

vergadering **C44**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 27 oktober 2022

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van de jaagpaden door speedpedelecs – 3772 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van jaagpaden door speedpedelecs – 3848 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van laadpalen – 334 (2022-2023)	9
VRAAG OM UITLEG van Brecht Warnez aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doven van de openbare verlichting op gewestwegen – 293 (2022-2023)	12
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de grensoverschrijdende treinverbinding Antwerpen-Hamont-Weert – 325 (2022-2023)	16
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een flexibelere keuring voor oldtimers – 331 (2022-2023)	18
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid van fietshelmen, zichtbaarheidsaccessoires en hogezichtbaarheidsvestjes – 367 (2022-2023)	20
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over elektrisch vrachtvervoer – 373 (2022-2023)	22
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vergroenen van het wagenpark en elektrische tweedehandswagens – 375 (2022-2023)	27
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de provinciale fietsfondsen – 390 (2022-2023)	31
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Kanaal Bossuit-Kortrijk – 391 (2022-2023)	37
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van de richtingaanwijzers in het verkeer – 393 (2022-2023)	39

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rol van burgerbewegingen in de besluitvorming bij De Lijn – 411 (2022-2023)	40
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over grensoverschrijdend openbaar vervoer – 412 (2022-2023)	44
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de visie van het Europees Parlement op de uitrol van waterstoftankstations en laadpalen langs snelwegen – 409 (2022-2023)	47

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van de jaagpaden door speedpedelecs – 3772 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van jaagpaden door speedpedelecs – 3848 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Stijn Bex

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, in de krant van begin september 2022 stonden cijfers van de Vlaamse Waterweg over de jaagpaden. Daaruit blijkt dat in Vlaanderen iets meer dan 2000 kilometer aan jaagpaden is, maar dat er op amper 700 kilometer daarvan speedpedelecs toegelaten zijn.

Het standpunt van De Vlaamse Waterweg is duidelijk: op jaagpaden kan het soms erg druk zijn door wandelaars, fietsers en hengelaars. Uit veiligheidsoverwegingen heeft de Vlaamse Waterweg speedpedelecs verboden op gebieden waar een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur geldt. In deze zones worden de speedpedelecs gelijkgesteld met de bromfietsen klasse B, die 45 kilometer per uur mogen rijden. Een alternatief zou kunnen zijn om alle fietsers toe te laten en streng te controleren op de maximumsnelheid, maar nu worden speedpedelecs gewoon met bromfietsen vergeleken.

Fietsersbond dringt al lang aan op het toelaten van speedpedelecs op jaagpaden. Het is een oude belofte van uw voorganger, minister Weyts, maar hij wachtte op een studie. U liet in de commissie van 23 juni 2022 weten dat die studie afgerond zou zijn tegen september 2022. In dezelfde commissie zei u ook: "Een voorstel voor een bepaalde snelheid op jaagpaden en handhaving maakt hier ook deel van uit en zal dus ook aan bod komen in de visie die we later op het jaar zullen kunnen brengen." Ik had graag het volgende van u geweten, minister.

Wat zijn de resultaten en bevindingen van de studie rond speedpedelecs op jaagpaden?

Welke aanpassingen zullen er op korte en/of lange termijn gebeuren om de jaagpaden open te stellen voor alle fietsers?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik heb dezelfde bezorgdheid als mevrouw Fournier. Speedpedelecs zijn enkel toegestaan op het jaagpad indien dat een onderdeel is van een officiële fietssnelweg. Dat betekent dat speedpedelecs slechts 700 kilometer van het totaal aantal kilometer jaagpaden mogen gebruiken, 1300 kilometer dus niet.

De voornaamste reden voor het verbod luidt als volgt: op een jaagpad, waar de maximumsnelheid 30 km per uur is, is geen plaats voor een bromfiets klasse B. Dit om de veiligheid, aangezien het jaagpad op sommige momenten zeer druk gebruikt kan worden – dat is juist – door wandelaars, recreatieve en sportieve fietsers, maar ook soms door autoverkeer. In het verlengde van het verbod voor een bromfiets klasse B zou er geen plaats zijn voor speedpedelecs op deze paden. Een studie is lopende, maar nog niet afgerond.

Wanneer mogen we de resultaten van deze studie verwachten?

Bent u van oordeel dat de huidige regelgeving voor extra verwarring op de weg zorgt? Hoe zult u ervoor zorgen dat we naar meer uniformiteit kunnen streven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

De studie over de jaagpaden, 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen', zit in de finale fase. We verwachten dat die tegen eind 2022 wordt gefinaliseerd.

Ik wil benadrukken dat jaagpaden als dusdanig niet echt fietspaden zijn. Ze vervullen een heel specifieke rol in het beheer en de economische functie van waterwegen. In die zin zijn de jaagpaden langs het kanaal altijd dienstwegen en zijn het niet automatisch fietspaden.

De Vlaamse Waterweg heeft alleszins altijd vooropgesteld dat onze jaagpaden gebruikt kunnen worden door recreanten, sportliefhebbers en als route voor functionele verplaatsingen te voet of met de fiets. Er is genoeg ruimte voor medegebruik.

Inzake het gebruik van de jaagpaden zijn de bepalingen van het Scheepvaartdecreet en het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van toepassing. Daarnaast is ook de Wegcode van toepassing op de openbare jaagpaden, voor zover die niet in strijd is met het Scheepvaartdecreet of met het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

Dit neemt niet weg dat onze jaagpaden steeds meer worden ingeschakeld in het netwerk van fietssnelwegen en andere fietsroutes. Op dat moment is het jaagpad voor speedpedelecs en alle fietsers toegankelijk. Daarom heeft men besloten een studie op te maken omtrent een visie rond functioneel en recreatief medegebruik van de jaagpaden in Vlaanderen, om meer duidelijkheid te kunnen geven omtrent alle mogelijk recreatief medegebruik van de jaagpaden.

U weet ook dat op dit ogenblik niet alle jaagpaden verhard zijn en voldoen aan het criterium van fietspad of fietssnelweg. In die zin doet niet elk jaagpad of elke dienstweg automatisch dienst als fietspad of fietssnelweg. Maar van de jaagpaden die zijn aangeduid, kan de speedpedelec sowieso gebruikmaken, weliswaar altijd met respect voor de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur, ook al weten we dat een speedpedelec in principe sneller kan rijden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, dank u voor dit zeer korte antwoord. Dat zijn we van u niet gewoon. Normaal antwoordt u altijd lang en breed.

Ik zal niet zeggen dat uw antwoord mij ontgoochelt, maar we hebben alleszins niets nieuws gehoord. We wisten al dat er een studie is, die in september zou worden opgeleverd. Blijkbaar is dat nu verschoven naar eind dit jaar. Het is in deze commissie niet de eerste keer dat we spreken over studies die uitgesteld blijven worden. Ik vraag me daarbij af wat de kostprijs van dit alles is. Is al dat studiewerk wel nodig? Is het efficiënt om dit allemaal te vragen?

U kent het standpunt van cd&v. Wij zijn ook voorstander van het toelaten van de speedpedelec op jaagpaden. Wij willen meer mensen op de fiets. Een speedpedelec is ideaal om het woon-werkverkeer op te vangen en om daarvoor de fiets te nemen in plaats van de auto. Daarom, minister, willen wij duidelijk vragen om zo veel mogelijk speedpedelecs toe te laten op jaagpaden. Maar daar komt het altijd op hetzelfde neer: laat ons respect hebben voor de andere weggebruikers. Dat is het

ergerlijkste met auto's, speedpedelecs en e-steps. We hebben hier al vaak de discussie over gevoerd. Als iedereen in het openbare domein evenveel respect zou hebben voor de andere, zou het probleem niet zo groot zijn en zouden we misschien minder studies nodig hebben om alles in goede banen te leiden.

Minister, we kijken hoopvol uit naar uw studie. Hopelijk komen daar echt wel concrete punten uit naar voren om de mensen te blijven aanmoedigen om de fiets te nemen in plaats van de auto.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Het is inderdaad hoopvol wachten. In de christelijke liturgie komt dan: 'Hoopvol wachten op de komst van Jezus Messias'. Maar dat is het dus niet. Het is wachten op de studie, die er ongetwijfeld wel zal komen. Ik hoop dat de studiebureaus en de mensen die de studies maken, wat worden opgejaagd, zodat we dat uiteindelijk kunnen bekijken.

Ik deel voor een stuk het standpunt van mevrouw Fournier. Ik vind ook wel dat speedpedelecs gerust op jaagpaden moeten kunnen rijden, maar natuurlijk moet je altijd de breedte van dat jaagpad bekijken. Sommige jaagpaden, zeker op de Scheldedijken, zijn vrij ruim. Daar is dat geen probleem. Maar het jaagpad dat ik vrij goed ken, langs de Dender bij Geraardsbergen, is smal en heeft veel bochten. Daar kun je niet rijden aan meer dan 40 per uur. Ik snap wel dat je de hoffelijkheid en dergelijke moet laten spelen, maar daar stel ik mij soms wel vragen over de veiligheid.

Ik ben in elk geval voorstander van speedpedelecs op jaagpaden. Alleen moet je bekijken of de snelheden overal mogelijk zijn. We wachten op de studie, en dan wordt het zeker en vast vervolgd. Dat zal tegen het eind van dit jaar zijn.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, de studie duurt veel te lang. De vraag stond ook bij Vooruit geprogrammeerd. Ik wil de collega's danken. Wij willen zoveel mogelijk kunnen fietsen, ook op jaagpaden, op voorwaarde dat die 30 kilometer per uur wordt gerespecteerd. Nu wachten op een studie, waarin geld steekt dat niet naar de fietspaden gaat, dat is een beetje typisch voor uw beleid, minister. Het gaat echt niet vooruit. Het gaat niet vooruit met de verkeersveiligheid en niet met de jaagpaden die toegankelijk zouden kunnen worden gesteld. Wij betreuren dat heel erg. Het zal de toekomstige minister in de volgende legislatuur zijn die daar hopelijk iets sneller mee voortdoet.

Minister, ik zou u willen vragen om een prioriteitenlijst te maken van de fietsnelwegen waarvan u weet dat ze onvoldoende verhard zijn om speedpedelecs op te laten rijden, om te bekijken of het zal lukken om daar de fietsnelwegen of de brede fietspaden prioritair aan te pakken en veel sneller in werking te doen treden.

Stijn Bex (Groen): Ik zal zeer kort het standpunt van mijn fractie verkondigen. Waar er gefietst kan worden, kan er volgens ons ook met de speedpedelec gereden worden, weliswaar aan een aangepaste snelheid. Wij roepen u dus op om zo snel mogelijk met die studie aan de slag te gaan en er effectief voor te zorgen dat dat mogelijk wordt. Wij hopen dat u daar snel werk van maakt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik begrijp dat jullie allemaal uitkijken naar de visienota. Ik wil even benadrukken dat het gaat om een visienota en een evaluatie over het recreatief medegebruik van de jaagpaden. Het is geen studie.

Mevrouw Lambrecht, ik ken uw polemiekt: het gaat allemaal veel te traag. Voor alle duidelijkheid, we hebben hier enkele weken geleden de uiteenzetting gegeven rond onder meer de vastleggingen van de fietsinvesteringen voor 2021, een bedrag van 329 miljoen euro. Vijf jaar geleden was dat amper 100 miljoen euro. Die 329 miljoen euro is vastgelegd en dat gaat ook overgaan tot uitvoering, tot effectieve realisatie. We zien vandaag de dag op het terrein al heel veel inzake realisaties. U ziet dat niet. Ja, dat ligt eerder aan u, denk ik, of aan uw fractie, ik weet het niet. Maar ik hoor van heel veel mensen dat we wel degelijk die vooruitgang zien.

Ten tweede: geld voor studies zit niet in dat investeringsbedrag van 329 miljoen euro van 2021. De Vlaamse Waterweg maakt een evaluatie rond het gebruik en de toegankelijkheid van de jaagpaden, die de facto conform het Scheepvaartdecreet dienstdoen als dienstwegen. Het is ons volste recht dat wij daar meerdere stakeholders rond bevragen en dat het dan wat meer tijd in beslag neemt. Ik heb liever een visienota waar wat meer tijd aan besteed is, maar die wel door iedereen gedragen wordt.

De Vlaamse Waterweg heeft nooit gezegd dat ze speedpedelecs verbieden op hun dienstwegen en jaagpaden. Dat hebben zij nooit gezegd. Maar De Vlaamse Waterweg zegt wel: daar waar een jaagpad is ingericht als fietspad en waar het recreatief medegebruik onder veilige en comfortabele omstandigheden kan gebeuren, is ook een speedpedelec welkom, met respect voor de snelheidslimieten. De snelheidslimiet is maximaal 30 kilometer per uur; bij bepaalde werken of dergelijke kan dat ook lager zijn. Daar zal de speedpedelec zich ook aan moeten houden. We weten dat niet iedereen dat respecteert, en dan wil ik zeker de speedpedelec niet in een hoekje duwen, want we zien ook een aantal wielrenners die soms hogere snelheden halen. Dat mag allemaal, maar op een jaagpad, een dienstweg van De Vlaamse Waterweg, is het maximum 30 kilometer per uur. Zoals mevrouw Fournier terecht zegt, gaat het om respect hebben voor elkaar, dat oogcontact hebben, die hoffelijkheid. Daarom hebben we de voorbije zomer specifiek een hoffelijkheidscampagne gedaan met De Vlaamse Waterweg op al onze jaagpaden om dat daadwerkelijk af te dwingen. Als we allemaal rekening houden met elkaar op onze fietspaden en ook op onze wegen, zou alles een pak veiliger kunnen zijn.

Ik hoop dat we zo snel mogelijk die visienota en evaluatie kunnen finaliseren. Dan zal die ook naar hier komen. Ik kan natuurlijk niet iedereen zijn arm omdraaien en ervoor zorgen dat alles onmiddellijk met een vingerknip wordt uitgerold. Het is inderdaad september voorbij, we zijn nu eind oktober. Ik zal er andermaal op aandringen dat we zo snel mogelijk tot de finale fase komen van onze visie en evaluatie rond de jaagpaden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Het is geen gemakkelijke oefening. Vroeger had men gewoon een fiets. Nu hebben we een bakfiets, een gewone fiets, een elektrische fiets, een koersfiets, een speedpedelec, een e-step, een mountainbike – ik denk dat ik waarschijnlijk nog een hele reeks vergeten ben. Het is dus niet evident voor u, minister, maar ook voor de gebruiker niet om dat allemaal op dezelfde fietspaden te kunnen laten bewegen.

We zijn hoopvol naar die visienota. Het is geen studie, maar een visienota. Zoals ik al zei, hopen we nogmaals dat er zo veel mogelijk gefietst wordt op een zo veilig mogelijke manier met zo veel mogelijk respect voor eenieder.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): We wachten op die evaluatie en visienota. Deze vraag wordt zeker vervolgd. We spreken dus af ergens einde dit jaar.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van laadpalen – 334 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Een tijdje terug – vorige week, of de week voordien – kregen we een rapport van de automobielfederatie European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). Daar kregen we te horen dat ons land toch wel een beetje een zwak figuur slaat in vergelijking met andere Europese landen wat betreft de uitrol van laadpalen. 8,8 laadpunten per 100 kilometer, we hinken daarmee toch redelijk ver achterop. We kijken vaak eens over de grens en dan zien we dat Nederland koploper is op het gebied van laadinfrastructuur en maar liefst 8 keer meer laadpunten dan wij telt.

Over de uitrol in Vlaanderen hebben we hier al een paar keer van gedachten gewisseld, en in ons gewest zijn we dus bezig met een inhaalbeweging. Maar heel wat Vlamingen komen natuurlijk naar de hoofdstad van Vlaanderen – dat is nog altijd Brussel – en daar knelt het schoentje. Daar voelt men blijkbaar minder de urgentie om mee op de kar van de laadpalen te springen en blijft men achterop-hinken. Met andere woorden, mensen komen misschien uit de rand rond Brussel met de elektrische wagen, maar kunnen die dan niet opladen. Natuurlijk speelt er ook nog iets anders mee: er is blijkbaar een traditie ontstaan – een beetje folklore –, waarbij men de drang heeft om soms laadpalen uit de grond te rukken en die dan ergens neer te poten. Daar moeten we in de toekomst misschien ook nog rekening mee houden in Brussel. Ik heb dat ook deze week gezien.

Maar goed, dit gezegd zijnde, de volgende vragen.

Zult u in overleg gaan met uw collega uit Brussel, zodat Vlamingen die in Brussel werken, ook hier terecht kunnen met hun elektrische wagen om die op te laden?

Hebt u verder zicht op hoe de bepaling van locaties bij lokale besturen in Vlaanderen zal gebeuren? Er ging een rapport zijn met daarin de locaties die in aanmerking komen, maar tot op dit ogenblik – dacht ik – zijn die nog niet volledig uitgerold.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Meremans, voor uw vraag.

Zoals u zelf ook al wel aangeeft, ben ik uiteraard niet bevoegd en niet verantwoordelijk voor de uitrol van onze laadpaalinfrastructuur in de andere gewesten in ons land. Los daarvan geeft elk gewest haar eigen ambitie en beleid vorm op het vlak van het elektrisch rijden en de laadinfrastructuur.

Ik kan u wel al meedelen dat we de uitrol van de laadinfrastructuur in Vlaanderen sinds enkele jaren zeer ernstig nemen en we daar ook de nodige budgetten voor voorzien hebben, en dat we nu een enorme toename zien dankzij de verschillende calls die we hier recentelijk voor hebben uitgeschreven.

Daarnaast zijn er op administratief niveau goede contacten tussen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de collega's van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest die verantwoordelijk zijn voor de uitrol van de laadinfra-

structuur in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zelf. Er wordt hiervoor ook regelmatig afgestemd tussen het federale niveau en de gewesten binnen het recent opgerichte BE4MOVE-platform.

In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest verloopt de uitrol van de publieke laadinfrastructuur hoofdzakelijk via het concessiemodel, zoals dit initieel ook in Vlaanderen werd toegepast sinds 2016. Op dit moment beschikt het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over ongeveer 2000 publieke laadpunten. Dit aantal zou moeten toenemen tot 22.000 in 2035. Ook voor parkings van kantoren en openbare parkings werden recent verplichtingen goedgekeurd voor de installatie van laadinfrastructuur, hetgeen pendelaars zeker de mogelijkheid biedt om ook hun wagens op te laden.

Zoals wij ook in Vlaanderen doen, reken ik erop dat de Brusselse collega's het aantal elektrische voertuigen zelf ook continu zullen monitoren en zodoende ook de beschikbaarheid van de laadpunten in overeenstemming brengen met het aantal voertuigen dat ervan wil gebruikmaken.

Wat uw tweede vraag betreft: hebben we zicht op de bepaling van de locaties in Vlaanderen? Ik denk dat u ons uitrolplan voor Vlaanderen kent. Wij hebben enerzijds het paal-volgt-wagenprincipe, waarbij er een laadpaal kan komen op vraag van een e-rijder. Daarnaast hebben we natuurlijk ook de strategische uitrol op vraag van de lokale besturen, en ook in overeenstemming met onze potentieelkaarten. Daar geldt natuurlijk het principe van 'paal volgt paal', wat wil zeggen dat als er heel veel palen drukbezet worden, er bijkomende mogelijkheden worden gecreëerd.

We hebben sinds 1 september ook onze digitale loketten geopend bij het Departement MOW, waar eenieder een aanvraag kan indienen. Die aanvraag wordt dan gematcht met de laadpaalexploitant, die vervolgens zal zorgen voor de nodige laadinfrastructuur.

Een leidraad 'Lokaal laden' vindt u terug op de website van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Daar wordt heel de Vlaamse laadinfrastructuur uiteengezet. Die van Brussel vindt u daar niet op; het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moet die informatie bieden.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik heb eigenlijk geen bijkomende vragen, maar als ik zie dat Brussel van 2000 laadpalen naar 22.000 moet gaan, vind ik dat een serieuze inhaalbeweging. Ik begrijp, minister, dat u geen bevoegdheid hebt in Brussel. Ook de federale overheid is hier niet bevoegd. Maar dat zijn vragen die toch rijzen. Ik hoop dat hier ook een 'sense of urgency' opkomt. U zegt wel dat er overleg is tussen MOW en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, maar soms heb ik de indruk dat men in dat Gewest enkel en vooral kijkt naar de eigen inwoners. Je mag niet vergeten dat Brussel ook leeft dankzij de dagelijkse intocht van zoveel mensen die er werken, tijd spenderen enzovoort. Ik hoop maar dat Brussel daarin volgt. Dat is ook een taak voor de mensen die in Brussel politiek actief zijn. Wij moeten zeker vanuit Vlaanderen die druk blijven zetten. Ik weet dat u dat doet en u krijgt daarvoor onze steun.

Wat lokaal laden betreft: daar krijg ik voortdurend vragen over. De toename van de elektrische wagens gaat zeer snel. Ik weet ook wel dat niet alles op één dag kan. In Vlaanderen hebben wij dat uitrolplan. Ik hoop alleen dat men in Brussel goed volgt, of anders komen wij toch wel in de problemen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Meremans, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is een beetje georganiseerd als het Vlaamse Gewest. Parlementsleden kunnen daar ook vragen stellen aan de Brusselse minister die bevoegd is voor de laadpalen. Dan antwoordt die minister daarop zoals wij dat hier ook gewoon zijn. U hebt in het Brusselse Parlement 3 collega's die dergelijke vragen zouden kunnen stellen; misschien hebben zij dat al gedaan.

