

vergadering **C33**
zittingsjaar 2023-2024

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 12 oktober 2023



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een versnelde aanpak van conflictsituaties op kruispunten met verkeerslichtenregeling – 3432 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over conflictvrije kruispunten – 3587 (2022-2023)	5
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart in een stroomversnelling – 3551 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart – 3582 (2022-2023)	11
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kostprijs van verkeersopstoppen – 3558 (2022-2023)	16
VRAAG OM UITLEG van Onno Vandewalle aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan ligplaatsen voor pleziervaartuigen – 19 (2023-2024)	22
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de prioriteiten van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie op het vlak van mobiliteit en openbare werken – 71 (2023-2024)	26
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over 'de Deense stop', een handgebaar van fietsers – 72 (2023-2024)	29
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de investeringen in laadinfrastructuur – 92 (2023-2024)	34
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het praktisch rijexamen voor speedpedelecs – 99 (2023-2024)	36
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de subsidieregeling voor de aankoop van elektrische wagens – 122 (2023-2024)	39
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsgeleiding op kruispunten – 124 (2023-2024)	45

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de projecten voor de kustbescherming – 125 (2023-2024)	46
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met landbouwvoertuigen – 137 (2023-2024)	48

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een versnelde aanpak van conflictsituaties op kruispunten met verkeerslichtenregeling – 3432 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over conflictvrije kruispunten – 3587 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, Vlaanderen telt maar één verkeerslichtenambtenaar per provincie. Dat is ruim onvoldoende. De urgentie van dit tekort wordt groter wanneer we voor de zoveelste keer verhalen te horen krijgen over mensen, vaak kinderen, die verongelukken bij verkeersongevallen die vermeden konden worden door een betere regeling van de verkeerslichten.

Zo belandde op 3 maart 2023 in Gent nog een 13-jarige jongen onder een vrachtwagen op het kruispunt van de Brusselsesteenweg met de ring, een plek die al langer bekend is als een conflictsituatie wat betreft verkeerslichten. Jaarlijks zijn er zo verschillende ongevallen, vaak zelfs met dodelijke afloop, omdat ervoor gekozen wordt aanpassingen aan de verkeerslichten uit te stellen of omdat de verkeerslichtenambtenaar er gewoonweg niet snel genoeg werk van kan maken. Dit moet veranderen, want het kan levens redden.

Door een beter verkeerslichtenbeleid te voeren, kunnen we tientallen procenten minder verkeersslachtoffers bekomen. Momenteel is dat doel onbereikbaar aangezien we maar één verkeerslichtenambtenaar per provincie hebben. Het is dus hoog tijd om te investeren in extra ambtenaren om deze problematiek het hoofd te bieden.

Minister, hoeveel lichtgeregelde kruispunten zijn er waarbij een conflict bestaat tussen gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer per provincie? Hoeveel kruispunten kunnen snel – zonder bouwvergunning – conflictvrij worden? Wat is uw timing hiervoor?

Momenteel zijn er gewoonweg niet genoeg specialisten voor de lichtregeling op gewestwegen. Zult u het aantal verkeerslichtenambtenaren uitbreiden, zodat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) preventief te werk kan gaan en conflictsituaties kan oplossen nog voor er weer dodelijke of zware ongevallen gebeuren? Is er een personeelsplan om uitbreiding te realiseren? Zo ja, wat houdt het in en met hoeveel personeelsleden komt die uitbreiding?

Welke andere maatregelen zult u nemen om conflictsituaties op kruispunten met lichtregeling sneller op te lossen?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Tussen 2010 en 2022, op die twaalf jaar, zijn er in Gent 22 fietsdoden gevallen, dus twee per jaar. Naar verluidt zou een derde van die slachtoffers vermeden kunnen worden door een degelijk verkeerslichtenbeleid. Het lijkt op het eerste gezicht een eenvoudige ingreep, maar het blijkt toch wat complexer te verlopen. Het probleem is mensen te vinden. Langs de andere kant wachten we eenvoudige oplossingen af omdat men vaak met een totale heraanleg, bijvoorbeeld het vernieuwen van riolering, in één keer alles wil doen. Dat kost natuurlijk ook meer tijd en middelen.

Zoals de collega zei, hebben we dus één ambtenaar per provincie. In een grote stad in Nederland heeft men vijf van die ambtenaren. We kunnen dus stellen dat dit bij ons ruim onvoldoende is.

Minister, hoe kijkt u naar het aspect van een goed verkeerslichtenbeleid om het aantal fietsongevallen te doen dalen?

Wat zult u doen om deze kruispunten efficiënt conflictvrij te maken?

Bent u van oordeel dat er wat dit betreft een personeelstekort is bij AWV? En wat gaat er dan aan gebeuren?

Hebt u contact met Nederland om expertise uit te wisselen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vragen over de verkeerslichten. We hebben in Vlaanderen in totaal 1728 verkeerslichtengeregelde kruispunten in beheer van AWV. Bijna 93 procent van die kruispunten zijn vandaag al minstens gedeeltelijk conflictvrij en/of voorzien van veiligheidsverhogende maatregelen. Op het vlak van conflictvrijheid worden de verkeerslichtengeregelde kruispunten ingedeeld in drie categorieën. Een deel is volledig conflictvrij. Dat gaat over 380 kruispunten. Een deel is semiconflictvrij en/of heeft veiligheidsverhogende maatregelen. Dat gaat over 1223 kruispunten. En 125 kruispunten zijn vandaag niet conflictvrij.

