoe worden de resultaten van de campagne gemeten?

Welke acties zult u ondernemen om de houding van de Vlaming ten opzichte van fietsen bij korte verplaatsingen te verbeteren? Worden er bijkomende campagnes opgezet?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, uit de campagne De Grote Versnelling werden uiteindelijk achttien fietsdeals afgesloten met zeer uiteenlopende doelstellingen, gaande van projecten voor werkzoekenden, kleuterfietsen en fietskoeriers tot een fotowedstrijd. De bekendste fietsdeal is waarschijnlijk de deal die leidde tot de verkeersmeldingen voor fietsers op de VRT-radio.

Het project heeft aangetoond dat in korte tijd heel wat stakeholders gemobiliseerd kunnen worden om acties te ondernemen om fietsgebruik aan te moedigen. Dat gebeurt vaak heel lokaal en gericht. De fietsdeals zijn echter van die aard dat een direct effect op het fietsgebruik niet eenvoudig gemeten kan worden. U zegt het zelf, voor korte verplaatsingen wordt de fiets nog veel te weinig gebruikt. Dat is natuurlijk moeilijk te meten, het zijn gerichte acties naar bepaalde doelgroepen.

Hoewel De Grote Versnelling een positieve impact heeft gehad, willen we verdere versnippering in het fietsbeleid tegengaan. Binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zijn er twee mensen bezig met het fietsbeleid. Dat is voor mij veel te weinig: als dit een topprioriteit is, moeten we er alle aandacht aan geven. Bij de andere entiteiten, zoals het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Werkvennootschap, De Vlaamse Waterweg en Lantis wordt veel geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. Daar zitten nog heel wat mensen die bezig zijn met fietsbeleid, maar niet binnen MOW, dat de regierol zou moeten waarnemen. We hebben aan de administratie gevraagd om dat fietsteam te versterken. We willen de positieve dynamiek voor fietsdeals en dergelijke binnen de administratie verder zetten.

U hebt zelf al enkele concrete fietscampagnes mee geduid, 'Met de fiets naar de bakker', 'naar de sportvereniging' en dergelijke. We hebben al heel wat affichecampagnes gedaan en zullen dat blijven doen. We voeren die meestal vlak voor het beter weer wordt; nu staan we voor de winter en dan zijn er minder fietsers. In de lente zullen we weer de nodige fietscampagnes opzetten om nog meer mensen te mobiliseren richting fiets.

We hebben gisteren op de interministeriële conferentie (IMC) de problematiek van de speedpedelecs op de tafel gelegd. Dat is vooral woon-werkverkeer, veel meer dan recreatieve verplaatsingen. In Vlaanderen hebben we bijna 60.000 van die speedpedelecs ingeschreven. Bij mijn collega's van Wallonië en van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is dat beduidend minder; ze hadden zelfs geen concrete cijfers. Bij ons is dat al zeker een element. We hebben met veilige comfortabele fietssnelwegen en fietspaden al een winst geboekt inzake het aantal speedpedelecs en elektrische fietsen. Ook die boomen enorm.

We rollen de fietsdealprogramma's uit voor het woon-werkverkeer en korte fietsverplaatsingen. Ik hoor dat de voorzitter dat kan beamen voor de gemeente Wellen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik schrik een beetje van uw antwoord. U zegt dat er bij MOW maar twee ambtenaren bezig zijn met het fietsbeleid. Ik val bijna van mijn stoel. In andere departementen zijn er ook nog wel mensen mee bezig. Is dat niet te versnipperd? Moet er niet meer coördinatie zijn vanuit Mobiliteit? De fietser zelf trekt zich niet aan wie bij welk departement zit. Is er genoeg coördinatie? Zijn er genoeg ambtenaren, mensen, die bezig zijn met het fietsbeleid?

Er zijn inderdaad meer fietsers, dat komt hier voortdurend aan bod, maar toch – mijn collega sprak er vorige week over – zijn er meer files. Er zijn eigenlijk veel meer bewegingen op het openbaar domein. Ik vraag me dan af of het openbaar vervoer niet de dupe is van het groter aantal fietsers en files? Iedereen kan maar één beweging tegelijk maken, er is dus iets wat niet klopt volgens mij. Misschien is het openbaar vervoer wel het slachtoffer van meer fietsers en meer files.