Het is inderdaad zoals u het hebt geschetst dat de legislatuur is gestart met een achterstand. Wij moeten daar niet flauw over doen. In Brussel heeft men te laat ingezien dat men daarin moest investeren. Bij het begin van deze legislatuur waren er 14 publiek toegankelijke laadpalen. Uiteraard was dat volstrekt te weinig. Minister Alain Maron van Ecolo heeft dan enkele initiatieven genomen. Vandaag zijn er al 2000 publieke laadpalen. Het is de bedoeling om dat snel op te trekken tot 22.000. Het urgentiebesef is er dus zeker aanwezig. Er wordt hard aan gewerkt, omdat men beseft dat er een inhaalbeweging nodig is. Dat kan ik u verzekeren. De groene bestuurders in Brussel zien alleszins in dat het zeer belangrijk is om niet alleen de Brusselaars zelf maar ook de pendelaars en de bezoekers de mogelijkheid te bieden hun auto op te laden.

De voorzitter: Dank u wel voor deze Brusselse invalshoek.

Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Zoals collega Bex zegt, is het urgentiebesef in Brussel nu aanwezig. Er is een inhaalbeweging aan de gang. Vlaanderen heeft in maart een verplichting ingevoerd om laadstations te installeren bij de bouw of renovatie van een gebouw. Ik vraag mij af of en wanneer ook Brussel deze maatregel zal nemen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Mertens, dat weet ik niet. Dat moet gevraagd worden door de collega's in het Brusselse Parlement. Voorts kan ik alleen maar herhalen dat wij in het interfederale platform BE4MOVE overleg hebben met de andere gewesten.

Ook ik zie de snelle groei van de elektrische wagens. Als straks de tweedehandsmarkt een boost zal krijgen door de salariswagens, ga ik ervan uit dat ieder zijn verantwoordelijkheid zal opnemen. Ik zie alleszins dat de private markt daar ook veel inspanningen voor levert. Het is een en-en-enverhaal. Ook in Brussel zullen heel wat private spelers mee op de kar springen. Maar ik neem aan dat de overheid ook zelf het nodige zal doen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Collega's, Brussel is onze hoofdstad. Wij zitten hier ook vandaag. Ik zie niet in waarom wij in het Vlaams Parlement, in Brussel, geen vragen zouden mogen stellen over Brussel. Er zijn zoveel mensen die hier komen werken. Er worden in het Vlaams Parlement vragen gesteld over een bus die niet stopt in Antwerpen. Er zijn collega's die vragen willen stellen over de cultuursubsidies in Stad Antwerpen. Dat lijken mij allemaal lokale materies te zijn. Hier gaat het over mensen uit Vlaanderen die in Brussel komen werken en er ook hun centjes opdoen. Vlaanderen geeft veel centjes aan Brussel. Vandaar mijn vraag of de 'sense of urgency' in Brussel wel is doorgedrongen.

Collega Bex zegt dat men in Brussel heeft begrepen dat men een achterstand heeft. Die achterstand was er in Vlaanderen ook. Maar wij hebben een uitrolplan dat volop wordt gerealiseerd. Ik hoop dat Brussel volgt. Alleen wil ik nog wel zien hoe men van 2000 tot 22.000 kan gaan. Ik zie immers hoe men in andere dossiers zaken

terugdraait. Ik hoop dat dit in dit dossier toch weer niet gebeurt. Uit die bezorgdheid heb ik mijn vraag gesteld.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Brecht Warnez aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doven van de openbare verlichting op gewestwegen – 293 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Warnez heeft het woord.

Brecht Warnez (cd&v): We weten ondertussen allemaal dat er een grote energiecrisis is. Burgers, gezinnen, ondernemers gaan dan even naar de portemonnee kijken en dan zien ze wat ze gaan doen en wat ze kunnen doen. Dat moeten lokale besturen, steden en gemeenten ook doen. Dan zijn er uiteraard sensibiliserende maatregelen, maar we moeten ook kleine en grote ingrepen nemen om dat energieverbruik onmiddellijk te doen dalen. Net als burgers en ondernemers gaan de lokale besturen dan eigenlijk op zoek naar een goed evenwicht: wat kunnen we doen? Wat is betaalbaar? Wat zorgt er toch voor dat ons comfort niet helemaal weg is?

Een van de maatregelen met een grote budgettaire impact die we nemen als lokale besturen is het volledig doven of dimmen van openbare verlichting in afwachting van het volledig 'verledden' van het lichtpark. Vandaag wordt – over alle verlichting heen bekeken – 34 procent van de straatlampen al gedoofd, 11 procent gedimd en 55 procent van de straatlampen blijft branden. Nu, om de verlichting versneld te doven, kloppen lokale besturen aan bij Fluvius. In een enquête van Radio2 gaven 123 van de 134 burgemeesters die geantwoord hebben, aan dat ze willen dat de verlichting ook minder gaat branden en dat er ook al maatregelen genomen zijn. Een belangrijk deel van ons wegennet bij de lokale besturen zijn natuurlijk de gewestwegen. Ook daar willen de lokale besturen maatregelen nemen, want op de meeste plaatsen betalen zij de energiefactuur voor de straatlampen langs gewestwegen. Sommige gemeenten vragen daar toestemming voor, andere niet. Op sommige locaties heeft Vlaanderen als gewest ook eigen verlichting staan.

Minister, hoe gaat u om met vragen van lokale besturen om de openbare verlichting te doven of te dimmen langs gewestwegen?

Verwacht u van lokale besturen dat ze toestemming vragen om de openbare verlichting te doven of te dimmen langs de gewestwegen?

Hoe wilt u omgaan met de openbare verlichting langs gewestwegen die eigendom zijn van Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Warnez, dank u wel voor de vraag. Het is inderdaad een zeer interessante vraag. Er is ook veel te doen rond de verlichting op onze lokale wegen en op onze gewestwegen. In de eerste plaats begrijpt u dat een lokale weg en een woonstraat een andere functie hebben dan een gewestweg. Ten tweede primeert voor mij de verkeersveiligheid, zeker als we zien dat er heel wat ongevallen gebeuren als het donker is of bij nacht.

Daarom hebben we duidelijk aan Fluvius en de lokale besturen de boodschap gegeven dat we voor onze gewestwegen hetzelfde principe willen doortrekken als ook geldt voor onze autosnelwegen. Dat betekent: doven waar het kan, verlichten waar

het moet. U weet hoe het gaat rond onze autosnelwegen. Waar er ringwegen, veel weefbewegingen en op- en afritten zijn, blijft het licht branden. Op langere trajecten gaat het licht op onze autosnelwegen uit. Dat principe geldt al van in het verleden.

Van de lokale besturen krijgen we nu veel vragen om de verlichting te doven op de gewestwegen. In de marge geef ik even mee dat 65 tot 75 procent van de primaire en de secundaire wegen door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) beheerd wordt voor de belichting. Het andere deel is in beheer bij Fluvius en daar zijn de lokale besturen mee verantwoordelijk. Natuurlijk is er veel meer trafiek op een primaire en secundaire weg. Daar zijn ook meestal veel meer weefbewegingen. Daarom geldt ook daar ons principe: doven waar het kan, verlichten waar het moet. Veiligheid moet te allen tijde primeren. Daarom hebben we aan Fluvius gevraagd om alleszins het licht niet te doven ter hoogte van rotondes, verkeerslichten, aan op- en afritten of ter hoogte van ongelijkvloerse kruisingen en op locaties waar het verkeer veel manoeuvres moet uitvoeren en ook niet in bebouwde kommen of op plaatsen met veel bebouwing, op locaties met een opeenvolging van voelbare bochten, bij tunnels en onderdoorgangen en bij wegenwerken. Dat is het principe dat we doorgegeven hebben om te zeggen: kijk, waar men kan doven, mag het, maar hou rekening met deze principes en verlicht daar vanwege de cruciale verkeersveiligheid.

Dan is er natuurlijk het verhaal of alles op eenzelfde lus zit bij Fluvius, ja of nee? Zo ja, dan zullen er aanpassingen moeten worden doorgevoerd in samenspraak met AWV en dat doet men ook.

Wat uw tweede vraag betreft, of wij van lokale besturen verwachten dat zij toestemming vragen om openbare verlichting te dimmen: wij hebben deze generieke richtlijn – wat ik daarstraks geschetst heb – meegegeven. Die is overgemaakt aan Fluvius en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Ik denk dat u wellicht ook kennisgenomen hebt van de onderrichtingen die Fluvius recent zelf gelanceerd heeft en waarbij Fluvius natuurlijk ook heel erg wijst op de aansprakelijkheid van de lokale besturen, wanneer er ongevallen gebeuren waarbij de lichtgesteldheid al dan niet een element kan zijn. En vandaar dat de VVSG ook heel duidelijk oproept om een beslissing om te doven alleszins heel nauw en weloverwogen te doen.

Bijkomend wil ik u sowieso ook nog meegeven – en dat is een heel duurzame en langetermijnoplossing – dat wij volop bezig zijn met de verledning van onze lichten langs onze gewestwegen. We hebben wel wat vertraging op de uitrol, en dat heeft te maken met het feit dat de aannemer problemen had met grondstoffen die geleverd moesten worden. Maar men gaat nu alleszins snel zorgen voor de verledning op onze gewestwegen en men hoopt eind 2024, uiterlijk 2025, al onze verlichting langs gewestwegen volledig verled te hebben. Dat betekent sowieso een enorme impact op uw energieverbruik, en tegelijkertijd betekent dat ook dat men de lichten kan dimmen in plaats van volledig te moeten doven. Dat is dus ook nog een bijkomende meerwaarde.

Op autosnelwegen hebben we, in het kader van de recente septemberbesprekingen, bijkomend gevraagd om de laatste stappen te zetten, om ook daar de vlucht vooruit te nemen inzake volledige verledning van onze verlichting op autosnelwegen, zodat toekomstgericht alle gewest- en autosnelwegen verled zijn. Tegelijkertijd heeft Fluvius gezegd dat zij voor lokale besturen ook een versnelling hoger willen schakelen en hopen tegen 2028 alles verled te hebben.

De voorzitter: De heer Warnez heeft het woord.

Brecht Warnez (cd&v): Ik denk, minister, dat 'doven waar het kan, verlichten waar het moet' de regel van het gezond verstand is, die u ook doortrekt en die de lokale besturen eigenlijk ook uit zichzelf, denk ik, wel opnemen.

Nu, u vraagt om de verlichting niet te doven langs specifieke punten, drukke punten waar veel gebouwd is. Dat is doorgegeven aan de gemeenten. Heel concreet, als men die beslissing neemt over gewestwegen – want dat is een lokale beslissing die wij vanuit Brussel gelukkig niet kunnen nemen –, vraagt u dan dat gemeenten dat overmaken en een vorm van toestemming vragen of rekent u op dat vlak op de gemeentelijke autonomie en op het gezond verstand van die lokale bestuurders? Zij hebben de richtlijn meegekregen en ik geloof dat zij dat ook goed zullen doen.

Daarnaast nog twee bijkomende vragen, als ik mag.

Mijn eerste vraag gaat over het doven van verlichting langs gewestwegen. U moet weten – ik verval niet graag in casuïstiek –, als ik gisterenavond naar huis reed – het was laat, het was na 11 uur – was bij ons in het dorp alles gedoofd, behalve een klein stukje langs een lange weg, een lange gewestweg, zonder bocht, niets speciaals, geen drukke weg. Als ik dan navraag hoe dat komt, zegt men: dat is een gewestweg, en Vlaanderen moet daarover beslissen. Ik denk dat dat een absurditeit is waar ik ook graag even naar pols. Vlaanderen betaalt ook dat stukje blijkbaar, dus dat is goed nieuws voor ons. Maar de vraag is: als de verlichting op dat stukje brandt, kunnen wij dan vragen om dat specifiek te doven, ja of nee?

Ik denk soms ook, als ik in Vlaanderen rondrijd, dat ik in Zaventem ben, omdat ik soms wel denk: dat is hier een vliegveld. De Vlaamse gewestwegen zijn gekenmerkt door heel veel straatlampen. Dat is de lichtnorm die we hebben. Ik denk dat lokale besturen daar iets milder in zijn en dat ze eigenlijk iets minder straatlampen plaatsen, als ik het zo wat op het gevoel mag zeggen. Is dat iets wat u ook in een evaluatie meeneemt? Hebben we eigenlijk nog wel zoveel vliegvelden nodig in Vlaanderen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik wil heel graag aansluiten.

Ik denk, eerlijk gezegd, dat de discussie nog iets complexer is dan dat ze hier wordt voorgesteld. Waar de verlichting verled is, daar is natuurlijk individueel maatwerk, in de toekomst zelfs lamp per lamp, mogelijk, maar het is vaak zo dat waar het niet verled is, de gemeente- en gewestwegen de facto niet van elkaar gescheiden kunnen worden, omdat ze op eenzelfde cabine aangesloten zijn. Dus het is een beetje simplistisch om, zolang als we niet volledig verled zijn, te zeggen: dit is het gewest, dit is de gemeente. Persoonlijk betreur ik, eerlijk gezegd, wel de communicatie van Fluvius, waar men eigenlijk heel snel de vlucht vooruit genomen heeft met de vraag: burgemeesters, willen jullie de verlichting doven of niet? En achteraf blijkt inderdaad dat het verhaal helemaal niet zo simpel is.

Ik wil ook zeggen, minister, dat ik absoluut uw visie deel dat we vanwege energiezuinigheid en een besparingsmodus, die we zeker moeten hanteren, geen andere problemen hoeven te creëren op het vlak van veiligheid, die er vandaag misschien niet zijn.

Tot slot heb ik, eerlijk gezegd – misschien is dat een andere mening dan die van collega Warnez –, het gevoel dat we vandaag in een opbod gaan komen van steden en gemeenten. 'Ik wil 75 procent dimmen, ik zoveel.' Ik vind het persoonlijk veel beter als we naar uniformiteit zouden gaan, dat we vanuit Vlaanderen wel een bepaalde uniforme richtlijn zouden opleggen, maar ik denk dat ik dan bij een andere minister moet zijn.

Het is een complex verhaal, en, eerlijk gezegd, de communicatie van Fluvius laat, wat mij betreft, toch vaak te wensen over.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, mijn vraag is een beetje gelijkaardig aan die van collega Robeyns. Ik heb een paar weken geleden zelf een schriftelijke vraag gesteld over de problematiek van de openbare verlichting en meer bepaald over de circuits waarin de openbare verlichting geregeld wordt. Het is namelijk zo – dat weten we allemaal – dat de circuits de gemeentegrenzen overschrijden, waardoor verschillende gemeenten met hun burens overeen moeten komen of ze hun straatverlichting straks al dan niet zouden uitzetten. Voorlopig kan men in zo'n cluster op slechts één knop drukken. Als er wordt besloten om hun lichten uit te zetten, dan zullen ook echt alle lichten uit zijn.

Op maat gemaakte plannen zijn mogelijk, maar vragen blijkbaar meer tijd en geld. Daarom heb ik volgende bijkomende vraag, minister. Hebt u al contact gehad met betrekking tot de loskoppeling van gemeentewegen en gewestwegen wat betreft de circuits van openbare verlichting? Zou u weten welke kosten daaraan verbonden zijn? Zo ja, wat is uw standpunt met betrekking tot de financiering van die loskoppeling?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn: de verkeersveiligheid moet te allen tijde primeren, dat op de eerste plaats.

Hoe zit het dan met lokale besturen die op gewestwegen toch het licht willen doven? Alles staat en valt natuurlijk ook met de aansprakelijkheid. Twee weken geleden was er onder meer in Hamont-Achel op een welbepaald tracé, een gewestweg, een dodelijk verkeersongeval, waarvan ik nadien te horen kreeg dat dat specifieke lokale bestuur al sinds 2018 vragende partij is om verlichting aan te brengen op die gewestweg, waar vandaag geen verlichting is. We hebben dat ook opgenomen met het Agentschap Wegen en Verkeer. De vraag was mij eerder niet bekend, maar daar zal verlichting komen. Om maar aan te geven: een gewestweg is iets anders dan een lokale weg. Als er een ongeval gebeurt en het mogelijk te wijten kan zijn aan te weinig verlichting, is er natuurlijk onmiddellijk heel de kwestie van aansprakelijkheid.

Mijnheer Warnez, u vraagt of een lokaal bestuur toestemming moet vragen. Dat is de onderrichting die wij naar Fluvius toe gegeven hebben: doven waar het kan, verlichten waar het moet. Dat is ons principe, met dan specifiek die kruispunten en dergelijke, zoals ik ze daarstraks heb aangegeven. Natuurlijk zegt Fluvius dan dat zij die aansprakelijkheid ook niet willen dragen. Als een lokaal bestuur dan toch koste wat het kost zijn hele grondgebied gedoofd wil hebben – in het kader van subsidiariteit kunnen ze dat vragen –, moeten ze ook beseffen dat daar ook een aansprakelijkheid aan gekoppeld is. Daarom melden de onderrichtingen van de VVSG ook heel duidelijk dat dat een weloverwogen beslissing moet zijn en dat men rekening moet houden met de onderrichtingen die zij gegeven hebben. Want een gewestweg, zeker daar waar bochten en kruispunten zijn of waar heel dichte bebouwing is, is iets anders dan een woonstraat waar heel weinig verkeer is, zeker op bepaalde nachtelijke uren. Daarom moet het zeker weloverwogen zijn. Als een lokaal bestuur dat vraagt en men op eenzelfde aansturing binnen Fluvius zit, en als AWV beslist om het licht daar toch te laten branden, zullen er bijkomende klokken geplaatst moeten worden. Dat is dan de verantwoordelijkheid van AWV, dat dat dan ook zal doen. Als wij vinden dat het licht moet blijven branden op de gewestweg en als dat licht in eenzelfde circuit zit als dat waar de lokale verlichting op aangesloten is, zullen er dus bijkomende klokken gezet moeten worden, zodat er apart geschakeld kan worden. Dat zal AWV voor zijn rekening nemen. Vraag mij

nu niet wat dat kost, want dat weet ik op dit ogenblik niet. Maar AWW heeft die klokken wel besteld voor daar waar men dat wil. Specifiek over dat tracé dat u bedoelt, kan ik ook geen antwoord geven.

Dan kom ik bij wat mevrouw Robeyns en mevrouw Moors gezegd hebben. Ik weet dat Fluvius sinds de zomer in overleg is met lokale besturen met verschillende opties van wat kan. Op het moment dat wij de vraag kregen over die gewestwegen, hebben wij gezegd: volop de kaart trekken van die 'verleiding'. Dat is de meest duurzame en strategische langetermijnoplossing. Los daarvan moet men te allen tijde de verkeersveiligheid respecteren. Ik weet dat het nu een complexe materie is. Volgende week is het vakantie, ik denk dat veel mensen, zeker studenten, dan ook bij duisternis en 's nachts op gang zijn. Verkeersveiligheid moet te allen tijde primeren. Dat wil ik toch vooral als principe overal laten gelden. Als lokale besturen toch vragende partij zijn om gewestwegen mee te laten doven, zullen zij ook mee die verantwoordelijkheid moeten dragen bij eventuele ongevallen.

De voorzitter: De heer Warnez heeft het woord.

Brecht Warnez (cd&v): Dit slotwoord geeft me ook de kans om aan te geven aan collega Robeyns dat we eigenlijk geen andere mening hebben, in die zin dat ik zelf vanuit onze fractie voorstander ben van een algemeen kader voor Vlaanderen waarbij we de lappendeken van lichten aan en lichten uit vermijden. We hebben daar vorige maand nog sterk voor gepleit. Dat is ook al aan bod gekomen in een andere commissie, namelijk die van Binnenlands Bestuur. Maar daar gaf minister Somers aan daar minder fan van te zijn. Het zou nochtans een voordeel zijn. Je zou in Vlaanderen, geeft Fluvius zelf aan, heel snel kunnen schakelen, overal hetzelfde, heel snel schakelen. Je bespaart 50 miljoen euro voor de lokale besturen. Maar daar zijn we dus niet toe gekomen.

Minister, ik dank u voor uw antwoord. Veiligheid gaat inderdaad voor. Ik dank u ook voor alle initiatieven in het kader van de versnelde 'verleiding'.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de grensoverschrijdende treinverbinding Antwerpen-Hamont-Weert – 325 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Zoals al diverse keren is gesteld in deze commissie, kent Limburg een mager spoornet. Er zijn geen verbindingen in het Maastrand, er is geen verbinding tussen Noord- en Zuid-Limburg en ook een grensoverschrijdende verbinding met Nederland ontbreekt. De reactivering van de verbinding tussen Hamont en Weert zou de mobiliteit in de regio sterk ten goede komen. Bovendien schuilt er ruimere potentie in dit lijnstuk. Het wegwerken van deze kleine 'missing link' zou Eindhoven, Maastricht en Duitsland met Antwerpen, Leuven en Brussel kunnen verbinden en zo het treinreizen binnen Europa bevorderen.