We nemen met het Agentschap Wegen en Verkeer alleszins verschillende initiatieven om kruispunten veiliger te maken. Enerzijds heeft AWV het 'Actieplan Verkeerslichten', waarmee het agentschap ernaar streeft om jaarlijks 125 kruispunten te screenen en aan te passen. In totaal werden 816 van de 1728 lichtengeregelde kruispunten in beheer van AWV gescreend en intussen aangepast conform het Actieplan Verkeerslichten.

Daarnaast zijn er ook nog andere aanpassingen die het Agentschap Wegen en Verkeer doorvoert. Dat is soms naar aanleiding van klachten of meldingen van lokale besturen of buurtbewoners, of in navolging van een Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV), of in navolging van het decreet Basisbereikbaarheid en doorstromingsverhalen voor De Lijn, of bij de opmaak van een werfregering. Dus naast het Actieplan Verkeerslichten zijn er nog tal van andere elementen waaromtrent er een actie gebeurt bij lichtengeregelde kruispunten. Zodoende zijn er op jaarbasis nog altijd zo'n 350 tot vierhonderd lichtengeregelde kruispunten die aangepast worden.

Mijnheer Meremans, u zegt dat het aanpassen van infrastructuur soms langer op zich laat wachten, maar dat neemt niet weg dat men toch altijd kijkt welke verbeteringen op korte termijn kunnen worden doorgevoerd.

Een goed verkeerslichtenbeleid kan zeker bijdragen tot het verhogen van de verkeersveiligheid op lichtengeregelde kruispunten, al moeten we ook opnieuw meegeven dat het gedrag nog altijd doorslaggevend is voor eenieder die zich in het verkeer begeeft.

Het uitgangspunt bij het Agentschap Wegen en Verkeer is volledig conflictvrij, zodra dat mogelijk is. Maar soms is een volledig conflictvrije lichtenregeling niet mogelijk, onder meer wanneer dat zorgt voor een dusdanige structurele fileopbouw dat het daardoor onveiliger wordt. Dan stapt men af van een volledig conflictvrije situatie en kiest men voor gedeeltelijk conflictvrije kruispunten. Soms zijn de wachttijden ook zo lang dat andere weggebruikers meer risico's gaan nemen. Ik denk dat we dat allemaal wel al eens gezien hebben, dat een fietser,

ondanks het feit dat het licht voor hem nog op rood staat, toch al de weg oversteeft omdat hij niemand ziet aankomen. Dat moet natuurlijk ook voorkomen worden. En soms is het ook zo dat er door de infrastructuur beperkingen zijn, bijvoorbeeld waar er heel dichte bebouwing is op het kruispunt, waardoor er geen aparte afslagstrook kan worden gemaakt, behalve wanneer men al die woningen zou gaan onteigenen. Dan is dat natuurlijk ook een moeilijker verhaal.

In die situaties waar het niet mogelijk is om volledig conflictvrij te werken, worden conflicten toegelaten, maar dan gaat men altijd kijken welke veiligheidsverhogende maatregelen er bijkomend kunnen worden genomen om de kans op ongevallen te verminderen.

Om dat alles op een systematische manier te kunnen toepassen, hanteert AWW een specifiek afwegingskader voor het conflictvrij regelen van kruispunten in zijn beheer. Dat afwegingskader werd in 2022 nog bijgesteld, net om het aspect verkeersveiligheid nog meer te laten doorwegen op doorstroming. Vroeger was doorstroming het meest doorslaggevend element. Sinds 2022 is verkeersveiligheid het meest doorslaggevend element om de lichtenafstelling te regelen.

Dan kom ik bij de vraag over het personeel. Ik hoor dat een aantal collega's menen dat het komt doordat er te weinig personeel zou zijn. Bij de opmaak van het Actieplan Verkeerslichten, dat dateert van 2016, heeft men het team dat instaat voor de opmaak van de lichtenregeling, sterk uitgebreid. Bijkomend werd er een contract gesloten met een externe firma, zodat er ook bijkomende capaciteit kan worden ingehuurd. Ik denk dat iedereen die lokaal actief is, weet dat wanneer men vraagt om lichten aan te passen, het heel vaak een of ander studiebureau is dat ter plaatse komt om een en ander bij te stellen.