In de studie stond dat op Spanje na voetgangers in Europa nergens zo bang zijn om te worden aangereden als ze oversteken op een zebrapad. Een tijd geleden kwamen hier de gevleugelde zebrapaden aan bod. Minister, kunt u een stand van zaken geven van het aantal gevleugelde zebrapaden en de verhoogde veiligheid dat een dergelijk zebrapad met zich meebrengt?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Eerst en vooral moeten we zorgen voor goede infrastructuur als we willen dat mensen met de fiets of te voet naar de bakker gaan. In dat opzicht wordt heel wat ondernomen, maar – ik zal het nog eens zeggen – snelheid is een bepalende factor. Minister, misschien moeten we eens durven kijken naar onze ruimtelijke ordening. Dat is een belangrijk aspect van het mobiliteitsbeleid. In welke mate zou onze versnipperde ruimtelijke ordening ervoor zorgen dat er zo weinig mensen te voet of met de fiets naar de bakker gaan? In welke mate bent u daar als minister aandachtig voor en gaat u daar in de toekomst iets mee te doen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Nog even over de fietsambtenaren: die zitten wel degelijk bij al die entiteiten. De coördinatie voor heel het fietsbeleid inzake data, projecten en dergelijke, die regierol, zit bij het departement. Die twee mensen vind ik ook veel te weinig. Ze werken wel samen met de andere entiteiten, ze komen regelmatig samen, maar ze zouden meer een regierol moeten kunnen opnemen. Ik zit zelf altijd op mijn honger als het gaat over de data van onze fietssnelwegen.

Het slechte weer komt eraan. Ik ben zondag naar de aftrap van de zoutcampagne van AWW gegaan. Er is heel gericht ingezet op de fietspadstrooiers. Op zich zijn dat kleine heel wendbare toestellen die men gebruiken op al onze fietspaden langs de gewestwegen. Ze zouden gemakkelijk kunnen worden ingezet op onze fietspaden en -snelwegen. Ik denk aan de fietssnelwegen langs het Albertkanaal, langs de Zuid-Willemsvaart, kortom langs onze waterwegen. Men zou dat heel gericht kunnen inzetten. Waarom zeg ik dat? Ik zag recentelijk zelf in een koudere periode veel sneeuw en ijs op het fietspad richting Nike. Daar is gewoonlijk veel woonwerkverkeer maar er werd niet gestrooid. De provincie, beheerder van de fietssnelwegen, keek naar de lokale besturen, de lokale besturen keken naar de Vlaamse Waterweg. Iedereen keek naar elkaar en dan mist men het management en de regierol voor het onderhoud. Er moet een veel betere coördinatie zijn, die opdracht heb ik aan de administratie gegeven, namelijk het versterken van het fietsteam en de coördinerende rol.

Het openbaar vervoer kent een stijgend aantal reizigers op de bussen. Het is ruimer dan de bussen. Uit de statistieken van het Planbureau blijkt dat er minder verplaatsingen gebeuren met de trein en bus, maar dat komt vooral door het telewerk.

Meestal zijn het mensen met een job in de administratie die vaak regulier openbaar vervoer gebruiken. Door het telewerk zou daar een terugval zijn.

De fiets dient vooral voor korte verplaatsingen, zoals de heer Bex ook zegt. We zitten met een versnipperde ruimte. Ik ga ervan uit dat wie in een verdicht stadsgebied woont, zij het Antwerpen, Mechelen of Lier, zich sneller verplaatst naar de bakker te voet of met de fiets. Wie in een perifeer gebied woont, en de slager of bakker ligt 2 à 3 kilometer verder, en het regent, en er is parkeermogelijkheid bij de bakker, dan wordt het al snel de auto.

We moeten eens te meer inzetten op die korte verplaatsingen. Laat ons die mindset creëren: het is duurzaam, het is gezonder en goedkoper om de fiets te nemen.

Ik ben zeker absoluut voorstander van de gevleugelde zebrapaden. We moeten die breed uitrollen in Vlaanderen. Het is een pak veiliger, het zicht is veel beter. Ik kan u geen cijfers geven van het exacte aantal. Alleszins hadden we in ons geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2022 specifiek voor verkeersveiligheid een bedrag van 186 miljoen euro naast de fietsinfrastructuur. In totaal zitten we aan bijna 500 miljoen euro voor fiets- en verkeersveiligheid. Daar zitten heel wat oversteekplaatsen in voor voetgangers en gevleugelde zebrapaden. We blijven alles op alles zetten om daar een kentering in te krijgen.

Ik zal de cijfers van de gevleugelde zebrapaden navragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.