Het spoorwegvervoer is een federale bevoegdheid, maar in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 van de Vlaamse Regering stond onder operationele doelstelling 2.6: "Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten". De cofinanciering van NMBS-lijn 19 vanuit Antwerpen tot Hamont, aan de grens met Nederland, werd als een van de elf spoorprioriteiten opgenomen. Deze renovaties werden in 2021 afgerond, en op 14 juni 2021 reed de eerste elektrische trein weer

tot Hamont. Sindsdien is het Belgische deel van de IJzeren Rijn volledig gemoderniseerd. Wat de verbinding met Nederland betreft, scheidt een spoorlijn van slechts 10 kilometer beide landen. Hiervoor zijn er nog investeringen nodig in Nederland.

In 2019 berekende de Vereniging Treinreizigers Vervoer (vTv) in haar 'Quickscan reizigersstroom Antwerpen-Hamont-Weert' een potentie van 1000 reizigers per dag op de doorgetrokken spoorverbinding. Deze inventarisatie werd nog eens gevalideerd door het onderzoeksbureau Stratec, dat in opdracht van de NMBS het aantal reizigers schatte op 1030 per dag. Intussen is, op basis van de Nederlandse beleidsimpuls 'Werkgeversaanpak', die werknemers deels stimuleert deels verplicht met andere vervoersvormen van en naar het werk te reizen, de potentie bijgesteld tot 2200 à 2500 reizigers per dag. Deze geactualiseerde potentie is alleen gebaseerd op het woon-werkverkeer dat vanuit Vlaanderen naar Nederland reist. Daarnaast blijkt uit het Klimaatrapport van vTv van april 2022 dat de spoorlijn ook de CO₂-uitstoot met 9,9 miljoen kilo per jaar kan reduceren.

Gezien het belang van dit dossier voor de mobiliteit in Limburg en de link met de Vlaamse spoorinvesteringen, heb ik volgende vragen.

Wat is de stand van zaken van het moderniseren van de spoorlijn Hamont-Weert?

Welke contacten had u de laatste maanden met minister Gilkinet? Hoe ondersteunt u de federale minister in het onderhouden van zijn contacten met de Nederlandse bevoegde instanties?

Kent u de timing langs Nederlandse kant? Wanneer zal er meer duidelijkheid zijn over hun intenties?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik vrees dat mijn antwoord kort is. Ik heb niet veel nieuws te melden na wat ik hier al in de commissie heb verteld op 5 mei 2022. Aan Belgische en Vlaamse zijde zijn alle voorbereidingen getroffen om de verbinding tussen Hamont en Weert mogelijk te maken. Wij blijven daarbij ijveren bij onze Nederlandse partner om die grensoverschrijdende verbinding te realiseren. Het is nu aan de Nederlandse overheid om actie te ondernemen.

Op 15 september 2022 werd in een debat over de internationale spoorverbindingen in de commissie Infrastructuur en Waterstaat van de Nederlandse Tweede Kamer deze verbinding besproken. Tijdens het debat heeft de Nederlandse staatssecretaris aangegeven dat grensoverschrijdende verbindingen voor haar belangrijk zijn. Dat is al een goed signaal. Ze zal het dossier van de verbinding Hamont-Weert opnieuw bestuderen. De voltooiing van dit onderzoek is voorzien in 2024.

Recent heb ik zelf nog een gesprek gehad met staatssecretaris Heijnen. Ik heb toen nogmaals dit punt op tafel gelegd. Daarop heeft de staatssecretaris nogmaals bevestigd dat zij het project belangrijk vindt en dat zij er zeker ook verder werk van wil maken.

In uw tweede vraag peilde u naar mijn samenwerking met minister Gilkinet. Ik kan u verzekeren dat wij een goede samenwerking hebben. Op het gesprek dat ik had met staatssecretaris Heijnen heb ik voorgesteld dat wij, samen met minister Gilkinet, nog eens een plaatsbezoek zouden brengen om het dossier warm te houden en eenieder te overtuigen van het belang ervan.

Ik denk dat ik daarmee ook uw derde vraag beantwoord heb. Een exacte timing kan ik u niet geven. Aan onze zijde is men klaar. De elektrificatie is klaar. Nu moet Nederland op zijn grondgebied de nodige stappen zetten en effectief die verbinding afwerken. Ik blijf dit dossier zeker warm houden.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Het is fijn, minister, dat u het dossier warm houdt. Fijn is ook dat de Nederlandse staatssecretaris het belang van die grensoverschrijdende treinverbinding inziet.

U kunt geen exacte timing geven, maar gezien de studies die Nederland nog aan het uitvoeren is en waarvan de resultaten pas worden verwacht tegen eind 2024, ga ik ervan uit dat wij vóór 2024 geen verdere stappen moeten verwachten. Klopt dat?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Men heeft in Nederland inderdaad een bijkomende studie gevraagd. U weet dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) niet helemaal positief is. Daarom en ook gezien de hoge kostprijs wil Nederland een extra studie waarbij alle mogelijke stakeholders worden betrokken. De resultaten van de studie worden verwacht in 2024. Ook hier neemt een studie de nodige tijd in beslag.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik heb geen repliek. Voor mij is het nu heel duidelijk. Ik wil u nogmaals bedanken omdat u het dossier warm houdt.

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 een flexibelere keuring voor oldtimers
– 331 (2022-2023)**

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, sinds 2018 worden alle oldtimers – dat zijn voertuigen van 25 jaar en ouder – onderworpen aan een periodieke keuring. In 2021 startte u een traject op met de betrokken stakeholders om dit systeem te evalueren en te kijken waar bijsturing noodzakelijk was. Vanaf 1 november zullen er aangepaste regels gelden voor de oldtimerkeuring. Die nieuwe regelgeving moet volgens u leiden tot meer duidelijkheid en betere instructies. Zo wordt het oldtimerverslag geïntroduceerd, komt er een vrijstelling van de periodieke keuring voor voertuigen ouder dan 1 januari 1926 en moeten eigenaars van oldtimers van voor 15 juni 1968 geen attesten meer voorleggen als de verbouwingen dateren van voor de invoering van de oldtimerkeuring in 2018.

Vorige week zondag was de nationale Dag van de Oldtimer, 16 oktober. U was aanwezig op een event in het Limburgse Genk, dicht bij ons. Daar liet u de aanwezige oldtimerliefhebbers weten dat u een audit vraagt voor alle keuringsstations en verder aan de stations zult vragen naar meer flexibiliteit bij het keuren van oldtimers, zonder daarbij natuurlijk de verkeersveiligheid uit het oog te verliezen.

Daarom de volgende vraag, minister.

Op welke manier wilt u ervoor zorgen dat meer flexibiliteit bij de keuring van oldtimers geen afbreuk doet aan de verkeersveiligheid?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Moors, en dank u wel ook om het zeer duidelijk te schetsen.

In 2018 is inderdaad die periodieke keuring voor de oldtimers ingevoerd. Op zich is dat natuurlijk een goede zaak. Verkeersveiligheid is van groot belang en het keuren van auto's gebeurt vooral vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid.

Ik moet wel meegeven dat wij heel veel vragen krijgen van oldtimersverenigingen, omdat niet elk keuringscentrum op dezelfde manier omgaat met de regelgeving die in 2018 is doorgevoerd en dat er, specifiek als het gaat over bepaalde onderdelen bij oldtimers, vaak wat onduidelijkheid was en er niet altijd heel transparant mee werd omgegaan.

Wij hebben daar dan veel vragen over gekregen en dat heeft er dan ook toe geleid dat vanaf 1 november 2022 de nieuwe instructies voor de oldtimerkeuring van kracht zullen zijn. De bedoeling van deze nieuwe instructies is alleszins om meer duidelijkheid en transparantie te creëren voor de eigenaar van een oldtimer, en meer specifiek voor voertuigen die een verbouwing of een aanpassing hebben ondergaan. We willen daarmee vooral die eigenaars ontzorgen en anderzijds – tegelijkertijd – het rijdend erfgoed beschermen voor de toekomst. Dit ligt dan ook volledig in het verlengde van het besluit dat wij met de Vlaamse Regering genomen hebben op 17 juli 2022, waarbij we de oldtimerkeuring hebben gewijzigd.

Er werd in de instructies aan de keuringsinstellingen een lange inventaris van modificaties, wijzigingen of aanpassingen opgenomen die als veilig worden aangezien en waarbij enkel nagegaan dient te worden of de montage vakkundig is uitgevoerd. Op die manier denken we de eigenaar van een oldtimer voor een groot stuk te kunnen ontzorgen. Zij kunnen zelf ook die instructie raadplegen. Zodoende is het ook voor alle keuringscentra en voor alle instructies duidelijk.

Wat de audit betreft waarnaar u verwijst: wij hebben inderdaad een audit rond de keuringscentra gevraagd. Dat is niet alleen voor de oldtimers, dat is in zijn totaliteit, omdat we vaak horen dat het ene keuringscentrum niet op dezelfde manier ageert als een ander keuringscentrum. Inzake klantvriendelijkheid en aanpak, willen we daaromtrent die audit hebben, zoals we ook hier al besproken hebben in deze commissie.

Maar de flexibiliteit, die normaal vanaf 1 november in werking moet treden, heeft vooral betrekking op de instructie die er komt en die ook gekoppeld is aan het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) van 17 juli 2022, dat naar al onze keuringscentra is gegaan en vanaf 1 november effectief van toepassing zal zijn. Daarbij weet ook elke oldtimereigenaar wat hij of zij kan verwachten.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord.

Ik heb begrepen dat er aan elke keuringsinstelling dus een lijst wordt gegeven met wat kan en wat niet kan. Ik neem aan dat dat wel duidelijk zal zijn voor de keuringscentra.

En inderdaad, ... (*onverstaanbaar*) ... ook die bewijzen om over te gaan tot de keuring en om te oordelen of het voertuig inderdaad verkeersveilig genoeg is om deel te nemen aan het verkeer ... (*onverstaanbaar*) ... de autokeuringstations en de autokeuring spelen een cruciale rol in het veilig verkeer. Dus ik denk dat we daarmee wel verder kunnen. Dank u wel.

Ik denk dat de oldtimereigenaars hier zeer blij mee zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid van fietshelmen, zichtbaarheidsaccessoires en hogezichtbaarheidsvestjes – 367 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Bij een Europese controlecampagne in april 2021 in België en acht andere landen werd de conformiteit van fietshelmen, zichtbaarheidsaccessoires en hogezichtbaarheidsvestjes gecontroleerd. Op die manier wil men erover waken dat niet-conforme en/of gevaarlijke producten van de markt worden gehaald. De resultaten zijn bedroevend. Negen op de tien van de gecontroleerde producten waren niet conform en dus verkeersonveilig. Een goede fietshelm vermindert de kans op een hoofdletsel met 60 procent. Het is dus cruciaal dat de fietshelmen die op de markt terechtkomen, conform zijn. Hetzelfde geldt voor de zichtbaarheidsaccessoires en fluo-vestjes. Het is cruciaal dat fietsers en voetgangers gezien worden in het verkeer en dat ze persoonlijke beschermingsmiddelen dragen. Maar het is natuurlijk ook belangrijk dat die persoonlijke beschermingsmiddelen kwalitatief en conform zijn, om zo een maximale veiligheid te garanderen. De FOD Economie geeft in het verslag van de controlecampagne enkele aanbevelingen mee voor consumenten en producenten.

Ik heb volgende vragen. Was u op de hoogte van deze campagne en de bedroevende resultaten? Plant u initiatieven om ervoor te zorgen dat fietsers, wandelaars en andere weggebruikers zich bewust zijn van het grote belang van goede en conforme fietshelmen, fluo-vestjes en zichtbaarheidsaccessoires?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb net als u de resultaten vernomen via de communicatie van de FOD Economie. We zijn niet betrokken bij dit onderzoek. Bij de bemonstering en dus de controle lag de focus op persoonlijke beschermingsmiddelen met een vermoeden van non-conformiteit of uit het lage prijssegment. Er is dus enige nuance nodig bij de interpretatie van deze negatieve resultaten.

U vraagt of ik andere initiatieven wil nemen voor de zichtbaarheid. Net zoals u vind ik het van groot belang dat eenieder die zich in het verkeer begeeft, voldoende zichtbaar is. Ook de fietshelm promoot ik ten volle. Ons verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 legt dan ook de nadruk op actieve weggebruikers. In dat plan staan tal van campagnes en ook educatieve projecten, die zeker ook het gebruik van helmen en zichtbaarheidsaccessoires stimuleren.

Wat educatie betreft, organiseren we onder andere de campagne 'Helm Op Fluo Top'. Dat is een project waarmee basisscholen hun leerlingen kunnen stimuleren om naar school te komen met een helm en een fluo-vestje. Dit schooljaar konden scholen inschrijven tot 7 oktober. Wij hebben voorts de voetgangers- en fietsbrevetten in het basisonderwijs, waar zichtbaarheid, fietsverlichting en helm aan bod komen.

Een nieuw project is 'Opvallr': een actiepakket voor scholen met leerlingen van 14 tot 18 jaar, dus de secundaire scholen. Ook dat project beklemtoont het belang van een goede fietsverlichting en gezien worden in het verkeer. Dit project gaat van start in november. Voorts is er het project in samenwerking met XIU vzw. Wij ondersteunen weer de Fluodag en een zichtbaarheidswedstrijd.

Behalve deze educatieve projecten hebben wij ook nog onze campagnes. Vorig jaar werkten we samen met DPG Media voor de campagne 'Wiehoo ... #iedereenfluo'. De campagne had tot doel het dragen van fluorelecterende kledij gunstig te beïnvloeden. Binnenkort stel ik een nieuwe samenwerking voor. Met de figuurtjes Zeppe & Zikki roepen we samen met DPG Media actieve weggebruikers op om zichtbaar te zijn en vragen we autobestuurders om extra op te letten.

Ten slotte is er nog onze website veiligverkeer.be, waarbij wij ook focussen op de kwaliteit van hesjes, fietsverlichting en helmen. Tot slot komt dit weekend het belang van zichtbaarheid in het verkeer aan bod in 'Kijk Uit'. Daarbij is er aandacht voor de Europese norm van de producten die op de markt worden gebracht.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Zoals steeds krijgen we een grote opsomming. Er zijn heel wat initiatieven. Maar ik heb de volgende vragen. Ik heb zelf eens gekeken naar de verschillende soorten helmen. Dat gaat echt van 30 euro tot 150 euro. Ik vind daar in het bos de bomen niet. De minister somt heel mooi, zoals bij veel zaken, heel wat initiatieven op. Het is ook zeer goed dat er initiatieven zijn. Ik hoop hier op een positief antwoord. Ik hoor bijvoorbeeld over die educatie 'Helm Op Fluo Top'. Ik weet het niet, maar ik denk dat scholen daarvoor een som geld kunnen krijgen. Minister, is er zicht op welk soort goederen daarmee aangekocht worden, of het kwaliteit is? Worden daarmee kwaliteitshelmen gekocht? Worden daarmee kwaliteitsfluohesjes gekocht? Of krijgen de scholen een pak geld, en kopen zij zomaar, misschien in de goedkoopste Chinese winkel, om het even op flessen te trekken? Kopen zij wat zij willen? Dat is het enige wat ik eigenlijk wil weten. Het is zeer goed dat we geld geven voor de aankoop van helmen en beschermende kledij en zo. Maar is er ook een kwaliteitsvereiste aan dat geld verbonden?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, dank u voor het antwoord, en collega Lambrecht, voor uw interessante vraag.

Ik heb een specifieke vraag. Als we het dragen van de helm willen stimuleren, moet degene die een helm gaat aankopen, ook wel de zekerheid hebben dat die voldoende bescherming biedt. Daar zijn normen voor. Europa heeft die uitgevaardigd in 1997. Ik heb begrepen van Test Aankoop dat men vraagt om die normen te updaten. Minister, hebt u weet of het op de agenda staat om die Europese normen te updaten?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil zeer kort aansluiten. Ik denk dat we heel veel van de minister kunnen vragen en dat we dat absoluut ook moeten doen, maar dat dat in dezen eigenlijk niet de taak van de minister is. Dat is een Europese regelgeving, die zeer scherp bijgesteld moet worden, wat ons betreft, en die ook goed gecontroleerd moet worden. Maar die twee taken zijn eigenlijk niet de taak van de minister. Ik wil u wel oproepen, minister, om daarover de bevoegde instanties te contacteren, maar in dezen wil ik u wel vrijpleiten van de taak om dat ook nog eens op te lossen, want we mogen ook niet alles van u verwachten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Bex, voor deze hulp uit onverwachte hoek. Het is inderdaad een terechte bedenking die u maakt. De normen voor fietshelmen en hesjes en dergelijke meer zijn de CE-gelabelde (Conformité Européenne) normen die we voor tal van producten hebben, niet alleen voor helmen en hesjes, maar voor eender wat op de markt gebracht wordt. Ik ga ervan uit

dat wanneer iemand een helm of een hesje koopt, hij ook kijkt of dat een Europees geormerkte norm is. We hebben overal die CE-labels. Ik denk dat iedereen dat wel kent en dat men daar dan ook rekening mee houdt.

Dat men vraagt om die labels te updaten, is inderdaad, zoals de heer Bex zegt, niet mijn bevoegdheid. Het is aan Europa om aan die normen meer te doen.

Mevrouw Lambrecht, ik denk dat ik daarmee ook uw vragen beantwoord heb. Ik heb gewezen op de educatieve programma's die wij doen en de sensibiliseringscampagnes die wij doen. Maar ik heb niet gezegd dat wij helmen en hesjes gaan aankopen en die ter beschikking stellen. Als een overheid, en ook een onderwijsinstantie, dat zou gaan aankopen, neem ik aan dat zij uiteraard producten op de markt kopen die CE-gelabeld zijn. Daar ga ik in principe van uit. Ik heb zelf al een paar keer scholen bezocht die meededen aan dergelijke campagnes. Vaak krijgen zij dan, eventueel van derden, die hesjes ter beschikking. Ik neem aan dat men dan ook wel de juiste genormeerde hesjes en helmen gebruikt. Het klopt inderdaad dat de prijsvarianten van die helmen gaan van 30 euro tot 250 euro. Maar men heeft ook helmen van 30 euro die wel aan de normen voldoen. Ik stel dus geen helmen ter beschikking, voor alle duidelijkheid, maar ik ga ervan uit dat iedereen die helmen aankoopt, ook kijkt of ze conform de Europese richtlijnen zijn.

Daarmee denk ik dat ik uw vraag voldoende beantwoord heb. U vond het antwoord lang, mevrouw Lambrecht, maar u vraagt mij welke initiatieven wij ondernemen. Ik denk dat ik u dan ook het best alle initiatieven geef, want anders is het vaak ook niet goed. Ik heb u dus alle initiatieven gegeven. Daarmee kunnen we alleszins beklemtonen hoe belangrijk het is om te zorgen voor die zichtbaarheid, en dat we ook willen faciliteren om maximaal die helmen te dragen. We gaan ze niet verplichten, maar we willen het wel maximaal sensibiliseren.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Negen op de tien producten zijn niet verkeersveilig genoeg. Ik vind dat niet uit, dat zijn de cijfers. Ik betreur het dan een beetje dat een collega waar ik een groot respect voor heb, de heer Bex, zegt dat ik niet aan u mag vragen om toch aan de scholen te vragen dat, als ze geld krijgen, dat als-tublieft naar verkeersveilige helmen gaat. Het is waar, minister, we komen overeen: je kunt een helm van 30 euro hebben die beter is dan een van 60 euro. Het is enorm moeilijk om door het bos de bomen te zien. Die CE staat op veel te veel zaken, denk ik, want anders zou die studie niet tonen dat negen op de tien zaken niet veilig genoeg zijn.

Ik vraag dus nogmaals om in overweging te nemen, minister, om bijvoorbeeld via een brief of zo de scholen toch een beetje richtlijnen te geven over wat het juist moet zijn om goed te zijn als ze aankopen doen voor helmen en fluo-reflecterende vesten. Ook dat is een taak van verkeersveiligheid die vanuit Vlaanderen moet komen wat mij betreft. Het is Vlaams geld dat daar wordt gegeven, en dan mogen wij daar zeker wel kwaliteitscriteria naast zetten. We willen immers allemaal in deze commissie, denk ik, de verkeersveiligheid naar boven. Dit is nu eens iets dat niet te veel geld kost en misschien effect zal hebben. Dank u.

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 elektrisch vrachtvervoer – 373 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, Vlaanderen heeft een aantal belangrijke doelstellingen rond het properder maken van ons vrachtverkeer en onze logistiek. Maar dat is ook een sector die enorm snel verandert, evolueert. Ik denk dat je ook steeds beleidsdoelstellingen moet bijstellen in functie van de technische mogelijkheden zoals ze zich aandienen.

Er is een nieuwe studie verschenen van Transport & Environment, Agora Verkeerswende en de Nederlandse Organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek. Die studie heet 'Techno-economic uptake potential of zero-emission trucks in Europe', en daaruit blijkt dat tegen 2035 elektrische vrachtwagens in Europa goedkoper zullen rijden, even ver zullen rijden en evenveel zullen kunnen vervoeren als dieselvrachtwagens. Ze zien in die studie dat een 100 procent emissievrije voertuigverkoop voor stedelijke, regionale en langeafstandsvrachtwagens voor alle EU-landen en het Verenigd Koninkrijk heel snel mogelijk wordt. Daarvoor hebben ze de 'total cost of ownership' (TCO) bekeken om na te gaan vanaf wanneer zero-emissiealternatieven goedkoper worden.