Er wordt zeker samengewerkt met de collega's uit Nederland, maar ook met andere Europese collega's. Zo is er het CEDR-platform (Conference of European Directors of Roads), een nauwe samenwerking tussen de Europese wegbeheerders onderling. Daar consulteert men de richtlijnen van Nederland, maar ook van andere landen, en kijkt men in welke mate er expertisedeling kan gebeuren. Kortom, er wordt zeker nauw samengewerkt wat dat betreft en er wordt bekeken wat men kan leren van het buitenland.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Wij willen u steunen, maar uit het discours maak ik een beetje op dat u vindt dat alles goed gaat en dat men veel aan het doen is. Men doet wel een aantal zaken, maar ik meen begrepen te hebben dat het nog altijd om 7 procent gaat dat echt niet in orde is. Ik moet er dan denk ik van uitgaan dat, als de rest wel gedeeltelijk of geheel conflictvrij is, al die problemen bij die 7 procent zitten en dat daar die doden nog vallen, zoals de cijfers van Gent die de collega terecht heeft geciteerd. Het is niet enkel in Gent, we hebben ook een zeer groot probleem met kruispunten waar de lichten niet goed zijn afgesteld. Dus ik begrijp niet goed dat 92 procent al in orde zou zijn, terwijl aan veel kruispunten het veiligheidsgevoel nog niet in orde is.

U zegt ook dat u geen steun wilt voor de uitbreiding van verkeerslichtenambtenaren omdat het team groot genoeg is en omdat er extern ook wordt geholpen. Dat staat in contrast met de mensen van Fietzersbond, die ons aanspreken en schrijven. Zij spreken met mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer op het terrein, die zouden getuigen dat ze met veel te weinig zijn. Misschien zijn er op papier mensen genoeg om met verkeerslichtenregeling bezig te zijn, maar in de praktijk niet. Ik zou u willen vragen om dat eens na te gaan.

Ik heb ook nog een laatste vraag. Wanneer denkt u het cijfer nul te bereiken als het gaat om ongevallen met zwakke weggebruikers op kruispunten, waarvan na-

dien wordt gezegd dat die vermeden konden worden door de lichten tijdig af te stellen?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, ik had uit uw uitleg begrepen dat 93 procent gedeeltelijk conflictvrij is. Ik denk dat ik daarin juist ben. Gedeeltelijk conflictvrij is natuurlijk niet volledig conflictvrij. Ik begrijp ook wel dat je een aantal kruispunten door infrastructuur en allerlei zaken niet volledig conflictvrij kunt maken en dat dat misschien onhaalbaar is. Maar er is wel een verschil tussen 93 procent gedeeltelijk conflictvrij en het aantal echt conflictvrij. Ik zou toch willen aanraden om per provincie na te gaan waar de zwaarste knelpunten liggen en die prioritair aan te pakken, zeker als er daar fietsers en schoolgaande jeugd zijn. Er zijn een aantal kernen waar echt wel een probleem is. Daar moet men een prioriteit van maken en die moet men aanpakken. Desnoods werkt men met tijdelijke mensen die dat kunnen aanpakken. Ik blijf een beetje op mijn honger zitten wat betreft die aanpak en het engagement om dat, zeker in bepaalde kernen, zo snel mogelijk aan te pakken.

Als er in bepaalde kernen inderdaad een aantal slachtoffers vermeden kunnen worden door een aanpassing van de lichten, dan lijkt het me voor de hand liggend om die meteen aan te pakken.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, bedankt voor uw uitleg. Ik ga een beetje dezelfde tussenkomst doen als vorige week. Toen kwamen de conflictvrije kruispunten zijdelings aan bod. Ook wij vinden dat het soms een beetje traag gaat. U spreekt inderdaad van 93 procent gedeeltelijke aanpassing. De vraag is natuurlijk wat dat inhoudt. Is dat wel veilig genoeg voor de fietser?

We hebben enkele weken geleden in West-Vlaanderen een overleg gehad over fietsveiligheid en daar kwamen die conflictvrije kruispunten ook aan bod. Soms wordt doorstroming aangegeven als een pijnpunt om die conflictvrije kruispunten niet aan te leggen. Ik hoor u nu zeggen dat dat vanaf 2020 niet langer een doorslaggevend factor is. Ik vind dat ook wel een goede zaak, omdat er op het overleg ook wel gezegd werd dat die conflictvrije kruispunten niet altijd een doorstromingsprobleem veroorzaken. Als je zo'n kruispunt hebt, dan is er ook een betere doorstroming voor de auto's, net omdat er geen conflicten met fietsers meer zijn.

Ik lees ook dat er ongeveer 120 kruispunten per jaar worden aangepakt. De opmerking die ik soms krijg, is dat het aanpakken van een kruispunt niet moeilijk is omdat het zou gaan over draaien aan een paar knopjes en techniek, maar ondertussen weten we hier allemaal dat het veel ingewikkelder is dan dat. Vanuit onze fractie willen wij vragen om daar eventueel toch extra mensen op te zetten omdat er soms met een kleine, technische aanpassing veel accidenten vermeden kunnen worden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Bedankt aan de collega's voor de vragen.

Minister, ik heb ook in de voorgaande jaren een stand van zaken van de conflictvrije kruispunten schriftelijk opgevraagd. De cijfers kwamen nogal snel, maar ik heb de indruk dat er wel degelijk een verbetering merkbaar is. Alleen zeggen die categorieën 'gedeeltelijk conflictvrij' of 'veiligheidsverhogende maatregelen' natuurlijk heel weinig over de reële situatie op het terrein. Het is superbelangrijk dat kruispunten volledig conflictvrij gemaakt worden. Wanneer men een gedeel-

telijk conflictvrij kruispunt heeft, dan betekent dat vaak dat de fietser veilig rechtsaf kan slaan, want dan kruist hij niet met het autoverkeer. Maar wanneer de fietser rechtdoor wil rijden, komt hij wel in een gevaarlijke situatie terecht. Dat zijn nog steeds gevaarlijke kruispunten voor fietsers, terwijl ze door die categorisering die u hanteert, eigenlijk in een categorie komen waar zo'n beetje uit blijkt dat er toch al wel wat werk is geleverd.

Ik heb een specifieke vraag, die zou kunnen leiden tot een betere beleidsvoering en een betere beleidsopvolging, denk ik. Ik heb u schriftelijk gevraagd naar de motiveringen waarom bij bepaalde kruispunten de keuze wordt gemaakt om die niet volledig conflictvrij in te richten. U hebt daarop geantwoord dat dat niet wordt bijgehouden in de databanken van het Agentschap Wegen en Verkeer. Dat lijkt mij nu eens heel interessant om te weten, want dan kun je ook gaan kijken wat de problemen zijn, waarom men een kruispunt niet conflictvrij maakt, en dan kun je daaraan proberen te remediëren. Bent u van plan om aan AWV te vragen om, wanneer zij een beslissing over een kruispunt nemen, daar ook een motivatie aan toe te voegen waarom het niet volledig conflictvrij kan worden gemaakt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mevrouw Lambrecht, het klopt niet – zoals u suggereert, ofwel heb ik het fout begrepen – dat alleen nog maar ongevallen gebeuren op die 7 procent kruispunten die niet conflictvrij zijn. Ik heb daarstraks al tijdens mijn inleiding gezegd dat een groot deel van de ongevallen op lichtengeregelde kruispunten gebeurt. Heel vaak heeft het ook te maken met het gedrag. Het is niet omdat een kruispunt volledig of gedeeltelijk conflictvrij is ingericht, dat daar geen ongevallen kunnen gebeuren. Als iemand het licht negeert, veel te hard rijdt of afgeleid is, dan kan dat ook een aanleiding geven tot een ongeval. Het is dus zeker niet alleen op te lossen met infrastructuur.

Dat neemt niet weg dat AWV wel met dat actieplan 'conflictvrij' zoveel mogelijk kruispunten geheel of gedeeltelijk conflictvrij probeert te maken. Daarvoor screenen ze op jaarbasis telkens 125 kruispunten. Ik weet dat er in 2022 142 kruispunten zijn aangepakt. Zoals ik daarjuist ook al zei, gaat men via de PCV's, of vanwege bepaalde vragen van omliggende inwoners, schoolomgevingen, of stakeholders, daar wel degelijk verder op in. Men gaat dan kijken of hier bijkomende maatregelen moeten worden genomen.

Mevrouw Lambrecht, u zegt dat u op het terrein hoort dat er veel te weinig personeel is. Het Agentschap Wegen en Verkeer geeft ons natuurlijk de input voor het antwoord op deze vragen. Zij zeggen dat ze, toen het actieplan 'conflictvrije kruispunten' is uitgerold, daar extra mensen op hebben ingezet, en tegelijkertijd externen hebben ingehuurd, en dat volstaat. Natuurlijk is het niet zo dat de mensen alleen maar gelinkt zijn op conflictvrije kruispunten. Als wij aan het Agentschap Wegen en Verkeer vragen om bijvoorbeeld schoolomgevingen of schoolroutes te onderzoeken, dan zijn dat ook mensen met dezelfde knowhow. Daar wordt dus over en weer gewerkt. Ik hoor niet dat daar veel te weinig personeel zou zijn. Er wordt natuurlijk heel veel een beroep gedaan op de externen.

Wat betreft wanneer ik nul dodelijke fietsslachtoffers wil. Ik denk dat iedereen in deze commissie dat liever vandaag dan morgen wil, liever gisteren zelfs. Oké, we hebben daar in het verkeersveiligheidsplan onze tussentijdse doelstellingen over vastgelegd. Vorige week had ik nog een semestrieel overleg met de taskforce over de cijfers. We blijven dat allemaal opvolgen. Maar wanneer ik nul dodelijke slachtoffers wil, al zijn dat fietsslachtoffers of dodelijke slachtoffers tout court, dat wil ik liever vandaag dan morgen.

Voor de volledig conflictvrije kruispunten doet men altijd een inventaris van de locaties waar meerdere dodehoekongevallen zijn gebeurd. Op basis van die ongevallenregistraties gaat men kijken welke bijkomende maatregelen uitgewerkt kunnen worden op die locaties waaruit blijkt dat er op dat moment onvoldoende maatregelen zijn genomen. Opnieuw is het ook hier het gedrag dat doorslaggevend kan zijn. Bij dodehoekongevallen weten we altijd dat het te maken heeft met de opstelling van de fietser ten opzichte van de vrachtwagen. Men gaat dan alleszins onmiddellijk ter plaatse kijken wat er nog verder kan gebeuren. Heel vaak is dat natuurlijk maatwerk. Wanneer kun je niet overgaan tot een volledig conflictvrij kruispunt? Omdat je daar bijvoorbeeld veel onteigeningen voor moet doen vanwege een dichte bebouwing. Zeker in smallere straten is het niet altijd heel makkelijk om een aparte afslagstrook te maken, of om de verkeerslichten traag te laten veranderen, omdat men dan het risico heeft dat de lichten genegeerd gaan worden. Dat zijn allemaal aspecten die meetellen. Dat moet telkens op een heel beredeneerde manier gebeuren.