Ze hebben heel veel elementen meegenomen, die vaak de bezorgdheid opwekken van mensen die daarmee bezig zijn. Denk aan voldoende rijbereik, tijdverlies door opladen, en vergelijkbare laadvermogens. Uit het rapport blijkt dat onze volledige transportsector tegen 2035 op een kostenefficiënte manier emissievrij zou kunnen zijn. Want in alle segmenten zou tegen dan de total cost of ownership lager liggen in vergelijking met diesel.

Voor bestelwagens is dat potentieel nu al bijzonder groot. 70 procent daarvan is al goedkoper dan dieselbestelwagens. Dat is dus zeer kostenefficiënt. En dat percentage zal alleen maar groeien: richting 80 procent in 2026 en 99,5 procent in 2030. Vrijwel alle nieuwe bestelwagens kunnen tegen 2030 dus vanuit kosten- en operationeel oogpunt emissievrij zijn. Wat toch opvallend is, is dat dit geldt voor batterij-elektrische voertuigen, maar niet voor voertuigen op waterstof.

Voor de transportsector in Vlaanderen zou de uitstoot van broeikasgassen in 2030 volgens het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) 23 procent lager moeten zijn dan in 2005, Onder meer door een modal shift, het terugdringen van het aantal voertuigkilometers maar ook door het vergroenen van de vloot. In het plan Clean Power for Transport (CPT) werden die doelstellingen eigenlijk nog scherper gesteld. De inschrijvingen zouden respectievelijk 50 procent elektrisch moeten zijn in 2030 voor personenwagens, 30 procent voor bestelwagens en 5 procent voor vrachtwagens.

Het is in de visienota in het kader van Fit for 55 waar de doelstellingen dan nog wat scherper werden gesteld, met ook een aantal maatregelen. Een gunstig belastingregime, een CO₂-differentiatie in de kilometerheffing en een versnelde transitie naar zero-emissievrachtvervoer werden daar als doelstellingen vooropgesteld.

De Vlaamse Regering wil ook dat er vanaf 2025 emissieloos gereden wordt voor leveringen in stadskernen. Daarrond zijn een aantal proefprojecten bezig; in Nederland gaat dat wat sneller.

Waar ik toe wil komen, minister, is dat wij onszelf doelstellingen stellen. Maar tegelijkertijd zien we dat de mogelijkheden op de markt van die bestelwagens en vrachtwagens eigenlijk in sneltempo groter worden. Ik wil u dan ook vragen hoe u reageert op de resultaten van deze studie. Het is een studie die aantoont dat voor bestelwagens en voor vrachtwagen de elektrificatie veel sneller kan gaan dan voorzien in uw CPT-plan.

Zult u de ambities inzake het aantal zero-emissiebestel- en vrachtwagens tegen 2030 dan ook verhogen? En zult u de nodige flankerende maatregelen, zoals het uitrollen van laadinfrastructuur voor vrachtwagens, versnellen? We weten dat dat

nu vrij snel gaat voor personenwagens, maar voor vrachtwagens is er misschien een bijsturing nodig.

Wat is de stand van zaken betreffende maatregelen 7, 8 en 9 uit de visienota betreffende Fit for 55?

Wanneer kunnen we het wettelijk kader voor emissievrije stedelijke logistiek verwachten?

Wanneer beoogt de Vlaamse Regering een 'phase-out' voor de verkoop van enerzijds bestelwagens en anderzijds zwaar vrachtverkeer op fossiele brandstoffen? Voor personenwagens hebt u dat voor 2029 vooropgesteld. Maar hoe ziet u dat voor de bestelwagens en het zwaar vrachtverkeer, gelet op deze studie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vragen. We hebben die studie ook gezien, en we mogen gerust stellen dat de resultaten ervan ook in lijn liggen met de recente evolutie inzake het vrachtvervoer. We zien alleszins dat de case voor elektrisch vrachtvervoer sinds enkele jaren sterker wordt. Bij de start van de elektrificatie van personenwagens werd verwacht dat het bij bestel- en vrachtwagens niet zo'n vaart zou lopen. Anderzijds horen en zien we bij de producenten van vrachtwagens nu toch een duidelijke koersverandering.

De meeste grote producenten lanceren volledig elektrische vrachtwagens die nu besteld kunnen worden en waarvan de productie nu wordt opgestart. Gisteravond en vandaag in een artikel in De Standaard vernamen we dat onder andere Volvo Trucks in Gent volop de vlucht vooruit neemt met de bouw van elektrische vrachtwagens. Tegelijkertijd zullen zij ook een belangrijke rol op zich nemen voor de batterijen voor de hele groep. Met die vrachtwagens zal men straks ruim 300 kilometer per dag kunnen rijden. Kortom, die studie ligt wat in de lijn met de evolutie die we verwachtten.

Men spreekt inderdaad ook over een eerder beperkte rol van waterstof. We zien dat men meer kijkt naar elektrische vrachtwagens. Of waterstof enkel een tussenstap zal zijn richting de toekomst, dat zullen we verder moeten blijven opvolgen. Alleszins weten we dat er toch ook een aantal bedrijven zijn die wel volop blijven inzetten op waterstof. Dat aspect moeten we dus heel nauwgezet verder blijven opvolgen.

U zegt dat deze studie ook aantoont dat de elektrificatie veel sneller kan gaan dan wat we hadden opgenomen in ons CPT-plan. Ik heb altijd gezegd dat de doelstellingen in het CPT-plan van een paar jaar geleden dateren, en dat ik nooit te beroerd ben om dat bij te sturen. Alleszins ben ik blij met die evolutie, en zeker de aankondiging die ik hier hoor en zie. Ik blijf erbij dat wij op regelmatige tijdstippen een actualisatie zullen doen, uiteraard samen met de andere collega's. Daarbij worden de prognoses inzake ons klimaatplan verder uitgerold, desgevallend met de actualisaties daaraan gekoppeld.

Momenteel lopen er ook verschillende flankerende maatregelen voor de omschakeling naar emissievrij vrachtvervoer. Ik denk dat dat ook wel van belang is. Ik denk onder andere aan de ecologiepremie+, uitgevoerd door het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO), voor de aankoop van emissievrije vrachtwagens – zowel elektrisch als op waterstof –, maar ook aan de aankoop van laadinfrastructuur.

Daarnaast hebben we bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) laadinfrastructuur voor logistieke toepassingen opgenomen in de call, in het kader

van de CPT-call. Verder heeft de Federale Regering ook nog een aantal maatregelen, zoals een verhoogde fiscale aftrek voor ondernemingen en een verhoogde investeringsaftrek van 35 procent voor koolstofemissievrije vrachtwagens. En er komt ook een belastingvermindering bij het plaatsen van laadinfrastructuur. Al die elementen en facetten zijn zeker ook van belang.

U vraagt naar de stand van de visienota. Ik moet zeggen dat ik daar zelf ook heel vaak vragen over stel aan mijn administratie. Ik ben alleszins blij dat de studieopdracht naar de vergroening en verruiming van de kilometerheffing voor het goederenvervoer onlangs gegund werd. Daarmee hebben we dan sowieso een antwoord op het aantal maatregelen die we hebben opgenomen in het kader van onze visienota. Er zal sowieso dat technisch en juridisch onderzoek zijn, waarbij we de kilometerheffing van vrachtwagens desgevallend willen verruimen naar bestelwagens. En we kijken ook hoe we verder kunnen differentiëren inzake de voertuigen van de verschillende beroepssectoren. U weet dat dat soms gevoelig ligt: de aanemer in de sector van de groendienst versus de leverancierdiensten van de e-commerce. Daar zal het verdere gesprek met de sector en de werkgeversorganisaties verder moeten verlopen. Verder voeren we ook nog onderzoek uit naar de mogelijkheden die de Europese Tolrichtlijn ons biedt, om daar ook die CO₂-differentiatie verder te doen lopen.

Wat de laatste maatregel betreft, onder nummer 9 van de visienota: daarvoor hebben we recent nog maar eens aan onze administratie gevraagd om daar het nodige werk aan te doen. We willen die versnelde transitie naar zero-emissievrachtvervoer over de weg. Ik ben blij dat de private markt op dat vlak sowieso al de vlucht vooruit neemt. Ik was blij met wat ik gisteren in De Standaard kon lezen rond Volvo Trucks. Als we hier in Vlaanderen zelf een bedrijf hebben dat de vlucht vooruit neemt rond zero-emissietransport of -vrachtvervoer, dan kunnen we dat alleen maar toejuichen.

Dan is er het wettelijk kader voor emissievrije stedelijke logistiek. Daarvoor werken we samen met VLAIO, met Binnenlands Bestuur en met Omgeving. Het doel is om vanaf 2025 emissievrije zones voor distributie in steden in te richten. Tegen dan voorziet Vlaanderen ook een regelgevend kader, waarbinnen de autonomie bij de steden ligt. Er lopen drie grote werven: de studiefase, die op dit moment loopt, de pilootprojecten en de opmaak van een kaderovereenkomst.

De studie zou in 2023 opgeleverd worden. De drie onderzoekssteden waar op dit ogenblik een project loopt, zijn Kortrijk, Leuven en Antwerpen. Dit zijn niet per definitie ook de steden waar in een volgende fase nog bijkomende pilootprojecten worden uitgerold. Steden en gemeenten waarbinnen pilootprojecten gefaciliteerd kunnen worden, moeten nog geselecteerd worden. Het proces om tot een kaderovereenkomst te komen wordt volop uitgerold in 2023. Het eindresultaat en het wetgevend kader is dan voor 2024.

Dan was er de phase-out voor de verkoop van enerzijds bestelwagens en anderzijds zwaar vrachtverkeer op fossiele brandstoffen. De vergroeningsdoelstellingen van het logistieke wagenpark zijn opgenomen in het luchtbeleidsplan en het Energie- en Klimaatplan. Men gaat werken aan een actualisatie, en daarbij zal moeten blijken of er al dan niet nog een aanpassing moet komen. Bij de eerdere bijsturing in november 2021 is bijkomend gevraagd aan de federale overheid om na te gaan of er geen uitfasering mogelijk is van de verkoop van verbrandingsmotoren bij personenwagens. Dat hebben we hier ook al gehad. Maar voor vracht- en bestelwagens is er op dit ogenblik nog geen concrete vraag voorhanden. Desgevallend komt dat bij een volgende actualisatie van het VEKP en het luchtbeleidsplan.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Bedankt. Ik denk dat dit een bijzonder belangrijk gegeven is, zeker in een regio die eigenlijk kreunt onder niet alleen vrachtverkeer, maar ook onder de camionettisering. We zijn een logistieke hub, en als we ervoor kunnen zorgen dat het enkele jaren sneller gaat – de vraag is niet of maar wanneer dat gebeurt – dan heeft dat een enorme impact op de gezondheid van onze burgers en op het klimaat.

Ik zou u willen oproepen om ervoor te zorgen dat Vlaanderen op de top van die golf zit, en niet dat we van die golf af vallen. Dat dreigt wel een beetje het gevaar te zijn in een sector die zo snel vernieuwt, wat op zich goed is. In die zin blijf ik wel wat op mijn honger zitten wanneer u zegt dat u dat nog eens gaat bestuderen en evalueren. Ik denk dat het heel belangrijk is dat daar met de nodige sense of urgency naar gekeken wordt. Daar wil ik u alleszins toe oproepen.

Als u zegt dat die studieopdracht rond de kilometerheffing op bestelwagens nu gegund is – en die zal er zijn in 2023 of 2024 –, zult u daar dan nog mee aan de slag kunnen gaan? Er is die actualisatie van de phase-out. Als we daar te lang mee wachten, komen we ook weer in de buurt van verkiezingen. Zult u, naar aanleiding van deze vraag en de evoluties die we zien bij Volvo, naar een versnelling gaan?

Ik heb het ook nog kort over de technologie. Het is echt belangrijk als beleidsmakers om te gaan kijken waarvoor we de schaarse waterstof – we zullen er veel nodig hebben, maar het blijft een schaars product – zullen kunnen gebruiken. We zullen die nodig hebben voor onze industriële processen, om proper staal te maken, en om tal van andere dingen te doen. Als blijkt dat we onze vrachtwagens met batterijen kunnen laten rijden, dan zal blijken – studies van EnergyVille maken dat heel duidelijk – dat we waterstof elders moeten inzetten. Ik denk dat we niet de fout mogen maken om daar te veel op twee paarden te wedden. Die discussie is eigenlijk technisch beslecht. Het is belangrijk om dat als beleid ook mee te nemen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het gebeurt niet altijd, maar ik denk dat we hier volledig op dezelfde golflengte zitten. Die sense of urgency is er. U zegt zelf dat we er ten volle moeten op inzetten dat we wegkunnen van die fossielebrandstofmotoren. We moeten daarvoor alles op alles zetten.

Ons CPT-plan of die visienota is goedgekeurd op de Vlaamse Regering van 30 april 2021, dus we zijn inderdaad ruim anderhalf jaar verder. Aan die visienota is ook een heel proces voorafgegaan. Maar daar hadden we toen als doelstelling opgenomen dat we tegen 2030 naar 5 procent zero-emissievoertuigen zouden gaan. Voor liquid natural gas (lng) en compressed natural gas (cng) zouden we naar 15 procent gaan.

Ik hoop – en dat is toen duidelijk mee opgenomen – dat de hele technologische evolutie, de versnelling op de markt van waterstof, batterijen en die biofuels en dergelijke – voor een sterke boost kan zorgen, en dat dat ons ertoe zal verplichten om die visienota van destijds te gaan bijstellen. Ik verwijs opnieuw naar Volvo Trucks, dat een sleutelrol krijgt om in te zetten op de bouw van elektrische vrachtwagens, maar tegelijk ook rond batterijtechnologie de vlucht vooruit neemt.

De visienota van ons CPT was gelinkt met het luchtbeleidsplan en het VEKP. Die actualisaties doen we, samen met de andere collega's. Minister Demir neemt daarin de lead. Die actualisaties gaan er komen, en dan zullen we ook kijken, gelet op wat er allemaal gebeurt op de markt – wat we alleen maar kunnen toejuichen – of we desgevallend dit ook moeten gaan aanpassen. Ik ben nooit te beroerd om een plan aan te passen, integendeel. Ik vind het beter dat we onze doelstellingen hoger kunnen leggen. Want het is een feit dat we inzake onze klimaatdoelstellingen alleen

maar nog scherpere elementen naar voren kunnen schuiven. Ik vind dat op zich een goede zaak.

Wat de visienota van november 2011 betreft: wij waren toen heel ambitieus. Ik moet er continu op blijven hameren dat wij ook vooruit willen. Ik kan nu aankondigen dat dat bestek eindelijk gegund is, maar het duurt ook voor mij allemaal te lang. Ik zal er ook op blijven hameren richting mijn administratie dat men ook van al die andere facetten werk moet maken. We kunnen erover praten, maar we moeten uiteindelijk de koe bij de horens vatten en overgaan tot actie. Dat zal ik ook blijven doen, en mijn administratie weet dat ook. We moeten hier koste wat het kost verder op blijven inzetten en de lead nemen. We zijn nu eenmaal een transit-regio. U hebt ook de cijfers gezien van het Federaal Planbureau, dat duidelijk zegt dat men rond transport en de logistieke sector nog groei ziet. Dan moeten we daar volop de vlucht vooruit nemen inzake duurzaamheid.

Ik ben het met u eens dat we rond waterstof volop moeten inzetten op industriële processen, en op vergroening van waterstof, want grijze waterstof is ook niet interessant. Maar ik zie in onze havens toch heel wat ontwikkelingen, en ik denk dat waterstof anderzijds nog een heel belangrijke rol kan spelen in de scheepvaart. *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

En de luchtvaart, inderdaad.

Maar ik was dus heel blij toen ik het verhaal van Volvo Gent las. Wie weet, voorzitter, gaan we met de commissie naar Volvo Trucks in Gent om daar een en ander verder op te volgen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb nog twee puntjes om die sense of urgency te beklemtonen. Als in de plannen van de Vlaamse Regering staat dat we tegen 2030 naar 5 procent duurzame vrachtwagens gaan, en er is een studie die zegt dat tegen dan 99 procent van de vrachtwagens op een economisch efficiënte manier elektrisch zou kunnen zijn, dan moeten die doelstellingen op zo kort mogelijke termijn bijgesteld worden. Anders missen we niet alleen gezondheidskansen en klimaatkansen, maar ook economische kansen. Het is belangrijk voor onze bedrijven dat ze op de meest kostenefficiënte manier werken.

Een tweede puntje is dat er in Nederland in 2025 in vijftig steden emissievrije stadskernen zullen zijn qua beleving en vracht. Ook daar dreigen we achterop te lopen. Dat zijn twee elementen die ik wil meegeven om naar de Vlaamse Regering te trekken en te zeggen dat we ambitieuzer kunnen zijn. Er is meer mogelijk. Laat ons niet wachten tot de volgende herziening, die misschien binnen een jaar voorzien is. Laat ons de koe bij de horens vatten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vergroenen van het wagenpark en elektrische tweedehandswagens – 375 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Op 28 juni heb ik aan de minister schriftelijke vraag nr. 1529 gesteld over het vergroenen van het wagenpark en de elektrische tweedehandswagens, op basis van de maatregelen die in het kader van 'Fit for 55' genomen

werden rond de vergroening van het wagenpark. Dat waren vijf specifieke maatregelen waarbij de regering tegen 2030 naar 1 miljoen elektrische personenwagens in Vlaanderen streeft. Volgens het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) moet de uitstoot van broeikasgassen in de transportsector met 23 procent dalen tegen 2030. Die bijkomende maatregelen moeten die reductiedoelstelling versterken.

De minister gaf in haar antwoord op mijn schriftelijke vraag echter aan dat ze nog geen zicht heeft op de effectiviteit van de extra maatregelen, aangezien deze op dit moment nog doorgerekend worden door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). Het model dat gebruikt wordt – dat kon de minister wel al zeggen –, houdt geen rekening met de tweedehandsmarkt, omdat het volgens het antwoord van de minister niet uitmaakt of het voertuig nog steeds dezelfde eigenaar heeft of van eigenaar is veranderd. Er zijn op dit moment geen cijfers beschikbaar over het aantal tweedehands zero-emissiewagens – voornamelijk bedrijfswagens – die na verkoop in het buitenland worden ingeschreven, maar om dit in kaart te brengen is een studie gepland.

De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) heeft al een simulatie gemaakt, waarbij ze eigenlijk zien dat de uitfasering van fossiele bedrijfswagens tegen 2026 door de Federale Regering een van de belangrijkste elementen is in de vermindering van de CO₂-uitstoot. Maar de effectiviteit daarvan is heel sterk afhankelijk van het aantal wagens dat na verkoop van de wagen op de tweedehandsmarkt ook effectief in Vlaanderen blijft. De SERV schat het reductiepotentieel in op 2,6 miljoen ton CO₂-equivalenten, indien 100 procent van die wagens na afloop van de leasing in het Vlaamse Gewest blijft. Indien slechts 25 procent of 0 procent van die wagens op de tweedehandsmarkt in Vlaanderen zou terechtkomen, verlaagt het reductiepotentieel voor emissies in het Vlaamse Gewest enorm, van 2,6 naar respectievelijk 1,9 of 1,6 miljoen ton CO₂-equivalenten. Het is dus superbelangrijk, minister, dat de wagens die in Vlaanderen als nieuwe wagens ingeschreven worden, bij een tweede eigenaar in Vlaanderen blijven.

Tijdens een toelichting van Allego in de commissie rond het Vlaams Energie- en Klimaatplan in dit parlement op 17 juni 2022 lichtte Arne Richters van Allego toe dat de tweedehandsmarkt voor e-wagens in België en Vlaanderen momenteel niet interessant is, omdat er in Frankrijk, Nederland en Duitsland ondersteuningsmechanismen bestaan, en volgens hem gaat meer dan 90 procent van de elektrische tweedehandswagens naar daar. U hebt in uw antwoord wel gesteld dat het belangrijk is dat het aandeel milieu- en klimaatvriendelijke wagens in Vlaanderen zo groot mogelijk is, ook via de tweedehandsmarkt, en dat u een bestek in de markt hebt gezet om te onderzoeken in hoeverre het nodig is om die tweedehandsmarkt te stimuleren. Op 10 augustus konden we in De Standaard lezen dat er nagedacht wordt over specifieke stimuleringsmaatregelen zoals premies voor tweedehandswagens, een batterijcheck om inzicht te krijgen in de levensduur en oplaadcapaciteit, een batterijgarantiefonds, tweedehandsleasing, tegemoetkoming bij het plaatsen van een laadpaal, of laadtegoeden bij de aankoop van tweedehandsauto's. Steunmechanismen zoals premies die de aankoop van tweedehands e-wagens in Vlaanderen stimuleren, hebben echter – en het is toch belangrijk om dat in ogenschouw te nemen – geen impact op de totale klimaatimpact binnen de Europese Unie en enkel op regionale CO₂-emissiereductiedoelstellingen.

Om het simpel uit te leggen, minister, wij denken met Groen dat het niet zinvol zou zijn dat alle Europese landen nu subsidies gaan geven op die tweedehandsautomarkt, want dan concurreer je eigenlijk met die maatregelen tegen elkaar, en het land met de beste subsidies zal dan misschien de meeste effecten hebben. Maar uiteindelijk is dat een 'zero sum', als we dat over heel Europa bekijken. Dus wij denken eerder dat het belangrijk is om elkaar ervan te overtuigen die tweedehandsmarkt niet te subsidiëren, dan om zelf mee op die kar te springen.

Ik stel u een aantal vragen.

Hebt u, een jaar na het aankondigen van de bijkomende klimaatmaatregelen in het kader van Fit for 55, reeds zicht op het potentieel op het vlak van reductie van broeikasgasemissies voor de transportsector? Ik wil daarbij zeggen dat ik het toch nog altijd wel wat raar vind dat die maatregelen genomen zijn zonder dat men daar zicht op heeft. Het lijkt toch wel wat op een beetje nattevingerwerk. Maar bon, ik heb daarjuist ook gevraagd om snel te gaan. Soms moet je dan ook de vlucht vooruit nemen. Wanneer zult u deze berekeningen kunnen bekendmaken?

Ten tweede, wordt de reductiedoelstelling voor de transportsector opgetrokken? Wat is het huidige reductietarget voor de transportsector in Vlaanderen voor 2030?

Ten derde, wanneer is de studie of het resultaat van die studie voorzien om het al dan niet afvloeien van tweedehands zero-emissiebedrijfswagens naar het buitenland in kaart te brengen?

Ten vierde, welke maatregelen zult u nemen om het aantrekkelijker te maken om tweedehandswagens in Vlaanderen te houden? Bent u van mening dat Vlaanderen moet meestappen in een systeem van subsidies, of vindt u dat we eerder op Europees niveau moeten proberen om afspraken te maken om de tweedehandsmarkt niet te subsidiëren?

Tot slot, hoe wilt u vermijden dat autobezit nog extra gestimuleerd wordt bij het nemen van deze maatregelen, zodat ook uw doelstellingen rond het terugdringen van voertuigkilometers en inzake modal shift behaald kunnen worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Bex, voor uw vragen, zeer uitgebreide vragen, en ik ga er alleszins kort op proberen te antwoorden.

Wat uw eerste vraag betreft, over de Fit for 55 en dan de bijkomende aanpassingen of actualisaties rond de reductie van de broeikasgasemissies, kan ik u meegeven – zoals ik daarstraks eigenlijk ook al bij de vorige vraag geantwoord heb – dat die berekeningen worden gemaakt in het kader van de actualisatie van het Vlaamse luchtbeleidsplan en het Vlaams Energie- en Klimaatplan, en dat collega Demir dit trekt in het kader van Omgeving en Klimaat. Zij trekt dus deze actualisaties en zal ook deze berekeningen aanreiken. Zodra we deze hebben, zullen desgevallend ook de prognoses bijgestuurd worden.

Wat uw tweede vraag betreft: ook de vergroeningsdoelstelling voor de transportsector is opgenomen in het luchtbeleidsplan en het Energie- en Klimaatplan. Of ze bij de actualisatie zullen worden aangepast, moet nog blijken uit het overleg dat er daaromtrent aan zit te komen. Er zijn in de bestaande plannen reeds ambitieuze doelstellingen opgenomen voor marktaandeel van diverse voertuigtypes. Voor personenwagens is in dat luchtbeleidsplan bijvoorbeeld opgenomen dat 50 procent van de nieuwverkoop in 2030 zero-emissie moet zijn. In de eerdere bijsturing van het Energie- en Klimaatplan eind 2021 is bijkomend gevraagd aan de federale overheid – zoals u wellicht weet – om na te gaan of er geen uitfasering mogelijk is van de verkoop van de verbrandingsmotoren vanaf 2029. Dus wat dat betreft, zijn we al ambitieus, en we weten ook dat de omliggende landen niet allemaal even ambitieus zijn op dat vlak.

Dan, wat uw derde vraag betreft rond de studie. Ik weet dat we het vaak hebben over studies, maar hier kan ik alleszins meegeven dat de procedure voor de gunning van de studie over de tweedehandsmarkt voor zero-emissiewagens bijna rond is en dat men mij ook beloofd heeft dat de doorlooptijd van die studie maximaal een half jaar is.

En dan kom ik ook bij uw vierde en uw vijfde vraag. Die studie is eigenlijk heel specifiek bedoeld om te bekijken welke maatregelen het best genomen worden in de Vlaamse context inzake die tweedehandstvoertuigen. In het bestek zijn een aantal mogelijkheden meegegeven. U verwijst ook naar dat krantenartikel en dat zijn ook een aantal mogelijkheden die daarin zijn opgenomen. Maar het is aan de hand van die studie dat men dan heel gericht de keuze wil gaan maken rond hoe men met die tweedehandswagens zal omgaan. Ik kan daar dus vandaag niet veel over vertellen, maar ik neem aan dat u deze vraag agendeert in de agenda voor over een half jaar. En ik hoop alleszins dat we daar dan zo snel mogelijk meer duidelijkheid over geven. Maximaal een half jaar heeft men mij geagendeerd, dus ik zal dat zeker ook blijven opvolgen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik ga niet te uitgebreid zijn in mijn repliek, voorzitter.

Ik ga inderdaad vooral de antwoorden van de minister op de twee vragen die ik hier heb gesteld – want er is wel wat samenhang tussen de twee – zelf ook nog eens grondig analyseren, en ook bekijken in welke mate we daarover dan ook minister Demir kunnen aanspreken. Want we weten allemaal dat minister Peeters veeleer de minister van de degelijke studies is, en dat duurt dan soms wat langer. Minister Demir kan soms wel eens op vijf minuten tijd een beslissing nemen en ik zal daar dus ook eens mijn kans wagen, in de hoop dat zij daar ook een 'Zuhalleke' zou kunnen doen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): De tweedehandsmarkt van elektrische wagens: daar ging het hier over, in het kader van de impact op het klimaat. Maar ik heb het eerder al aangehaald – en ik wil het toch nog eens aanhalen – dat het ook belangrijk is dat we iedereen meekrijgen als we bepaalde maatregelen uitvaardigen. Als we meer mensen met elektrische wagens willen laten rondrijden, moeten we er ook voor zorgen dat ze betaalbaar zijn voor iedereen. Daarom wil ik hier nog eens het belang onderstrepen van die tweedehandsmarkt, dat het echt wel belangrijk is dat die wagens in Vlaanderen blijven, zodat ze ook voor iedereen toegankelijk worden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Heel kort, voorzitter.

Mevrouw Mertens, u maakt een terecht punt. Het moet allemaal betaalbaar blijven. Iedereen die een wagen moet hebben om zich te verplaatsen, moet dat inderdaad op een betaalbare wijze kunnen hebben. Die tweedehandswagens zijn uiteraard van belang.

Nu, u weet dat wij een transitie-manager elektrificatie hebben aangeduid die eigenlijk al deze aspecten mee moet opvolgen. We houden daarbij zeker ook rekening met de elektrificatie van de tweedehandsmarkt. Aan de hand van de studie waar ik daarstraks naar verwees – waarvan we dan binnen een half jaar de resultaten hebben – hoop ik dat we ook heel gericht kunnen kijken naar hoe we nog meer kunnen inzetten op die tweedehandsmarkt en ervoor zorgen – zoals u zelf stelt – dat die hier in Vlaanderen blijft, wat er ook voor zorgt dat mensen die de overstap willen maken, dat ook kunnen doen.

Bijkomend wil ik ook nog vermelden – en dat is op de website www.milieuvriendelijkevoertuigen.be heel duidelijk vast te stellen – dat de 'total cost of ownership' van elektrische voertuigen in combinatie met zonnepanelen op een dak vandaag de dag al een pak beter is. Eenieder kan daarop alle mogelijke segmenten van wagens ingeven en kijken of het al dan niet voordeliger is om elektrisch te rijden.

We weten natuurlijk wel dat een tweedehandswagen altijd goedkoper is, maar die gaat sowieso een boost krijgen dankzij het verhaal van de elektrificatie van de salariswagens.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de provinciale fietsfondsen – 390 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Stijn Bex

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Het Fietsfonds is een samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse provincies voor de aanleg en verbetering van fietsinfrastructuur op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en het fiets-snelwegennetwerk. In 2021 werd het budget voor het Fietsfonds verhoogd tot 15 miljoen euro. Dat was 30 procent meer. Maar de aanvragen waren veel hoger. In totaal waren er voor bijna 25 miljoen euro aanvragen, meer projecten dan middelen dus. De vijf Vlaamse provincies lieten dan ook weten ontgoocheld te zijn en ze schreven dat Vlaanderen het hoge investeringstempo niet meer kon volgen, waardoor de krachtige tandem lokale besturen - provincie dreigde te ontsporen.

Wij bespraken dit al in mei in de commissie. U, minister, zei toen duidelijk dat u op dat moment geen extra middelen kon vrijmaken. Er was wel een mogelijkheid om de restmiddelen van het Kopenhagenplan van minister Somers toe te voegen aan de middelen van het Fietsfonds, maar daar was nog geen zekerheid over. Ik zag geen signalen dat er nog bijkomende middelen zouden komen voor 2023. Maar ondertussen is de deadline voor het Kopenhagenplan verstreken en kunnen deze middelen misschien toegevoegd worden aan het Fietsfonds.

Ik heb volgende vragen. Hebt u zicht op de actuele nood aan bijkomende middelen voor het Fietsfonds? Welke uitbreidingen plant u nog voor het Fietsfonds? Worden de resterende middelen van het Kopenhagenfonds ingezet in het Fietsfonds? Wanneer is er hier duidelijkheid over?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: In 2021 hebben we het budget voor het Fietsfonds opgetrokken van 10 tot 15 miljoen euro. Wij wisten toen dat het bedrag van 10 miljoen euro in het verleden slechts één keer overschreden was. Voor 2022 was er, zoals u weet, 15,5 miljoen euro aan middelen beschikbaar gesteld. Dat kon door er het restant van 2021 bij te voegen. Recent heb ik er 45 miljoen aan toegevoegd. Dat bedrag werd ter beschikking gesteld aan de provincies. Dat is vijf maal 9 miljoen euro of voor elke provincie 9 miljoen euro. Zo konden de middelen uit het Kopenhagenfonds maximaal benut worden.

Wat is de actuele nood aan middelen? Wij hebben momenteel alleen nog maar de prognose binnen van Vlaams-Brabant. Die van de andere provincies verwacht ik heel binnenkort. Plannen wij nog een uitbreiding van het Fietsfonds? De provincies hebben tot 15 november 2022 de tijd om aanvragen in te dienen voor de projecten die zij willen realiseren met die extra 45 miljoen. Dat bedrag komt boven op de al ter beschikking gestelde 15,5 miljoen. Voor 2022 is er dus een dikke 60 miljoen euro voorradig. Zoals u weet prefinancieren de provincies die investeringen en ze vorderen de bedragen dan terug. Het totale terugvorderingsbedrag dat zij gaan indienen, is mij op dit ogenblik nog niet volledig duidelijk. Na 15 november ken ik het totaalbeeld.

Worden de resterende middelen van het Kopenhagenfonds ingezet in het Fietsfonds? Ik weet dat er nog heel wat aanvragen zijn binnengekomen. Die komen binnen bij het Agentschap Binnenlands Bestuur. Van de Kopenhagenmiddelen is al 45 miljoen euro van de 150 miljoen euro gereserveerd voor projecten van provincies voor fietssnelwegen. Zodra het Agentschap Binnenlands Bestuur alle vragen van de lokale besturen heeft gecontroleerd, zal ik weten of er al dan niet nog iets overschiet van het Kopenhagenfonds. Als er nog iets over is, zal ik bekijken of het al dan niet kan worden toegevoegd voor de noden van de provincies en de lokale besturen in het kader van het Fietsfonds. Maar dat kan ik vandaag nog niet preciseren. Eerst moet het Agentschap Binnenlands Bestuur nagaan of alle aanvragen voldoen aan het reglement van het Kopenhagenfonds.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u wel, minister. We hebben hier al heel vaak de discussie gevoerd over fietspaden en over subsidies, maar ik heb eens opgelijst hoeveel verschillende soorten subsidies er zijn om fietspaden aan te leggen. Ik weet niet of u daar enig idee van hebt? Ik zal ze hier in sneltempo eens opsommen.

We hebben het Fietsfonds, we hebben subsidies voor veilige schoolomgevingen, subsidies voor veilige schoolroutes, subsidies voor veilige schoolbuurten, subsidies voor de herontwikkeling van bedrijventerreinen, subsidies voor fietsinfrastructuur – dat is niét het Fietsfonds –, subsidies voor ongelijkvloerse kruising gewestwegen, en investeringen in fietsinfrastructuur, dat is het Kopenhagenplan. Dat is allemaal voor gemeentewegen. Voor gewestwegen hebben we de subsidies voor alternatieve fietsinfrastructuur langs gewestwegen, en dan hebben we ook nog vier samenwerkingsovereenkomsten: schoolbuurt aan een gewestweg, fietsinfrastructuur langs gewestwegen, herinrichting gewestweg en verbeterde ontsluiting tewerkstellings-, winkel- of dienstzones.

Dat is dus een hele resem aan allerlei verschillende vormen van subsidies en samenwerkingsovereenkomsten. Minister, ik denk dat het voor een lokaal bestuur van een kleinere gemeente soms al heel moeilijk is om te zien welk soort van subsidie men kan krijgen voor een fietspad. Iedereen weet dat een fietspad een pad is waar een fietser op rijdt. De fietser zelf heeft dus geen nood aan al die ingewikkelde structuren.

Minister, mijn eerste vraag is: kan daarin niet meer duidelijkheid en meer uniformiteit gebracht worden zodat, als een gemeente in samenwerking met de provincie en met het Vlaamse Gewest een fietspad wil aanleggen, er toch een iets gemakkelijker vorm van subsidiëring is?

Een tweede punt, dat hier ook al tamelijk veel aan bod gekomen is, is dat we het jammer vinden dat niet alle fietsinfrastructuur via u verloopt. Minister Somers is daar letterlijk tussen gefietst. Hij is wel minister van lokale besturen, maar hij is minister van zoveel meer, en ik vind het vooral ook jammer voor u, minister, dat u die pot van 150 miljoen van het Kopenhagenplan niet onder uw bevoegdheid hield, om zoveel mogelijk uniformiteit voor alle fietspaden te kunnen realiseren. Dus, minister, we zijn nog altijd een beetje afwachtend over hoe het nu allemaal verloopt met het Kopenhagenplan.

In het antwoord van minister Somers op een vraag van collega Bex zegt hij dat de 150 miljoen euro blijft, maar 54 miljoen van dat geld komt van de Vlaamse belastingbetaler en 96 miljoen van de Europese belastingbetaler. Ik denk – tenzij ik het verkeerd voor heb – dat de 150 miljoen euro die oorspronkelijk voorzien werd, toch op een andere manier verdeeld werd binnen onze begroting. Ik weet niet of u daar meer duidelijkheid over hebt, minister. Of heb ik dat verkeerd voor?

Conclusie, minister: we zijn blij dat er heel veel geld gaat naar de fietspaden. We zijn vooral blij voor de fietsers als ze op een veilige manier kunnen fietsen. Maar het lijkt mij toch allemaal een klein beetje te ingewikkeld, met al die verschillende subsidievormen. We hopen dat daar toch een beetje meer uniformiteit in kan komen en dat het allemaal door u, als minister van Mobiliteit, gecoördineerd kan worden.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik wil de collega danken voor de zeer goede vragen. Ik ga niet veel zeggen, maar ik ga toch nog eens benadrukken dat als mensen me vragen waarvoor de provincie speciaal belangrijk is, ik dan altijd zeg: voor de fietspaden. Ik denk dat de provincies echt een speciale, bevoorrechte partner zijn omdat zij zeer dicht bij de burger staan en heel goed weten waar ontbrekende stukken fietspad nodig zijn. Als zij geld vragen, dan ben ik er zeker van dat die euro's heel goed besteed zijn, en dat ze echt wel opnieuw een aantal kilometers fietspad kunnen voorleggen.

Ik zou dus zeggen, minister: twijfel niet steeds om geld te geven aan de provincies voor extra kilometers fietspad. U zegt altijd dat er geld is. Wel, wij zijn blij dat u dat vaak herhaalt, maar zorg dan ook dat het daar terecht komt, voor projecten die al uitgewerkt zijn. Geen uren studiebureaus meer. De projecten liggen klaar, dus men kan beginnen. Dat zijn eigenlijk ook quick wins voor u, want dat straalt ook op u af.

Ik wil ook de collega bijtreden: stop met de versnippering van geld voor het fietsbeleid. Hou het bij u, wees een sterke minister, zodat u overzicht blijft hebben. Het is niet oké dat een andere minister schuin langs u ook met aparte fondsen begint. Uit ervaring weet ik dat wie de weg weet, gemakkelijker aan dat Kopenhagenfonds geraakt, en wie het niet weet, blijft achter. Hou zoveel mogelijk bij u en laat het doorstromen naar de provincies, zodat de projecten die zij hebben klaarliggen, eindelijk in uitvoering kunnen gaan.

Stijn Bex (Groen): Ik hoop dat de collega's mij toestaan om nog een paar bedenkingen mee te geven. Ik heb inderdaad de minister van Binnenlands Bestuur hierover een tijdje geleden ondervraagd. Toen bleek dat wat vooropgesteld werd, namelijk 150 miljoen euro Europees geld waarvan we 450 miljoen euro fietsinvesteringen gingen maken, toch niet zo'n succes is geworden als we gehoopt hadden. Collega Fournier heeft al gezegd dat er uiteindelijk maar 96 miljoen euro Europees geld komt. U hebt ook de regelgeving moeten bijschaven, minister, en uiteindelijk vraagt u niet meer aan de gemeenten om 2 euro op te leggen per euro, maar in de tweede fase vraagt u om 1 euro op te leggen voor de provincies, waar nu een groot deel van het geld naartoe gaat, 45 miljoen euro. Daarbij is de afspraak sowieso dat er 1 euro opgelegd moet worden.

Ik wil daarbij nog een extra bedenking meegeven. Het subsidiesysteem werd tijdens de zomer gewijzigd met een besluit van de Vlaamse Regering. Dan kun je er toch wel van uitgaan dat een aantal grote gemeenten die heel veel dossiers in de pijplijn zitten hebben of misschien al dachten dat er een wijziging zou komen of meer informatie hadden dan sommige anderen, ook hun voordeel zouden gaan doen bij de uiteindelijke toekenning van de totaalbedragen. Het lijkt me heel interessant om daar eens naar te kijken, wanneer dat plaatje volledig zal zijn.

Ik ben het eens met de collega's die al gezegd hebben dat heel dit dossier bij de minister van Mobiliteit zou moeten zitten. Ik denk dat dit een les is voor de toekomst.

Dan kom ik bij een tweetal vragen die ik wil stellen, minister.

Kijk naar wat er nu gebeurt om die middelen toch nog besteed te krijgen. Men gaat eigenlijk zeggen: voordien was er 15 miljoen euro voor het Fietsfonds, met de provinciebesturen, en nu gaan we opeens 45 miljoen euro ter beschikking stellen. Minister Somers heeft mij nog verzekerd dat er in elke provincie effectief projecten zullen zijn voor die 9 miljoen euro. Dat betekent dus dat die provincies op een goudmijn zitten voor mogelijke fietsinfrastructuur, en dat we daar tot vandaag met de Vlaamse overheid te weinig gebruik van maken. Hetzelfde geldt voor de lokale besturen. Dat is niet het succes geworden dat we hadden gehoopt, maar zij hebben toch in aanzienlijke mate duidelijk gemaakt dat zij een partner zijn voor de Vlaamse overheid als het gaat over de uitrol van fietsinfrastructuur.

Mijn vraag is dan: welke lessen trekt u daaruit? Hoe gaat u er in de toekomst, wanneer het Kopenhagenplan afgerond is, voor zorgen dat die blijkbaar zeer grote capaciteit en wil bij de provinciebesturen en de lokale besturen om fietspaden aan te leggen, gehonoreerd kan worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor deze vragen. Het zijn alleszins allemaal zeer interessante vragen.

Ik zal eerst even ingaan op de versnippering. Ik denk dat we sowieso even de belangrijkste fietsinvesteringen mogen benoemen. Dat is ten eerste het Fietsfonds, met de fietssnelwegen. Daarvoor heeft men in het verleden een netwerk aangeduid van 2776 kilometer, en daarvan is vandaag ruim 1600 kilometer gerealiseerd. Er is dus nog ruim 1260 kilometer te gaan. In het Fietsfonds focussen lokale besturen en provincies vooral op fietssnelwegen. Voor lokale besturen is dat in het kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De provincies prefinancieren en vorderen die middelen terug via het Fietsfonds, althans 50 procent van de middelen.

Een ander belangrijk aspect, dat we zelf hebben uitgerold in deze legislatuur is het verhaal van de schoolroutes, in navolging van de schoolomgevingen. De schoolomgevingen gingen over een straal van maximaal 100 meter rondom de school, de schoolroutes gaan over de meest gebruikte wegen. Waarom? Omdat jaarlijks veertien kinderen per dag betrokken raken bij een ongeval op weg naar school. We kennen de cijfers, voor ons was verkeersveiligheid een absolute must. Ik heb vandaag de cijfers niet bij me over hoeveel lokale besturen meewerken en hoeveel fietsroutes we al aangepakt hebben, maar het zijn er heel wat. We hebben dat tweeledig gedaan. Ten eerste hebben we de knelpunten op onze gewestwegen aangepakt. Dat doen we zelf. De knelpunten worden aangegeven door de lokale besturen, want zij weten welke fietsroutes maximaal gebruikt worden. Tegelijkertijd hebben we een subsidie voor de lokale besturen, specifiek voor die schoolroutes. Dat is louter met de klemtoon op verkeersveiligheid voor de schoolgaande jeugd.