Wat betreft de databanken die bijgehouden worden: in de databanken van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt geen specifieke informatie bijgehouden met betrekking tot de conflicten tussen het gemotoriseerd verkeer enerzijds en het niet-gemotoriseerd verkeer anderzijds. Hoe meer data je bijhoudt, hoe beter en interessanter het ook is. Ik heb anderzijds wel liever dat men zo veel mogelijk op het terrein overgaat tot acties. De informatie over de aantallen lichtengeregelde kruispunten per type conflict kunnen we vandaag dan ook niet geven. Ze doen al heel veel screenings en wij vragen ook telkens aan de politie om bepaalde bijkomende elementen die handig zijn, mee op te nemen in de verkeersveiligheidsstatistiek en mee op te maken in het proces-verbaal. Dan hangt het natuurlijk af van de mensen op het terrein of zij dat ook daadwerkelijk doen: wat is daar finaal de oorzaak van het ongeval? Heeft het te maken met een slechte afstelling van lichten, heeft het met andere elementen te maken? Ik denk dat jullie zelf wel allemaal weten – of toch iedereen die lokaal actief is – dat lichten vaak afgesteld zijn, maar er toch de vraag komt of dat herbekeken kan worden omdat er te veel druk is op een van de zijwegen, of dat de lichten uit waren en er opnieuw een conflict is. Ik denk dat we allemaal die situaties ook kennen vanop het terrein. Het is dus telkens kijken waar men het maximaal conflictvrij kan maken, liefst volledig conflictvrij, en waar het niet volledig kan. Dan zien we dat de voorbije periode al heel veel kruispunten aangepakt zijn.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, minister, voor de inspanningen die u al gedaan hebt en voor het antwoord.

Maar het blijft voor mij een beetje vervelend dat ik hoor dat u – en ik geloof dat echt – van de top van AWV doorkrijgt dat er volk genoeg is om al die kruispunten goed te bekijken en te herstellen naar meer verkeersveiligheid, maar dat wij aan de andere kant in De Standaard – maar ook van de mensen zelf – lezen dat vijf verkeersveiligheidsambtenaren echt te weinig is. Misschien kan AWV dus hier zelf iets komen toelichten, dat zij met voldoende volk zijn om de veiligheid te garanderen, en ook om de cijfers over verkeersveiligheid op het vlak van conflictvrije kruispunten beter te krijgen, dat dat niet afhangt van het aantal personeel dat daar zit, want dat geeft mij en velen met mij een zeer wrang gevoel. Het is maar iets wat ik in de groep gooi.

De voorzitter: Dank u wel, collega. Dat voorstel mag u uiteraard verder toelichten in de regeling van de werkzaamheden straks.

De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, ik begrijp het. Ik snap ook wel dat er beperkingen zijn, dat je niet alles kunt in een zo kort mogelijke periode. Maar ook bij mij is er een beetje de vraag in hoeverre AWV zijn werk regelt om te zien wat ze prioritair gaan uitvoeren of wat niet. Ik zeg het nogmaals, ik zeg het vaak dat AWV wel degelijk op het terrein aanwezig is. De zaken worden aangepakt, dat kan niemand ontkennen, sowieso niet. Maar het zijn die elementen die dan leiden tot ongelukken en tot doden die we toch moeten proberen te vermijden. Ik doe dus nogmaals mijn oproep aan u om op die diensten te gaan kijken. Zit het juiste personeel waar het moet zitten? Als men zegt dat er voldoende personeel is, moet men gaan kijken waar de grootste nood is en of men daar moet bijsturen of niet. Het zijn die zaken waar ik ook een beetje mee blijf zitten. Dat moeten we toch eens uitklaren.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart in een stroomversnelling
– 3551 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart
– 3582 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Goede collega's, dit was ook een vraag die vorige week al op de agenda stond, maar die door het uitvallen van collega Maertens naar vandaag is verplaatst. Het is denk ik wel een belangrijk verhaal, omdat het eigenlijk toch voor een stuk over nieuwe vervoersmodi gaat.

We hebben er ook al heel veel Latijn aan besteed. Het is ook al heel vaak ter sprake gekomen in deze commissie, collega's. Nu schijnen er ook eindelijk op het terrein – in dit geval in onze kanalen – stappen te kunnen worden gezet, sinds er sprake is van die estuaire vaart. We zijn daar als partij, met Open Vld, altijd sterke pleitbezorger van geweest, omdat dat de mogelijkheid biedt om toegang te krijgen tot de havens en de kanalen aan de Westerschelde.

Minister, ik trap een open deur in. Het is geen nieuwe strijd. We zijn daar ook al drie legislaturen mee bezig. De inspanningen in het verleden hebben nooit echt veel resultaat opgeleverd, al was het maar omdat Nederland hier absoluut geen partner in was, want ze zagen in het instrument van de estuaire vaart in de buurt van Antwerpen altijd een bedreiging voor hun Rotterdamse haven. Wat dat betreft – patriottisme – zijn Nederlanders niet te kloppen.