Dan hebben we het Kopenhagenplan. Het lijkt alsof alle collega's medelijden met mij hebben omdat het collega Somers is die dat trekt, en niet ik. Voor alle duidelijkheid: we hebben dat samen gebracht. U zult ook zien dat die besluiten van de Vlaamse Regering telkens samen gebracht zijn.

Hoe is dat Kopenhagenfonds tot stand gekomen? We hebben vooreerst het economisch en maatschappelijk relanceplan in het kader van Vlaamse Veerkracht. We hebben de experts gehoord, en zij hebben gezegd: 'Creëer zoveel mogelijk kilometers aan fietspaden in het kader van meer duurzame verplaatsingen.' Daar zijn we mee aan de slag gaan. We hebben daarvoor veel middelen toegewezen gekregen. We doen heel veel met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), met name alles wat te maken heeft met gewestwegen, maar ook Lantis,

De Vlaamse Waterweg en De Werkvennootschap, waarbij we maximaal veel investeren. Ik wil u graag nog even dat cijfer geven, collega's: van 2019 tot en met nu hebben wij met de entiteiten binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken 220 miljoen euro geïnvesteerd in fietssnelwegen. Daardoor zitten we op dit ogenblik aan een realisatiegraad van 1600 kilometer, naast wat de provincies doen. 220 miljoen euro hebben wij zelf, met verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein MOW, uitgerold.

Waarom is de verdeling van die 150 miljoen euro onder voogdij van minister Somers gekomen? Specifiek omdat we de lokale besturen wilden aanmoedigen om fietspaden aan te leggen. Daarbij is het principe 'een euro voor een euro' gelanceerd. De verdeling over de lokale besturen gebeurt dan conform de trekkingsrechten op basis van het inwonersaantal. Zo kan elk lokaal bestuur maximaal, conform de trekkingsrechten, overgaan tot het aanleggen van fietspaden. Dat waren relancemiddelen, en die moesten uiterlijk dit jaar vastgelegd worden. Vandaar dat een deadline op 15 oktober opgelegd was voor de lokale besturen. Een aantal maanden geleden zijn we inderdaad tot de conclusie gekomen dat die 150 miljoen euro waarschijnlijk niet integraal vastgelegd zou worden. Er is dan een versoepeling gekomen inzake het Kopenhagenplan, maar er is toen ook beslist dat we die middelen zeker niet verloren wilden laten gaan. Er werd dus beslist om dat nog te gebruiken, temeer omdat we van de provinciale besturen te horen kregen dat ze hogere noden hadden en dat de upgrade van 10 miljoen naar 15 miljoen euro voor het Fietsfonds voor hen niet volstond. Zij wilden ook extra middelen. We hebben toen gezegd: 45 miljoen van die 150 miljoen euro uit het Kopenhagenfonds stellen we ter beschikking van de provinciale entiteiten. We hebben dat wel evenredig gedaan: elk provinciebestuur krijgt 9 miljoen euro. Zo kunnen zij in hun provincie de vlucht vooruit nemen en een aantal bijkomende investeringen doen, met de wetenschap dat dit voor de provinciale entiteiten uit te voeren is tegen 15 november.

Collega's, ik heb veel vragen gekregen, zowel van de provinciale entiteiten zelf als hier in de commissie, over het feit dat er te weinig geld is in het Fietsfonds. Sta mij toe om toch nog eens even de evolutie mee te geven van de vorige legislatuur tot nu. In 2014, opgenomen uit het Fietsfonds: 3,1 miljoen euro. In 2015, opgenomen uit het Fietsfonds: 3,7 miljoen. In 2016, opgenomen uit het Fietsfonds: 4,3 miljoen. In 2017, opgenomen uit het Fietsfonds, door de provincies: 7,2 miljoen, in 2018: 9,5 miljoen en in 2019 – het enige jaar waarin men hoger zat –: 11,2 miljoen. In 2020 zat men op 9,2 miljoen, in 2021 hebben we het verhoogd naar 15 miljoen. Toen is 14,5 miljoen euro opgenomen. Nu, voor 2022 hebben we twee calls. We bekijken nu of we die 15,5 miljoen volledig kunnen vastleggen. Daarvoor kijk ik naar wat de provincies gaan aanvragen. Boven op die 15,5 miljoen is er dit jaar nog die 45 miljoen. Ze hebben dus 60,5 miljoen euro om de fietssnelwegen uit te rollen. Is dat veel te weinig? Ik weet het niet. Maar ik denk dat het belangrijkste is dat we die fietssnelwegen uitgerold hebben.

Mevrouw Fournier, u hebt ook verwezen naar de ongelijkgrondse kruisingen met gewestwegen, en dat vind ik een heel terechte opmerking.

Men streeft ernaar om zoveel mogelijk fietssnelwegen zonder onderbreking te kunnen aanleggen, maar het gebeurt vaak dat een fietssnelweg kruist met een gewestweg. De kostprijs om die kruising ongelijkgronds te maken is duur, en het betekent een interveniëring van de gewestweg. Daarvoor krijgt men dan een bijkomende subsidie van het gewest, om dat toch te faciliteren. Daarnaast, als het gaat over waterwegen, gebeurt het ook dat fietssnelwegen gefinancierd worden vanuit Europa. Dat betekent dus dat men dan met én gewest én Europa én provincie samenwerkt om de vlucht vooruit te nemen. Dat is dus ook een reden waarom men voor bepaalde facetten een aparte subsidie geeft.

Los daarvan, ben ik altijd mede pleitbezorger van meer eenvoud. Maar het hele gamma van schoolroute, schoolomgeving, verkeersveiligheid, Fietsfonds, plus Kopenhagenplan – dit jaar 45 miljoen euro –, betekent dat er dit jaar 60 miljoen euro is voor de provincies om fietssnelwegen versneld uit te rollen. MOW investeert met al zijn entiteiten 220 miljoen euro voor fietspaden die deze legislatuur tot nu toe al gerealiseerd zijn. Heel veel daarvan zit natuurlijk bij Lantis, bij Werken aan de ring, maar daarnaast zit er ook een belangrijk aandeel bij De Vlaamse Waterweg en bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Het doel is nog altijd vooral om allemaal samen – lokale besturen, provinciale besturen en Vlaamse overheid – zoveel mogelijk veilige en comfortabele fietsinfrastructuur te hebben. Dat blijft het doel. Ik hoop dat zo, met vereende krachten, te kunnen doen. Ik hoop de prognoses over wat de provincies nodig hebben zo snel mogelijk te krijgen – op dit ogenblik heb ik ze enkel van Vlaams-Brabant – en dan zullen we zien wat nodig is.

Ik moet het altijd herhalen: we zijn nu bezig met het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP), en dat is een heel moeilijke oefening, dus nu al de vraag voor meer middelen voor het Fietsfonds ... De ene iets meer geven, betekent iets afpakken van de andere. Je kunt een euro maar één keer uitgeven, dus dat betekent dan dat je andere dingen moet schrappen in het investeringsplan. Ik denk dat we deze legislatuur een enorme inspanning gedaan hebben voor het Fietsfonds. Ik hoop dat men dat ook waardeert, want de brieven en de persberichten die ik daar vaak over moet lezen, laten me soms denken dat men blijkbaar niets waardeert, terwijl we toch met heel veel budgetten over de brug komen. Maar enfin, ik hoop dat men de 60 miljoen euro die voor dit jaar zijn vrijgemaakt voor fietssnelwegen zeker waardeert bij de provinciale entiteiten. We zullen zien hoe het nu verder gaat met de volgende prognoses. Ik hoop zo snel mogelijk te weten wat de aanvragen zijn en wat we vastgelegd kunnen krijgen, zodat we daarmee verder kunnen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u, minister. Voor alle duidelijkheid: het was geen kritiek op uw fietsbeleid. Ik weet dat u enorme inspanningen doet voor het fietsbeleid. Het is nog niet altijd zichtbaar op de baan, maar ik denk dat het binnen dit en twee jaar wel duidelijk zichtbaar zal zijn in welke fietspaden u allemaal geïnvesteerd hebt.

U verdedigt het Fietsfonds, en dat siert u ook. Maar ik wil eventjes teruggaan naar enkele maanden geleden, naar het begin van de discussie over het Fietsfonds. Het kwam op ons, als parlements lid, raar over. U had 300 en zoveel miljoen euro vanuit Vlaanderen, en de provincies hadden fietsdossiers klaarliggen en ze hadden vanuit het Fietsfonds elk hun budget, maar wij vonden het jammer dat die dossiers niet gerealiseerd konden worden. En opeens kwam minister Somers daartussen gefietst met een budget van 150 miljoen euro voor de gemeenten, terwijl de provincies klaar waren met enkele dossiers om direct te kunnen starten. Ondertussen is dat voor een groot stuk opgelost met die extra 45 miljoen euro. Daar zijn wij, en ik denk ook de provincies, heel tevreden mee. Laat ons hopen dat de dossiers die nu in de lade klaarliggen bij de provincies, zo snel mogelijk opgestart kunnen worden met die 45 miljoen euro extra.

Nog een laatste punt: het siert u wel, minister, dat u heel collegiaal bent tegenover minister Somers. Wij zijn dat van onze kant misschien iets minder, omdat wij wel de nodige appreciatie voor u hebben. Maar al bij al: we zijn blij met uw fietsbeleid, we zijn blij met de budgetten die ertegenover staan. Laat ons hopen dat we allemaal voor hetzelfde doel gaan, en dat het niet te veel versnipperd wordt in allerlei verschillende departementen.

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 het Kanaal Bossuit-Kortrijk
– 391 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Stijn Bex

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Bij de bespreking van de begrotingsuitvoering 2021 las ik over het Kanaal Bossuit-Kortrijk dat er een ontwerp van voorkeursbesluit opgemaakt is, zoals voorzien in het proces Complexe Projecten, dat nog verder moet worden besproken met en voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Ik heb in april 2022 in deze commissie een stand van zaken gevraagd in dit dossier. U zei toen: "Het ontwerp van voorkeursbesluit voor het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' werd opgesteld voor agendering op de ministerraad van 17 december 2021. Maar er kon toen in de schoot van de Vlaamse Regering geen overeenstemming bereikt worden over dit dossier. Er was nog geen consensus in de interkabinettenwerkgroep. Er waren nog heel veel vragen. Wij blijven daar naarstig op voortwerken." In verband met de timing zei u: "Ik hoop meer duidelijkheid te kunnen geven tegen de zomer. Ik hoop dat wij tegen dan het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' vlot kunnen trekken. Het is nodig voor de modal shift, voor het weghalen van transporten van de weg."

In juni antwoordde u op een schriftelijke vraag dat er nog geen vooruitgang was. Ondertussen is de zomer al een tijdje achter de rug en daarom had ik graag het volgende van u geweten.

Welke vooruitgang is er bereikt in dit dossier? Wat zijn de eventuele obstakels om te landen in dit dossier?

Wanneer wordt het ontwerp van voorkeursbesluit behandeld op de regering?

Komt er dit jaar nog vooruitgang in dit dossier?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik begrijp dat men in West-Vlaanderen volop uitkijkt naar dat dossier. Dit dossier staat in ons regeerakkoord 2019-2024. Het staat ook in mijn beleidsnota. Daarin staat dat wij willen investeren in K-R8 en eveneens in de opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Beide zijn opgenomen als grote investeringsprojecten. Ik begrijp dan zeker vanuit de regionale betrokkenheid dat men daar meermaals vragen over stelt. Ik heb daar alle begrip voor. Maar ik vrees dat ik vandaag in mijn antwoord wat minder duidelijk zal moeten zijn. Ik kan nog niet echt een doorbraak melden in dat dossier.

De Vlaamse Regering nam op 8 september 2017, op voorstel van mijn voorganger, minister Ben Weyts en minister van Omgeving Joke Schauvliege, de startbeslissing van dit complex project. De startbeslissing omschrijft de hoofddoelstelling van het project als de opwaardering en/of aanpassing van de waterweg om een vlotte verbinding te creëren tussen de Leie en de Schelde. Op 19 juli 2019 is er op basis van een interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst beslist om een geïntegreerde aanpak van het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk uit te werken. Dat gebeurt als een gecombineerd project, samen met de K-R8. Daardoor is de kostprijs ook verder opgelopen tot het enorme kostenplaatje van zowat 1 miljard euro. Daarvan is up-front zowat 300 miljoen euro nodig voor de vrijwillige verwervingen en ont-eigeningen voor onder meer de K-R8.

Samen met de lokale besturen en de collega-minister bevoegd voor Omgeving, zetten we het geïntegreerd planproces voor K-R8 verder. Hierbij zetten we in op een geïntegreerde visie voor mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen met aandacht voor de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Dat moet finaal leiden tot een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). Op en rond de R8 lopen ook andere projecten, zoals de realisatie van de trompetaansluiting met de A19 – in uitvoering, einde voorzien eind 2024 –, de werken aan de R8 ter hoogte van Kuurne – daarvan is de studie lopende – en de paperclip in Harelbeke. Hierbij wordt maximaal afgestemd met de doelstellingen vevat in de studies rond het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk

Dus, ik begrijp, mevrouw Fournier, dat uw geduld wat op de proef gesteld wordt. Ik heb inderdaad in mijn eerder antwoord gezegd dat ik hoopte in de zomer te kunnen landen. Maar op dit ogenblik staan nog niet alle neuzen in dezelfde richting. Er is nog wel wat masseerwerk nodig. Het gaat immers om heel veel geld. Maar ik vind dat wij de engagementen van het regeerakkoord moeten honoreren. Ik blijf ervoor ijveren om tot een voor alle partijen aanvaardbaar compromis te komen en om vooruitgang te kunnen boeken.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u, minister, voor uw eerlijke antwoord. Het is geen positief antwoord. Ik weet dat het een complex project is. Er is ook een immens budget mee gemoeid. Oorspronkelijk werd het op 700 miljoen euro geraamd en nu is er al sprake van 1 miljard euro. Dat is inderdaad wel heel veel. U zegt dat de neuzen niet allemaal in dezelfde richting staan. Maar regionaal is dat wel het geval, over de partijgrenzen heen. Eind 2020 was er een gezamenlijk persbericht. U hebt dat wellicht ook wel ontvangen. Alle burgemeesters, besturen en het provinciebestuur zaten op dezelfde lijn om het project te realiseren. Daar is er wel eensgezindheid.

Als ik het goed begrijp, hebben wij het kanaal, het water, en daaraan is de R8 gekoppeld. Wat de trompetaansluiting betreft, gaat het goed vooruit. Ik kijk ernaar uit dat eind 2024 gerealiseerd te zien. Maar er is nog het kruispunt in Kuurne en dat in Harelbeke. Ik heb daarover een bijkomende vraag. Het complexproject op zich zit misschien wat moeilijker, maar zal er concreet voortgewerkt worden aan die deelprojecten, de kruispunten van de R8 in Kuurne en Harelbeke? Kan dat onderdeel niet versneld worden aangepakt? Daarvoor moet men zeker niet de taliteit van het complex project uit het oog verliezen. Hoever staat het met de kruispunten van de R8 in Kuurne en Harelbeke?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Zoals ik daarnet al heb gezegd, loopt de studie voor die kruispunten. Maar die studie wordt maximaal afgestemd op de alternatieven opgenomen in het complex project voor het kanaal. Wij streven naar een geïntegreerde aanpassing van het kanaal en de R8. Daartoe moeten die deelprojecten gelijklopen. Er liggen alternatieven op tafel en het is nog altijd onze betrachting binnenkort met een voorkeursbesluit te kunnen gaan landen. De kruispunten in Kuurne en Harelbeke moeten mee in de lijn liggen van wat de voorkeur krijgt in het voorontwerp. Die studie is lopende. Ik blijf ze opvolgen. Het is niet de bedoeling alles te bevriezen tot alles definitief rond is. Wij blijven voortwerken. Ik hoop zo snel mogelijk een doorbraak te kunnen forceren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van de richtingaanwijzers in het verkeer – 393 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Stijn Bex

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Uit een recente steekproef van mobiliteitsorganisatie Touring blijkt dat bijna de helft van de autobestuurders geen richtingaanwijzers gebruikt als ze van rijstrook veranderen. Dit is nochtans verplicht bij het uitvoeren van een zijdelings manoeuvre, ook als er niemand anders in de buurt is. Voor deze steekproef telde Touring 2200 voertuigen op verschillende locaties. Ook bij het verlaten van de snelweg gebruikt 40 procent van de autobestuurders de richtingaanwijzers niet. Bij het verlaten van een rotonde is dit zelfs 60 procent, hoewel dit ook sinds 2004 verplicht is.

Sinds 2005 voert Touring deze steekproeven op regelmatige basis uit en ze stellen daarbij vast dat de situatie ook niet verbetert. Het zorgt voor grote frustraties bij andere weggebruikers en brengt heel wat onveilige situaties met zich mee. Het is dan ook de enige manier waarop we met anderen kunnen communiceren op de weg. Sensibilisering blijft noodzakelijk en we moeten er de aandacht op blijven vestigen.

Dat brengt mij tot de volgende vragen, minister.

Hebt u zicht op het aantal ongevallen dat hierdoor veroorzaakt wordt?

Zijn of worden er nog sensibiliseringscampagnes opgezet om het belang van de richtingaanwijzers extra in de verf te zetten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Mertens, voor uw vraag.

Specifiek wat betreft het niet gebruiken van richtingaanwijzers: dit is niet als dusdanig geregistreerd in onze verkeersongevallen. We hebben dan ook niet echt een rechtstreeks zicht op het aantal ongevallen dat veroorzaakt wordt door het niet gebruiken van de richtingaanwijzer.

Gaan we daar gericht een campagne voor voeren? Dat is op dit ogenblik niet voorzien. In het kader van de campagne focussen we volop op de drie grote killers. U kent die killers: snelheid, rijden onder invloed en afleiding. We denken dat het het belangrijkste is om op die drie grote killers te blijven focussen. We weten natuurlijk dat de richtingaanwijzer niet gebruiken vaak aanleiding kan geven tot een ongeval, maar men gebruikt die vaak ook niet omdat men afgeleid is of onder invloed is of om welke reden dan ook. We blijven dus in het kader van die campagnes volop focussen op die echte killers. Daarom doen we niet echt een gerichte campagne voor de richtingaanwijzers.

– *Martine Fournier treedt als voorzitter op.*

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Dank u voor het antwoord, minister.

Inderdaad, de drie grote killers veroorzaken heel veel ongevallen, helaas ook heel veel dodelijke ongevallen. Dat is dus heel belangrijk.

Wat die richtingaanwijzers of 'pinkers' betreft, is het jammer dat dit toch niet extra onder de aandacht gebracht wordt. Maar het hangt natuurlijk ook samen met de mentaliteit van de bestuurder van een voertuig. Iedereen heeft daar ook de verantwoordelijkheid om zich veilig in het verkeer te begeven en die richtingaanwijzers toch te gebruiken. Dank u wel.

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 rol van burgerbewegingen in de besluitvorming bij De Lijn – 411 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, tijdens de commissievergadering van 6 oktober hadden we het over de gefaseerde invoering van de basisbereikbaarheid. Daar is het gisteren in de plenaire zitting ook nog even over gegaan. We weten dat de stap die u daar tijdens de zomervakantie gezet hebt, leidt tot een belangrijke rol voor De Lijn bij de gefaseerde uitrol. In de context van die vergadering hebt u een aantal zaken nog eens bevestigd. Meer bepaald gaat het dan over de autonomie die aan de Lijn gegeven wordt om weliswaar telkens in overleg en consensus met de lokale besturen en de vervoerregioraden in het basisbereikbaarheidsplan, een aantal trajecten te verbeteren. U zei ook dat de plannen die door de vervoerregioraden zijn opgemaakt, uiteraard de leidende documenten blijven en dat die ook gehonoreerd blijven. Dat zijn een aantal zaken die voor mij evident zijn in heel de veranderde aanpak van basisbereikbaarheid.

Maar dan las ik, een beetje tot mijn verbazing en ook onduidelijkheid, die ik nu uit de wereld hoop te helpen, een aantal verklaringen van de burgerbewegingen in Antwerpen, die in het kader van de nieuwe Vlaamse engagementen voor de overkapping van de Antwerpse Ring en de modal shift toch een aantal zaken geponeerd hebben in de pers. Ze zeggen dat zij inspraak krijgen in een inhaaloperatie – wat dat ook mag zijn en wat dat concreet mag betekenen – die er moet komen bij De Lijn. Die moet de openbaarvervoermaatschappij met gerichte maatregelen zoals meer personeel, meer materieel en betere doorstroming toelaten om de huidige malaise te keren en de invoering van het plan basisbereikbaarheid stelselmatig te realiseren. Ik heb absoluut veel begrip voor de burgerbewegingen en hun mening over het openbaar vervoer in Antwerpen – ik ken daar wel wat mensen die daar ook iets over te zeggen hebben –, maar ik schrok een beetje toen zij het hadden over inspraak inzake de inzet van personeel, meer personeel, materieel en betere doorstroming. Alle suggesties zijn welkom wat dat betreft, maar ik heb daar toch een aantal vragen over.

Minister, kunt u de inspraak die vooropgesteld wordt door de burgerbewegingen nader toelichten? Is dat een afspraak tussen De Lijn en de Vlaamse overheid en de burgerbeweging? Werd dit met alle actoren, onder andere ook de vervoerregioraden, besproken? Hoe kwam deze beslissing concreet tot stand?

Niet onbelangrijk, als we in Antwerpen de burgerbewegingen inspraak geven, verdergaand dan de vervoerregioraden zoals die vandaag opgebouwd zijn, gaan we die methodiek dan Vlaanderenbreed uitrollen? Komen er ook elders in Vlaanderen burgerbewegingen of burgers die kunnen participeren aan de besluitvorming in of naast de vervoerregioraad?

Welke zijn de verwachtingen van u als minister en van De Lijn ten aanzien van de burgerbewegingen? Wat is de precieze finaliteit van deze koerswijziging?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, dank voor uw vragen.

U hebt zelf al gezegd dat we het recent in deze commissie uitgebreid hadden over de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid. We zijn toen misschien niet specifiek ingegaan op de Antwerpse situatie, maar alleszins denk ik dat de meeste collega's hier in deze commissie weten dat er inzake het tramnet voor Antwerpen in het kader van de openbaarvervoerplannen geen consensus, geen eensgezindheid was binnen de vervoerregioraad. Ik beklemtoon graag het woord 'vervoerregioraad', want het is de vervoerregioraad die zich mee moet uitspreken over de openbaarvervoerplannen. We hebben destijds een heel verhaal gehad rond het afschaffen van tramlijn 4 en tramlijn 7. Daar was geen consensus over. Men is dan opnieuw aan tafel gaan zitten. Er is een tweede plan gemaakt. Maar ook dat raakte niet door een vergadering van de vervoerregioraad in Antwerpen. Dan heeft men binnen diezelfde vervoerregioraad beslist om een werkgroep samen te stellen om zich verder te buigen over het tramnet in Antwerpen binnen het hele verhaal van basisbereikbaarheid. In deze werkgroep zitten ook Antwerpse burgerbewegingen en TreinTramBus. Dat is een beslissing die genomen is op het niveau van de vervoerregioraad. Ik vind dat als dusdanig helemaal geen vreemde vraag.

We gaan straks in de namiddag de volledige voortgangsrapportage krijgen rond alles wat te maken heeft met het Toekomstverbond en met het Oosterweelproject. U weet dat ook daar de Antwerpse burgerbewegingen onze partners zijn en dat zij ook daar samen meekijken naar hoe het routeplan van Antwerpen uitgerold kan worden en hoe het de modal shift 50/50 kan realiseren. In die zin vind ik het heel logisch en begrijpelijk dat men binnen de vervoerregioraad Antwerpen beslist heeft om de Antwerpse burgerbewegingen, die een fundamentele partner zijn in het Toekomstverbond, ook mee aan tafel te laten zitten in de werkgroep rond 'wat nu met het tramnet in Antwerpen?'. Het is alleszins de bedoeling dat die werkgroep tot een advies komt en dat de vervoerregio zich daarover dan finaal zal uitspreken.

Voor alle duidelijkheid: ik ben pro die draagvlakverwerking. Als we kijken naar circulatieplannen, dan is draagvlak heel belangrijk. Bij alles wat te maken heeft met mobiliteit, is draagvlak heel belangrijk. We weten dat op sommige locaties de uitdagingen nog groter zijn, zeker als we ook kijken naar Antwerpen en de ambitieuze 50/50-modal shift. Dan is dus het draagvlak en ook een gedragen tramplan zeker een goede zaak om daartoe te komen.

U vraagt of we dat moeten uitbreiden richting alle vervoerregioraden. Eén, het staat vervoerregioraden vrij om al dan niet organisaties te betrekken. Sommige hebben dat expliciet opgenomen in hun huishoudelijk reglement, andere niet. De meeste vervoerregioraden hebben alleszins een goedgekeurd kernnet en ook een aanvullend net. Wij hebben als Vlaamse Regering dat kernnet definitief vastgesteld, maar specifiek voor Antwerpen werd dan voorbehoud gemaakt voor het tramnet, omdat daarover geen consensus was. Alleszins mogen vervoerregioraden zelf zorgen voor een maximaal draagvlak voor alle plannen die zij uitrollen. En draagvlak vergroten door meer organisaties, bewegingen, verenigingen erbij te betrekken is uiteraard zeker een goede zaak. Dat kan alleen maar het draagvlak vergroten. Dat kan ik dan ook alleen maar toejuichen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u wel voor het antwoord. Het zorgt in ieder geval voor meer duidelijkheid. Als we alleen moeten afgaan op de pers, dan weet je natuurlijk niet alles. Het is heel duidelijk, als ik u hoor dat dit een beslissing is binnen de autonomie van de vervoerregio Antwerpen. Het is niet onverstandig om soms eens het instrument van de participatie op te zoeken en mensen rechtstreeks te betrekken of vertegenwoordigers van de bevolking te betrekken bij de opmaak

van plannen en met het zoeken naar draagvlak. Daar volg ik u in. Ik doe dat lokaal ook heel vaak. Dat werkt.

Ik las in de motie van collega Bex die gisteren niet goedgekeurd is in de plenaire zitting, dat hij bijvoorbeeld ook vroeg naar een burgerbevraging – of het was eerder, hij zal me wel corrigeren, ik heb hem al zijn hand zien opsteken. Maar dat is nog iets anders. Je kunt veel meer doen met het echt betrekken rond de tekentafel van mensen die vertegenwoordiger zijn van de burgers met kennis van zaken. Daar geloof ik wel in. Het is heel goed dat dat binnen de autonomie van de vervoerregioraad geldt, dat dat zal leiden tot een advies dat dan op de vervoerregioraad zelf tot een beslissing moet leiden. Daar ga ik absoluut mee akkoord. Dat is helemaal goed.

Kunnen of moeten we dat Vlaanderenbreed uitrollen? Ik denk niet dat we dat mogen en moeten opleggen vanuit Vlaanderen. Ik denk wel dat er misschien goede lessen getrokken kunnen worden uit – laat ons zeggen – een soort proefproject nu in Antwerpen wat betreft het openbaarvervoerplan, want de vervoerregioraden zitten natuurlijk niet stil. Zodra het openbaarvervoerplan zoals in mijn vervoerregio is goedgekeurd, dan gaan we een stap verder. Dan gaan we richting de wegencategorisering, dan ga je kijken naar het zwaar vervoer, naar het fietsbeleid. In sommige gevallen kan het nuttig zijn om ook daar de knowhow en de ervaring van burgers, van mensen uit de praktijk mee aan tafel te hebben. Misschien is het wel nuttig om dan aan de Vervoerregioraad Antwerpen te vragen om de lessen die ze trekken uit de manier van participatie te delen met andere vervoerregioraden, al dan niet via vertegenwoordigers van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) of van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) die in al die vervoerregioraden actief zijn.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Maertens, dank voor de vraag. Wij zijn met Groen inderdaad al langer vragende partij om meer burgerinspraak te creëren rond hoe de hervorming van het openbaar vervoer tot stand kan komen. Volgens ons is het heel duidelijk dat dat in heel veel vervoerregio's te weinig gebeurd is. Collega Maertens, ik kan u geruststellen. Ik heb de tekst van mijn motie van gisteren er nog eens bij genomen. Wij stellen voor om enerzijds het aspect van participatie extra vorm te geven in het decreet en een brede maatschappelijke bevraging te organiseren. Het zijn dus de beide. Alleszins zie ik op dit punt geen reden waarom u gisteren de motie niet goedgekeurd zou hebben want ik begrijp dat u ook wel enthousiast wordt van dat voorstel.

Minister, ik heb gisteren dus een motie toegelicht in de plenaire vergadering waarin ik vraag om snel werk te maken van een beter openbaar vervoer en aan een aantal knelpunten – ik ga dat hier niet helemaal toelichten, u hebt die misschien zelf al kunnen bekijken, anders nodig ik u uit om dat zeker nog te doen – toch nog vooruitgang te boeken inzake basisbereikbaarheid. De fractieleider van Open Vld, die de enige was van de meerderheid die tussenkwam, zei: 'Laat ons nu niet vooruitlopen op de feiten, laat ons eerst de analyse van het Rekenhof afwachten voor we grote conclusies gaan trekken over hoe we basisbereikbaarheid verder vormgeven.' Ik vond dat een zeer vreemde uitspraak. Ik ben er wel wat van geschrokken. Ik kan me niet inbeelden dat het niet de bedoeling is om, ondanks dat er heel veel dingen van basisbereikbaarheid in het slop zitten, toch nog op korte termijn werk te maken van een zo groot mogelijk succes. Dat wou ik toch even bij u aftoetsen en ik nodig u opnieuw uit om de motie die ik gisteren ingediend heb, toch nog eens door te nemen. Ik nodig hiervoor ook de collega's uit, want collega Maertens, het is niet te nemen of te laten. Dat heb ik gisteren ook gezegd. Als er dus dingen zijn waarvan u zegt dat u dit of dat nog wilt aanpassen, dan kunnen we misschien over

meerderheid en oppositie heen samenwerken aan een visie. Ik ben daar zeker toe bereid.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank voor de bijkomende vragen. Collega Maertens, specifiek voor het tramnet – dat wil ik toch wel heel erg benadrukken – waar geen consensus over was, heeft men gezegd dat men die bijkomende onderzoeken gaat doen en die werkgroep gaat oprichten waar men heel wat burgerbewegingen en verenigingen zoals TreinTramBus bij gaat betrekken. Persoonlijk vind ik dat ook een goede zaak. Als er geen consensus is over twee plannen, dan moet men opnieuw aan de tekentafel gaan zitten. We moeten ervoor zorgen dat er een zo breed mogelijk draagvlak is.

U maakt terecht de bedenking dat we dat ook moeten doen voor andere elementen in de andere vervoerregioraden. De openbaarvervoerplannen zijn op dit moment bijna overal afgeklopt, maar op dit ogenblik zijn al die vervoerregioplannen bezig met hun mobiliteitsplannen. Het is ook belangrijk dat jullie daar een breed draagvlak hebben. Op het vlak van wegategorisering, fietsplannen, routes voor zwaar vervoer is het inderdaad goed dat er overal mee inspraak gecreëerd wordt. Nu, ik neem ook aan dat die mobiliteitsplannen allemaal onderworpen worden aan openbaar onderzoek. Maar de participatie, dat draagvlak is altijd heel belangrijk.

De secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de heer Boelaert, is ambtelijk voorzitter in de vervoerregioraad Antwerpen. U weet dat er telkens een ambtelijke en een politieke voorzitter is. Hij is daar ambtelijk voorzitter. De knowhow en de kennis die hij vergaart in de vervoerregioraad Antwerpen inzake burgerparticipatie en draagvlak, kan zeker breed uitgespreid worden naar de andere vervoerregioraden. Opnieuw, meer draagvlak kunnen we uiteraard alleen maar toejuichen.

Mijnheer Bex, wat betreft uw motie: ik heb die niet onmiddellijk bij me. Ik heb ook nog niet gecontroleerd wat specifiek gezegd zou zijn door mijn fractievoorzitter in het parlement. Ik wil bij dezen wel meegeven – dat is ook heel duidelijk gebleken in deze commissie toen we het hadden over de verdere uitrol van basisbereikbaarheid en de fasering – dat men daarmee van start gegaan is. We gaan niet wachten op een verslag van het Rekenhof, als dat bedoeld zou zijn. Dat is zeker niet onze opzet. We gaan verder met de gefaseerde uitrol. Men gaat daar ook in januari mee starten.

U weet dat wat dat betreft De Lijn sowieso haar aanbodaautonomie, ook de gekaderde prijsautonomie ter beschikking gekregen heeft in het kader van dat openbaardienstencontract. Het is binnen dat openbaardienstencontract dat die kernwoorden – de klantvriendelijkheid, de duurzaamheid en de efficiëntie – er specifiek toe moeten leiden om te komen tot een beter openbaar vervoer. Ik heb altijd gezegd en ik blijf dat ook herhalen dat we een heel ambitieus, maar ook een heel goed dienstencontract hebben van 2022 tot 2027, voor de komende vijf jaar. ik heb er alle vertrouwen in dat De Lijn alles op alles gaat zetten om die efficiëntiewinsten te boeken en om zo te zorgen voor een beter openbaar vervoer.

Een en ander staat of valt natuurlijk ook met een aantal strategische investeringen. Dan kom ik weer bij de situatie van Antwerpen en de moeite die men daar had voor het opmaken van een nieuw tramplan. Dat heeft natuurlijk ook te maken met het feit dat er een aantal noodzakelijke investeringen, strategische en nieuwe investeringen, moeten komen, maar tegelijkertijd dat we daar ook met die onderhoudsachterstand zitten uit het verleden. We proberen daar binnen De Lijn nu een antwoord op te bieden. Dat zorgt ook voor een breder draagvlak straks voor een nieuw openbaarvervoerplan waar alle partijen zich gezamenlijk over buigen.

Het draagvlak is dus heel belangrijk. Het mag voor mijn part breed uitgerold worden naar alle vervoerregioraden. Als het gaat over de nieuwe plannen die zij nu maken, mobiliteitsplannen en dergelijke meer: hoe meer draagvlak, hoe beter. Ik hoop dat we te gepasten tijde ook groen licht zullen krijgen voor een aangepast tramnet in Antwerpen. Maar het zal waarschijnlijk samengaan met onder andere de strategische investeringen. Ik denk aan de premetro Kerkstraat-Pothoekstraat en dergelijke, waar we recent toch ook groen licht voor gegeven hebben.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u wel, minister, voor het antwoord.

Ik denk dat alles duidelijk is wat dat betreft. We hopen lessen te kunnen trekken uit de participatie in Antwerpen. Het mag inderdaad andere vervoerregioraden er zeker niet van weerhouden om dat ook te doen op andere domeinen zoals het mobiliteitsplan. Alleen, de ervaring uit die vervoerregioraad waar ik zelf deel van uitmaak, leert toch een beetje dat het tempo veelal door de studie bureaus wordt bepaald en dat de burgemeesters of schepenen dan wel eens eventjes op de rem moeten staan om echt een draagvlak te zoeken, om te weten wat er leeft binnen die gemeenten. We moeten ervoor zorgen dat het geen Vlaamse eenheidsworst wordt, maar wel een mobiliteitsplan op maat van de regio. Maar goed, dat zal afhangen van de dynamiek in elk van de vervoerregioraden. Als het dus een element is om eventjes op de rem te staan en om wat participatie te zoeken bij bepaalde thema's, denk ik dat dat zeker moet kunnen.

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 grensoverschrijdend openbaar vervoer – 412 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het gebeurt niet zoveel dat ik Het Belang van Limburg lees. Ik doe dat wel als ik met behulp van zoekrobots op interessant nieuws bots. Recent verscheen in die krant een dubbelinterview met u en uw Nederlandse collega, staatssecretaris voor Infrastructuur Vivianne Heijnen. U hebt het daarin over het belang van grensoverschrijdende plannen om een betere verbinding te maken tussen beide Limburgen. Terecht lees ik dat een grens geen barrière mag zijn. Aan de andere kant van Vlaanderen, in West-Vlaanderen, is er de grens met Frankrijk. In 2018 werd in de vervoerregio Westhoek het grensoverschrijdende project Transmobil gestart. Recent werd in het kader van dat project de eerste buslijn in gebruik genomen, de lijn Ieper-Armentières. Op de lijn Poperinge-Hazebrouck is het nog even wachten, door een verschil in wetgeving tussen beide landen.

Daarover heb ik een aantal vragen. Wat is uw visie op het grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen Vlaanderen, Frankrijk en Wallonië? Welke initiatieven dienaangaande nam u sinds medio 2019? Werden deze afgetoetst met stakeholders zoals de lokale besturen en de vervoerregioraad? Op welke manier werden zij hierbij betrokken? Welke plannen staan er nog in de steigers? Wat is de timing van uitvoering? Hoe beoordeelt u het overleg met Frankrijk en Wallonië over het grensoverschrijdend openbaar vervoer? Welke rol kunnen en willen u en de Vlaamse overheid hier zelf in spelen? Vandaag is er overal een krapte op de arbeidsmarkt. In de regio Zuid-West-Vlaanderen en de Westhoek is die krapte al veel langer een probleem. Grensoverschrijdend openbaar vervoer kan werklozen aantrekken van

over de staatsgrens en de taalgrens. Dat lukt vandaag niet. Ik hoop echt dat het openbaar vervoer dat mede kan verhelpen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Goed dat men in West-Vlaanderen ook Het Belang van Limburg leest. Ik kan stellen dat Limburg en West-Vlaanderen veel gemeen hebben, zeker als het gaat over grensoverschrijdend vervoer. In ons mobiliteitsbeleid is er bijzondere aandacht voor dat grensoverschrijdend vervoer vanuit Vlaanderen naar Frankrijk. Ik sta positief tegenover de samenwerking met onze buurlanden en Wallonië om samen betere verbindingen te realiseren. Uiteraard staat en valt alles met het reizigerspotentieel voor deze verbindingen, dat de investeringen verantwoordt.

Mijnheer Maertens, u bent zeker goed geplaatst om te weten dat onder andere de vervoerregio Westhoek systematisch dat thema onder de aandacht brengt. De regio heeft ook – via de intercommunale Westhoek – zelf initiatief genomen om op het terrein een proefproject te implementeren. Het project omvat onder meer grensoverschrijdend vervoer vanuit Ieper naar Armentières, en van Poperinge naar Hazebrouck, telkens gedurende één jaar. Het gaat om een mooi voorbeeld van een bottom-upbenadering. Het project is gevraagd door de vervoerregio. De Vlaamse overheid heeft daarop positief gereageerd. De Vlaamse Regering heeft daarvoor een bedrag van 761.435,40 euro vrijgemaakt.

Nu, ik heb begrepen dat sinds 1 september 2022 de grensoverschrijdende verbinding Ieper-Armentières actief is. Wat dat betreft, denk ik – u zult het zelf beter weten dan ik – dat daar alleszins vooruitgang in geboekt wordt.

U vraagt als derde vraag ook welke plannen er nog in de steigers staan. De focus ligt nu op de grensoverschrijdende verbinding Poperinge-Hazebrouck, om die ook operationeel te krijgen. De reden dat dit proefproject nog niet is opgestart, heeft te maken met een aantal veiligheidsvereisten waarbij aan Franse zijde het gebruik van een bus zonder veiligheidsgordels niet toegelaten wordt voor een niet-urbane verbinding. Op dit ogenblik wordt onderzocht of via een private busmaatschappij, dan wel via de Franse exploitant, al dan niet een oplossing gezocht kan worden, om dit proefproject in de loop van 2023 ook te kunnen opstarten. Het is een gegeven dat de wil tussen beide partners aan beide grenzen er zeker is en dat die samenwerking alleszins loopt. De vervoerregio Westhoek heeft hiervoor middelen ter beschikking uit het VoM-budget (vervoer op maat).

Dan, uw vierde vraag, hoe beoordelen we het overleg met Frankrijk en Wallonië? Grensoverschrijdende mobiliteit kan natuurlijk niet zonder dat er een grensoverschrijdend overleg is. De Vlaamse overheid speelt hier een belangrijke rol inzake de organisatie van het openbaar vervoer. Daar zijn onze diensten dan betrokken, zowel het Departement Mobiliteit en Openbare Werken als De Lijn. Het is evident dat wij onze expertise gezamenlijk en gecoördineerd aanbrengen in het overleg met de betrokkenen aan Franse zijde. Het overleg met de Franse en Waalse partners loopt alleszins vlot, zegt onze administratie, en er is alleszins de wil om daaromtrent verder te werken.

In 2019 is er nog een intentieverklaring ondertekend tussen de verschillende partners, en daar willen we dus verder op blijven werken. We kennen de mobiliteitsproblematiek in onze Vlaamse ruit, maar zeker ook in de uithoeken is er nood aan een aantal mobiliteitsoplossingen, zeker grensoverschrijdend, en daar blijven we dus zeker ook alle aandacht voor hebben.

Ik hoop dat dat de West-Vlaamse, maar ook de Limburgse collega's bij dezen geruststelt.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister, voor uw antwoord.

Ik denk dat het goed is dat Vlaanderen proefprojecten die van onderuit komen, die bottom-up komen, mee ondersteunt. Ik hoor u zeggen: 760.000 euro. Ik weet nu niet of dat jaarlijks is of in totaliteit, maar op zich doet dat er ook niet toe. Ik denk dat het signaal heel belangrijk is, dat we ook daarnaar kijken. Want die grensoverschrijdende mobiliteit via het openbaar vervoer heeft misschien voor een heel klein stukje te maken met mensen die naar school gaan of recreatief de bus gebruiken, maar is vooral van belang – nog eens, ik herhaal het, misschien tot uit den treure – voor de economie in de regio en het opvullen van vacante plaatsen op de arbeidsmarkt hier in West-Vlaanderen, wat echt wel een probleem is en soms nog een stuk verder gaat dan elders in Vlaanderen.