Nu heeft de Benelux ook een soort van tweede leven gevonden. Ik heb dat ook al meermaals meegemaakt in de grensstreek, wanneer ze bezig zijn met beschikkingen – wat ons eigenlijk vooruithelpt in grensoverschrijdende projecten – waar België en Vlaanderen aan de ene kant, en Nederland aan de andere kant door worden gevat.

De Benelux heeft nu na jaren van onderhandelen, op woensdag 13 september, minister, een beschikking overgemaakt aan de bevoegde Belgische en Vlaamse ministers. Waarom zeg ik ook Belgisch? Schepen varen onder een vlag en dat is tot nader order ook nog altijd de Belgische vlag.

Minister, hiermee haalt u als minister, vind ik, een belangrijke slag thuis. In het verleden is dat nooit gelukt. Dat betekent nu dat de haven van Zeebrugge en North Sea Port nu vlotter en beter bereikbaar zullen zijn voor de versterkte en verzwaarde binnenschepen. Dat zijn binnenschepen met veel meer capaciteit. Die krijgen daardoor ook meer afzetmogelijkheden. Wie weet, minister, kan dat ook weer een boost geven, een hefboom zijn, om eigenlijk een stuk modal shift van vracht te krijgen, van de weg richting het water.

Een bijkomend voordeel is dat een verbreding of een verdieping van het Schipdonkkanaal nu niet meer mogelijk is. Hoeveel Latijn hebben we daar in deze commissie al aan besteed? De voorziene reservatiestroken kunnen worden geschrapt. Dat, minister, is een belangrijke geruststelling voor diegenen die grond of eigendommen hebben die langs de oevers van het Schipdonkkanaal liggen.

Ik heb drie vragen voor u.

Ten eerste, ziet u nog mogelijkheden om het geheel van de estuaire vaart verder uit te breiden?

Ten tweede, de investeringen voor de estuaire vaart stonden op een laag pitje, want dat was financieel niet rendabel genoeg. Hebt u zicht op de termijn waarin dit weer kan hernemen, op basis van de potentiële extra mogelijkheden en de uitbreidingen die echt kunnen gebeuren?

Ten slotte, gaat u initiatief nemen om de reservatiestroken zo snel mogelijk te schrappen? Dat zit bij uw collega Demir, maar ik denk dat het in dat deel van Vlaanderen een zucht van opluchting betekent dat die stap kan worden gezet.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega Keulen, bedankt voor het begrip vorige week. Enfin, er was niets aan te doen, wat mij betreft. Ik ben nu hier in betere gezondheid, ik zal het zo zeggen.

De estuaire vaart is inderdaad een belangrijk thema dat al een paar legislaturen meegaat, en dat ook een onderwerp vormt in de commissie en het parlement. Ik ben daar ook vorige legislatuur al herhaaldelijk op teruggekeerd.

Kijk, we moeten daar iets voor doen, omdat we beseffen dat als we de haven van Zeebrugge beter willen omsluiten voor binnenvaart, dat met heel veel grote investeringen moet gebeuren. Die gebeuren ook, met de stadsvaart rond Brugge, maar dan moet toch ook nog het kanaal Gent-Oostende aangepakt worden, enzovoort. Dus het zal opnieuw decennia duren voordat al die werken af zijn.

Er is een alternatief, en dat is de estuaire vaart. Het varen met versterkte binnenschepen langs onze kustlijn, via de Schelde, naar het binnenland. Ik denk dat het zeer goed is dat we daarin blijven investeren en dat we dat vooral hebben kunnen blijven doorduwen. Het is belangrijk, echt waar, dat we op dat vlak nu een doorbraak hebben.

Ik heb met een aantal collega's ook de resolutie uitgewerkt die de twee zaken bundelde, dus het faciliteren van de estuaire vaart en het schrappen van de reservatiestroken in het Schipdonkkanaal, wat inderdaad, zoals u terecht zegt, collega Keulen, zekerheid geeft aan de mensen die daar wonen. Dat is echt wel van belang.

Nu is het zover. Nu is er niet alleen de intentieverklaring die eind vorig jaar is ondertekend door u, samen met uw federale collega en uw Nederlandse collega, nu is er een uiteindelijke Benelux-beschikking. Dat is echt belangrijk. Nu hebben

we juridisch alle handvaten in handen om die estuaire vaart verder te laten groeien en hopelijk te laten floreren, de belemmeringen waarmee de estuaire vaart tot dusver werd geconfronteerd zouden weg moeten zijn. Dan kan alles wel van start gaan.

Vandaar, minister, heb ik de volgende vragen. Die onderhandelingen die gebeurd zijn over het akkoord, en in aanloop van het akkoord met de intentieverklaring, hoe evalueert u dat, en hoe weegt u het bereikte resultaat af ten aanzien van die onderhandelingen?