In dat kader is het misschien ook wel interessant niet alleen richting de Westhoek en over de grens met Frankrijk te kijken, maar ook naar de regio Kortrijk. We hebben daar de Eurometropool Kortrijk-Doornik-Rijsel, en die is toch niet zonder belang. Als we weten dat in de regio Moeskroen-Doornik – laat ons zeggen – de werkloosheid bij jongeren van de hoogste is in dit land, terwijl aan de overkant – 10, 15, 20 kilometer verder – bedrijven staan te schreeuwen om werkvolk om hun productie op peil te houden, dan is het echt godgeklagd dat we er niet in slagen in dit land om die taalgrens over te steken en hier te komen werken. Ik denk dat het openbaar vervoer daarin een belangrijke rol kan spelen.

Vandaar mijn vraag of u er zicht op hebt, want ik heb – misschien in tegenstelling tot de collega's hier rond de tafel, voorzitter – geen zicht op het regionaal vervoersplan voor de vervoerregio Kortrijk. Maar zitten daar, wat dat betreft, ook incentives in? Gaat men daar ook kijken, minister, richting het grensoverschrijdend openbaar vervoer, omdat dat ook voor die regio zeker van belang is? Hebt u daar zicht op? Hebt u daar vandaag geen detailzicht op, geen probleem, dan gaan we daar een andere keer wel eens op door. Maar ik denk dat het belangrijk is om zeker ook in die regio te zorgen voor een voldoende aanbod aan grensoverschrijdend openbaar vervoer, en dan zeker gericht op de tijden wanneer mensen naar of van het werk komen.

Martine Fournier (cd&v): Ik ga ook een korte tussenkomst houden.

Minister, ik heb een jaar of twee terug ook een vraag gesteld over – en collega Maertens neemt mij de woorden uit de mond – de Eurometropool Rijsel-Doornik-Kortrijk. Ik denk dat we daar nog een bijkomend probleem hebben. Collega Maertens was bezig over de grens België-Frankrijk of Vlaanderen-Frankrijk. Hier hebben we nog een bijkomende grens met Wallonië, wat niet altijd evident is. Het gebied Eurometropool Rijsel-Doornik-Kortrijk beslaat toch 2,1 miljoen inwoners en er is 84 kilometer grens tussen Frankrijk en België. Er zijn alleen maar drie grensoverschrijdende verbindingen met openbaar vervoer, wat toch heel weinig is. Collega Maertens heeft er ook al naar verwezen: arbeidsmobiliteit is hierin een belangrijke factor. We hebben heel veel Fransen die in het zuiden van West-Vlaanderen komen werken; we hebben heel weinig Walen die in Zuid-West-Vlaanderen komen werken.

Dus ik denk, minister, dat er niet alleen moet worden gekeken naar grensoverschrijdende mobiliteit met Frankrijk, maar zeker ook met Wallonië. Er zijn bepaalde projecten. Ik heb nu ook geen details. Misschien kunnen we dat inderdaad eens met een schriftelijke vraag opvragen, maar minister, de oproep vanuit Zuid-West-Vlaanderen is vooral: zorg voor grensoverschrijdende mobiliteit met Frankrijk, maar zeker ook – even belangrijk – met Wallonië.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, dat zijn allemaal terechte vragen en bedenkingen.

Nu, het is inderdaad allebei belangrijk, richting Frankrijk, maar ook richting Wallonië, en we blijven dat zeker allemaal opvolgen. Ik heb vandaag geen details bij de hand over welke grensoverschrijdende verbindingen er overal zijn, maar ik weet natuurlijk wel dat de nood er is, en dat zeker die arbeidsmobiliteit waar jullie beiden naar verwezen hebben, van groot belang is. Dus we zullen alles in kaart brengen en ik zal vragen aan mijn administratie dat ze kijken wat waar is inzake grensoverschrijdende mobiliteit. Vandaag kan ik daar geen antwoord op geven, maar dat het noodzakelijk is en dat we daarop moeten blijven focussen, dat neem ik zeker ter harte.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister. Ik denk dat het belang heel duidelijk – ook door u, voorzitter – is geschetst. Ik denk echt wel dat we daar de komende jaren verder op moeten blijven inzetten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de visie van het Europees Parlement op de uitrol van waterstoftankstations en laadpalen langs snelwegen – 409 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Het Europees Parlement wil dat tegen 2026 op de snelwegen om de 60 kilometer een laadstation voor elektrische personenwagens beschikbaar is. Daarvoor moeten de lidstaten tegen 2024 een plan voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen presenteren. Naast personenwagens moet de verplichting ook gelden voor vrachtwagens en bussen, maar dan enkel op een beperkter netwerk van snelwegen. Daarnaast zouden er tegen 2028 minstens 2 laadstations geïnstalleerd moeten worden op alle parkings voor vrachtwagens. De Europese Commissie had voorgesteld om 1 laadpaal tegen 2031 te voorzien, het parlement gaat dus verder.

Het parlement is ook ambitieuzer dan de Commissie wanneer het gaat over de uitrol van waterstofstations. De Commissie had een waterstofstation om de 150 kilometer tegen 2031 voorgesteld, maar het parlement heeft dat bijgesteld naar 1 station om de 100 kilometer tegen 2028.

De versnelde uitrol van snelladers en waterstofstations maakt deel uit van een pakket wetgeving waarmee de Europese Unie tegen 2050 klimaatneutraal wil worden, met een vermindering van de uitstoot met 55 procent tegen 2030 als eerste etappe. De doelstellingen zijn vervat in een verordening, wat ze rechtstreeks van kracht maakt in de lidstaten. De Duitse rapporteur Ismail Ertug klaagt ondertussen aan dat er momenteel 377.000 laadstations in de EU zijn, maar dat dat slechts de helft is van wat men had kunnen bereiken als de lidstaten hun beloftes hadden gehouden.

Minister, u wilt tegen 2030 in Vlaanderen 100.000 laadequivalenten geïnstalleerd zien. Eind vorig jaar waren dat echter maar een kleine 10.500 laadequivalenten. WaterstofNet maakte samen met industriële partners in 2020 een strategie op voor Vlaanderen. Hierin worden 20 tankstations naar voren geschoven tegen 2025.

Deze doelstelling wordt gelinkt aan de aanwezigheid van meer dan 1000 personenwagens en meer dan 300 trucks en bestelwagens. Volgens u, minister, ziet het er echter niet naar uit dat deze door de sector naar voren geschoven doelstellingen gehaald worden. Eind 2021 reden er amper 36 personenwagens op waterstof in Vlaanderen. En ondanks jarenlange ondersteuning via de ecologiepremie+ van het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) zijn er ook amper waterstoftrucks in gebruik.

Ik heb daarover volgende vragen.

Dient u uw beleid door de plannen van het Europees Parlement bij te sturen? Zo ja, op welke wijze zal dat gebeuren?

Hoever staat u met de uitrol van laadpalen voor vrachtwagens en bussen op de snelwegparkings? U had de visie om op de grote verkeersassen elke 25 km publieke ultrasnel- en snellaadinfrastructuur ter beschikking te hebben. Zit u op schema met de uitrol van deze infrastructuur? Zo ja, wanneer zal de uitrol voltooid zijn? Zo neen, is het dan niet aangewezen om in eerste instantie de 60 kilometerdoelstelling te realiseren?

Momenteel zijn er in Vlaanderen 6 tankstations waar men waterstof kan tanken. De doelstelling van WaterstofNet en de industriële partners om 20 tankstations tegen 2025 te realiseren, ligt nog veraf. Hoe wilt u de visie van het Europees Parlement voor de uitrol van tankstations realiseren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb uiteraard ook kennisgenomen van het ambitieuze standpunt van het Europees Parlement. Maar er is natuurlijk een verschil tussen de bekendmaking van een ambitie en de goedkeuring van een verordening die ons als lidstaat verplichtingen oplegt. De finale doelstellingen zijn dus nog niet gekend. Het is dan ook voorbarig om het Vlaams beleid, dat op bepaalde vlakken al ambitieuzer is dan wat wordt voorgesteld, nu al bij te sturen. Ik heb er kortom kennis van genomen, maar wacht op de definitieve versie van de verordening. Dan zal ik bekijken of er al dan niet een bijsturing nodig is.

U vroeg naar de uitrol van laadpalen voor vrachtwagens en bussen op snelwegparkings. U weet – het is hier al aan bod gekomen in deze commissie – dat wij momenteel heel sterk inzetten op snelle en ultrasnelle laadinfrastructuur voor personenwagens op onze snelwegparkings. Dat doen we enerzijds met de ondersteuning van verschillende Europese projecten: het BENEFIC-project (Brussels Netherlands Flanders Implementation of Clean power for transport) of de BENEFIC-calls waar we telkens op hebben ingetekend en dat door Vlaanderen gecoördineerd wordt. Daarnaast hebben we ook de oproepen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zelf, waarbij we ook inzetten op laadinfrastructuur voor onze personenwagens.

De volgende stap is om te kijken waar er specifiek aanvullende infrastructuur nodig is voor het zwaardere vervoer. We hebben eerder vanmorgen ook al een hele uiteenzetting gehad over de elektrificatie van onze vrachtwagens. Vandaag zijn er daarvoor geen specifieke Europese doelstellingen. Maar wanneer die vrachtwageninfrastructuur straks een boost krijgt – we hadden het vanmorgen over Volvo Trucks dat op dit ogenblik inzet op de bouw van elektrische vrachtwagens en de bijhorende batterijtechnologie, vrachtwagens met een 'range' van 300 kilometer – zullen we dat zeker blijven opvolgen om te kijken of er nood is aan bijkomende laadinfrastructuur voor het zwaardere vervoer.

Uw derde vraag ging over de visie om op de grote verkeersassen elke 25 kilometer ultrasnel- en snellaadinfrastructuur te voorzien. Ik kan u meegeven – ik ben daar

uiteraard ook tevreden over – dat onze uitrol op schema zit, dat wij effectief om de 25 kilometer op onze drukke verkeersassen snellaadinfrastructuur voor elektrische wagens gaan realiseren. We doen dat al. Er zijn nog geen Europese doelstellingen, maar we zijn daar alleszins volop werk van aan het maken.

Uw laatste vraag ging over de tankstations. In Vlaanderen zijn er op dit ogenblik zes tankstations waar men waterstof kan tanken. Ook hier is het wachten om te kijken of in een Europese verordening daar al dan niet nog Europese regelgeving voor volgt. Vlaanderen heeft er al een aantal, ook dankzij de Europese cofinanciering. Ook de komende jaren zullen we alles blijven opvolgen. Wij hebben onze transitie-manager elektrificatie. We volgen alles op inzake duurzame mobiliteit, zeker ook voor zwaardere vervoer. Vanmorgen is ook aangegeven: bij waterstof denken we eerder aan industriële toepassingen, luchtvaart en ook scheepvaart. Voor zwaar transport kijkt men nu blijkbaar eerder richting elektrificatie. Maar we blijven alles opvolgen en hopen zodoende daar op de evoluties die we vaststellen, continu antwoorden te kunnen blijven bieden en zeker ook onze laadinfrastructuur mee te blijven laten opvolgen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel voor uw antwoord, minister.

Ik ben een absolute 'believer' van waterstof, ook in mobiliteit – dat weten we al langer. Ik vind het dus een beetje vreemd. Die verordening zal er inderdaad aankomen. Het is nu al bekend wat daarin zal staan, in grote lijnen. Dus ik vind het een beetje vreemd dat u daar nog geen echte reactie op wilt formuleren, dat u daar nog niet echt een visie op hebt. U gaat het opvolgen, u gaat wachten op wat die Europese verordening dan wel inhoudt. Ik vind dat een beetje traag. Ik denk dat we sneller moeten gaan en dat we nu reeds moeten kijken of we die doelstellingen en deadlines – want daar staan toch een aantal deadlines op – effectief zullen halen. Want ook wat betreft elektrificatie naar de vrachtwagens toe, zegt u: 'We wachten daar nog mee, we zijn dat nog aan het bekijken, we volgen dat nog op, we fixeren ons in de eerste plaats op het personenvervoer. Maar laat ons daar toch eerlijk in zijn, ook daar worden grote vragen gesteld of u uw doelstellingen wel zult kunnen halen. Dat is recent nog aan bod gekomen. Eind 2021: 10.500 laadequivalenten. We moeten dus naar 100.000 laadequivalenten. In het begin waren het er nog veel meer. De vraag is of we dat daadwerkelijk gaan halen. Ik hoop dat u daarin slaagt, maar ik twijfel er toch wel een beetje aan. Er zijn immers ook nog heel veel bijkomende zaken naar de zwaarte van het elektriciteitsnet en zo die gerealiseerd moeten worden alvorens dat allemaal perfect uitgerold zal kunnen zijn.

Mijn vraag is dus: hebt u al contact gehad met uw Europese collega's in verband met die verordening? Hebt u al contact gehad met uw federale collega's in verband met die verordening? En gaat u inderdaad snel aan de slag? Want ik vrees een beetje dat we anders de deadlines niet zullen halen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Bij de vraag van collega Bex daarstraks had ik al getwijfeld om tussen te komen, omdat ik een beetje schrok van het geloof in waterstof. Er wordt hier dus gezegd dat er eigenlijk vooral gekeken wordt naar waterstof voor de industrie, de scheepvaart en de vliegtuigen. Maar begin oktober ben ik nog naar een uiteenzetting gegaan, georganiseerd door de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) Limburg, waar verschillende sprekers, verschillende experts aan het woord kwamen. Die zeiden duidelijk dat waterstof zeker ingezet moet worden voor het grotere en zwaardere transport, maar toch ook voor het vrachtvervoer, net vanwege die ongemakken die collega Bex daarstraks ook al aanhaalde: het moeten opladen, het tijdverlies daar, het kleiner bereik.

Waterstof kan je dus gewoon tanken, net zoals je nu een andere brandstof tankt. We hebben ook vernomen dat bedrijven er wel toe aangespoord worden om die voertuigen aan te kopen, door die ecologiepremie van het Agentschap Innoveren en Ondernemen, maar ik vroeg me eigenlijk af of er nog andere initiatieven genomen worden door Vlaanderen om die technologie te ondersteunen? Ze staat duidelijk nog niet op punt, er moet nog aan gesleuteld worden, maar de experts geloven er echt wel in dat die technologie nog veel meer kan vergroenen. Zijn er projecten die door Vlaanderen ondersteund worden? Zijn we van plan om dat te doen of niet te doen? Dat was eigenlijk mijn vraag.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb de twee collega's het woord 'geloof', 'belief', horen uitspreken, maar ik hoop dat we onze maatschappelijke investeringen en de richting waar we naartoe gaan niet doen op basis van geloof. Dat is van lang geleden, van toen de CVP het land nog bestuurde, bij wijze van spreken – ik maak een grapje, voorzitter.

We moeten dat doen op basis van wetenschappelijke feiten. En ik heb – collega, u was er nog niet – in mijn vraag van daarstraks een onderzoek aangehaald. Ik ga de uitleg niet helemaal opnieuw doen, maar voor elektrisch vrachtverkeer, zelfs voor zware vrachtwagens die een grote afstand moeten afleggen, is er een businesscase om tegen 2030 op elektriciteit, met batterijen te rijden. Dat onderzoek – en het zijn echt wel gezaghebbende instellingen die dat hebben gedaan – zegt: voor waterstof hebben we zo'n businesscase niet. Er zijn andere onderzoeken die zeggen: als we klimaatneutraal willen zijn tegen 2050, dan gaan we de schaarse waterstof die we hebben – we kunnen dat hier niet zomaar zelf maken, we moeten daarvoor voor een stuk ook naar andere plekken in de wereld –, moeten inzetten om daarmee onze industriële processen te doen – staal maken bijvoorbeeld, op een klimaatneutrale manier – en om te vliegen en om de scheepvaart te laten varen. Want daar heb je inderdaad geen perspectief dat je batterijen kunt ontwikkelen die groot genoeg zijn.

En dus denk ik dat er heel veel redenen zijn, concrete elementen en geen geloof, die zeggen: men moet voor vrachtverkeer op de weg inzetten op elektrificatie. Ik denk dus, minister, dat u er zeer goed aan doet om de plannen die u hebt, verder te zetten en – we hebben het daarstraks nog gezegd – eventueel sneller uit te rollen, want de perspectieven zijn veel beter dan zelfs maar een of twee jaar geleden. Het gaat bijzonder snel. Maar ik wil u absoluut aanmoedigen in de keuze die u blijkbaar toch ook hebt gemaakt, om te kiezen voor elektrificatie van ons vrachtverkeer. We hebben absoluut waterstof nodig. Ik ben ervan overtuigd dat dat nodig wordt, op basis van wetenschap, niet op basis van geloof, maar het zal voor andere toepassingen zijn dan voor wegverkeer.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het woordje 'geloof' is hier een paar keer gevallen. Mijnheer Verheyden, ik zou een beetje vertrouwen willen vragen. Wij hebben met de Vlaamse Regering een CPT-plan (Clean Power for Transport) goedgekeurd in april 2021. Dat plan borduurde verder op de Europese CPT-verordening van 2014. Zo hoort het ook. Wij hebben die verordening te respecteren. Nu is er nog geen nieuwe verordening. Er is alleen een standpunt van het Europees Parlement. Op basis daarvan zal men in het kader van de besluitvorming op Europees vlak tot een definitieve verordening komen. Dan is het de beurt aan de gewesten en de lidstaten om die verordening om te zetten in eigen regelgeving. Ik wil opnieuw benadrukken – en daarom vraag ik ook een beetje vertrouwen – dat ons CPT-plan al erg ambitieus is. Op bepaalde vlakken zijn wij zelfs ambitieuzer dan wat in het standpunt van het Europees Parlement staat.

First things first. Laat Europa zijn regelgevend proces doorlopen. Wij kiezen trouwens volop voor zero-emissie. Mevrouw Mertens, u hebt wellicht niet volledig het debat kunnen volgen bij de vraag van mijnheer Bex. Ik ga niet zeggen dat ik de ene technologie volledig wegschrijf ten voordele van een andere technologie. Enkele jaren geleden werd altijd gezegd: elektrificatie voor personenwagens ja, voor zwaardere transport beter waterstof. Ik denk dat onder andere de Colruytgroep enorm baanbrekend werk heeft verricht voor het gebruik van waterstof in het vrachtvervoer. Maar tegelijk zien wij nu de evolutie dat men ook voor vrachtwagentransport kijkt naar elektrificatie, omdat de batterijtechnologie ook zoveel vooruitgang heeft gemaakt. Vandaag lees ik over Volvo Trucks dat zij volop gaan inzetten op het produceren van elektrische vrachtwagens en ook op daarbij horende batterijen. Die technologie gaat dus heel snel vooruit. Dergelijke vrachtwagens hebben nu al een actieradius van 300 kilometer. Wij kunnen daarin alle vertrouwen voor de toekomst hebben. Wil dat daarom zeggen dat ik waterstof wegschrijf? Neen. Waterstof zal hoe dan ook eveneens zijn rol hebben. Ook die ontwikkeling is volop aan de gang. Zeker voor nog zwaardere technieken, zoals luchtvaart, scheepvaart en tal van industriële processen, zal het nog een rol blijven spelen. Ik gooi het ene noch het andere overboord. Maar ik wil wel die vlucht vooruit in de richting van waterstof.

Wij moeten de marktevoluties respecteren. Het heeft geen zin dat wij bijvoorbeeld 50 waterstofstations laten installeren als die uiteindelijk niet gebruikt worden, als de markt finaal kiest voor een andere technologie. Wij moeten alles blijven opvolgen. Vandaar dat wij ook onze transitie-manager elektrificatie hebben aangesteld. Hij is werkzaam op ons departement. Hij volgt alles op, zowel het personenvervoer als het goederenvervoer en de technologieën, met inbegrip van de batterijtechnologie. Wij moeten alles ter harte nemen met zero-emissie als doelstelling: waterstof, elektrificatie, de biofuels enzovoort. Ik ga alle ontwikkelingen nauwgezet blijven opvolgen. Ik heb in elk geval ambitieuze plannen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, van nature uit ben ik iemand die heel graag vertrouwen geeft aan iemand. Helaas wordt dat vertrouwen soms ook wel beschaamd. Ik zeg niet dat u dat nu doet. Maar er zijn toch al voorbeelden genoeg geweest waarbij wij u vertrouwen gaven en waarbij uiteindelijk de resultaten niet waren wat ze moesten zijn. Ik heb dat ook een beetje in dit verhaal.

Collega Bex, waterstof zal inderdaad een rol spelen in de zware industrie en in de luchtvaart. Dat weten wij allemaal. Maar het is ook duidelijk dat waterstof een rol te spelen heeft in het zware wegtransport. Die evolutie is er. Daar is wetenschappelijke onderbouwing voor. Er zijn trouwens ook al buurlanden, zoals Frankrijk, waar men in zijn waterstofstrategie vooral verwijst naar het wegtransport.

En zij zetten dus in, inderdaad, op waterstof. In Parijs rijden er momenteel trouwens al honderden taxi's rond op waterstof. Die technologie is er dus wel degelijk. Men kan ze ook introduceren in Vlaanderen.

Ik verwijs ook eventjes naar de enorme uitdagingen die eraan komen door de elektrificatie. Het net moet die evolutie aankunnen. Ik zit in de Vlaamse Energie- en Klimaatcommissie. Ik heb daar al een aantal hoorzittingen meegemaakt. De uitdagingen om het net aan te passen aan de toenemende elektrificatie zijn enorm. Zij gaan ook enorm veel geld kosten. Daarom denk ik dat wij op meer pistes moeten gokken. Waterstof speelt daarin een zeer belangrijke rol, ook wat mobiliteit betreft.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.