De belangrijkste stakeholders, dat zijn er eigenlijk niet zoveel. Dat zijn vooral de drie havens, zoals genoemd Zeebrugge, North Sea Port en Antwerpen, maar ook de bedrijven. Er is een kleine markt – een heel kleine niche van spelers op de markt – die vandaag al bezig waren met de estuaire vaart, we weten alleen dat het zonder subsidies eigenlijk niet rendabel of leefbaar was. Hoe reageren die op het bereikte akkoord?

Welke initiatieven kunnen we nemen, nu er een akkoord is, om die estuaire vaart ook effectief verder te stimuleren, zodat ook op termijn – liefst zo kort mogelijk natuurlijk – die subsidies hopelijk niet nodig zijn om die sector rendabel te maken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vragen.

We hebben inderdaad op 12 september op het Secretariaat-Generaal van de Benelux de ondertekende Beneluxbeschikking mogen ontvangen, die dus ook door Nederland, Vlaanderen en door collega Vincent Van Quickenborne ondertekend is. Daarmee is er een doorbraak inzake de estuaire vaart.

Het is inderdaad een dossier dat al heel lang meegaat. We hebben nog een krantenartikel teruggevonden van De Lloyd, een dagblad voor transporteconomie, van 1980. Toen was men eigenlijk al aan het spreken over de noodzaak van de estuaire vaart. Er wordt dus al heel lang over gepraat, maar anno 2023 is het finaal dan toch in orde gekomen.

Estuaire vaart – ik denk dat de meesten het hier wel weten – verwijst naar het gebruik van de versterkte, Belgische binnenschepen om over de Noordzee te varen, langs de Belgische kust, enkel op de route tussen de havens van Oostende of Zeebrugge en de monding van de Westerschelde in Nederland.

Als deze Belgische schepen via de Westerschelde naar het binnenvaartnetwerk voeren, werd dit in het verleden als een internationale reis beschouwd en dat mocht niet met binnenschepen. Nu, het was vooral een juridische kwestie. We hebben daar heel wat onderzoek aan laten voorafgaan. Nederland was inderdaad initieel relatief terughoudend om daarin mee te gaan. Door de ondertekening van deze Beneluxbeschikking zijn alle beperkingen opgeheven.

Kortom, het is heel goed nieuws voor de toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge, de connectiviteit met de port of Antwerp-Bruges en North Sea Port en uiteraard ook de hele binnenvaartsector in zijn totaliteit.

Bovendien zal dit er ook toe aanzetten dat de binnenvaartsector in België nog meer stimulans krijgt. Dat is uiteraard goed inzake het duurzaam goederenvervoer. U weet dat we veel vrachtwagens van de weg willen halen en via het water of het spoor willen laten gaan omdat dat veel duurzamer is. Wel, dankzij de Beneluxbeschikking krijgt de estuaire vaart nu onbeperkte toegang tot het volledige

Europese binnenvaartnetwerk, inclusief de Nederlandse havens op deze routes. Dat is als dusdanig een goede zaak.

Of we dat nog willen uitbreiden? Dat is niet het geval. Het is louter voor deze specifieke route voorzien. Er is op dit ogenblik alleszins nergens de vraag om dat uit te breiden. Er is eigenlijk ook nergens een soortgelijk of een vergelijkbaar concept voorhanden.

Wat betreft de schepen als dusdanig, of er bijkomende steunmaatregelen gegeven moeten worden: daar is het antwoord negatief. Uit bevraging bij de sector blijkt al dat er zeker nu met deze beschikking zeker voldoende stimulansen zijn om het hele binnenvaarttracé volwaardig te ontwikkelen. Als men al zou overgaan naar steunmaatregelen, kijkt men veel eerder naar bijkomende maatregelen richting innovatie en/of vergroening. Daaromtrent zijn er uiteraard gesprekken lopende met de sector, maar voor de estuaire schepen als dusdanig is er geen subsidie nodig.

De stakeholders hebben zeer positief gereageerd, zeker ook wegens het verhaal van het Schipdonkkanaal. De verbreding van het Schipdonkkanaal is nu van de baan. We kunnen ons nu ook volop richten op het herstel van de landschapswaarde, de natuur en het erfgoed. Daaromtrent hebben we op 14 juli 2023 al een eerste stap gezet binnen de Vlaamse Regering, met name de goedkeuring van de startnota voor het opstellen van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). Momenteel loopt er een openbare inspraakprocedure: van 12 september tot en met 10 november 2023 loopt de publieke raadpleging over de start- en procesnota.

We hebben er dus geen gras over laten groeien. Onmiddellijk, toen we wisten dat er volledige consensus over deze Beneluxbeschikking was, zijn we dan ook gestart met het verhaal van het GRUP voor het Schipdonkkanaal.

Kortom, het is een goede zaak in een dossier dat al meer dan veertig jaar aansleept. Ik denk dat iedereen zeer tevreden is dat we hier finaal witte rook gekregen hebben.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, dat is inderdaad een heel positief verhaal. De politiek maakt toch ook soms het verschil in het voordeel van de samenleving, en hier worden de kaders daarvoor gecreëerd. Het is nu aan de schippers, aan de rederijen en aan transportorganisaties om die kansen te grijpen en die ook in te vullen.

Wat het schrappen van de reservatiestroken betreft: u was destijds bevoegd voor die reservering, het is minister Demir die dan als minister van Omgeving instaat voor de schrapping. Zorg er inderdaad voor dat ook die hypotheek zo snel mogelijk wordt gelicht. Ik denk dat dat voor diegenen die nu bij manier van spreken al een volle generatie in het vizier lopen wat dat betreft, ook een hele opluchting betekent. En dan denk ik dat dit een balans is waar op de middellange termijn iedereen over zal zeggen: "Spijtig dat het zo lang heeft moeten duren, maar het is wel goed dat we nu uiteindelijk op dit punt zijn gekomen." Dus wat dat betreft: proficiat, minister.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

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

Ik denk dat we nu op een kruispunt zitten, niet alleen voor de estuaire vaart, maar echt ook wat betreft een stimulans voor de binnenvaart en de modal shift.

U verwees naar een krantenartikel van 1980. Zo lang is het geleden. Ik weet dat heel goed, want ik ben een jaar later geboren. Ik weet dus hoelang dat geleden is intussen. Mijn dochter zou dat al heel oud noemen. Maar het is dus toch al een hele tijd geleden.

Ik denk dat we nu op een kruispunt zitten, omdat die binnenvaart natuurlijk veel meer mogelijkheden krijgt om de logistieke operaties te doen die de modal shift nodig heeft. En dat is uiteindelijk de doelstelling. We willen vrachtwagens van de weg. We willen meer op duurzame manieren goederen kunnen transporteren, en zo niet alleen zorgen voor minder vervuiling, maar ook voor minder file en dus minder kosten voor de ganse economie en de samenleving.

De term 'estuaire vaart' is uitgevonden voor het traject waarover we spreken, maar misschien zijn er in de toekomst ook mogelijkheden richting de haven van Duinkerke. Dat is uiteindelijk ook niet veraf van Zeebrugge, maar het is natuurlijk wel in grotere concurrentie met die haven. Maar goed, laat ons nu misschien eerst focussen op het estuarium van de Schelde, waar het dus over gaat in de estuaire vaart. Ik ben blij te horen dat ook de sector aangeeft dat er eigenlijk geen steunmechanismes nodig zijn nu de richtlijnen versoepeld zijn.

Ik heb nog een heel concrete vraag. Kunnen we in de toekomst ook doelstellingen inzake de modal shift formuleren dankzij die estuaire vaart? In hoeverre heeft dat een wetenschappelijk onderbouwde impact op de modal shift, die in tonnage kan worden uitgedrukt? Misschien moet het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken daar eens wat onderzoek naar doen. Ik denk dat dat nuttig zou zijn, omdat het voor u en uw opvolgers in de toekomst natuurlijk ook belangrijk zal zijn als element en als argument, als het gaat over de keuzes inzake de grote infrastructuurwerken. Ik denk dat dat echt wel van belang zal zijn. Misschien zijn werken minder nodig of niet meer nodig. Misschien zijn er andere met een grotere prioriteit, omdat het net een groot multiplicatoreffect heeft op de vervoerde tonnage via de binnenvaart. Dat wou ik zeker meegeven als suggestie.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik heb niet veel toe te voegen aan alle woorden van lof van collega's Keulen en Maertens. Ook van onze kant krijgt u woorden van lof voor uw snelle vooruitgang in dit dossier. Zoals u zei, is het een dossier dat al meer dan 43 jaar aansleept. U hebt een doorbraak daarin verkregen. Onze complimenten daarvoor, omdat dat toch wel zeer belangrijk is voor de ontsluiting, de ontwikkeling en de bereikbaarheid van de haven van Zeebrugge.

Ik vroeg me ook even af of er al dan niet financiële steun moest zijn voor de bedrijven, om maximaal te kunnen inzetten op de estuaire vaart, maar ik volg u volledig dat dat niet nodig is en dat het aan de sector zelf is om dat verder uit te werken. En het is inderdaad ook een heel grote stimulans voor onze binnenvaart. Dus nog eens onze complimenten, minister.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ook van onze fractie alle lof voor de vooruitgang die u hebt gemaakt in dit dossier. Sommigen zeggen dat het al meer dan veertig jaar aansleept. Dat is waar. Het is het gevolg van de historische vergissing van 1830 om de Lage Landen andermaal op te delen, collega Keulen. Het is goed dat daar nu een oplossing voor komt. Maar alle gekheid op een stokje, minister. De vraag van collega Maertens is in dezen de meest pertinente. Zijn er impactstudies gebeurd om te kijken welk effect dit zal hebben op de drukte op onze wegen? Is er al zicht op of er bepaalde infrastructurele aanpassingen moeten komen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, deze Beneluxbeschikking zal er alleszins niet toe leiden dat de Lage Landen weer verenigd gaan worden, laat ons dat duidelijk stellen. We zijn alleszins blij dat met deze Beneluxbeschikking de estuaire vaart mogelijk is gemaakt. We hadden in het verleden steunmaatregelen voor de binnenvaartsector, maar die zijn al enkele jaren geleden gestopt. We blijven continu horen dat de sector op dit ogenblik wel degelijk rendabel is. Door het feit dat het met die estuaire vaart nu mogelijk is, blijkt dat zij eigenlijk nog meer in de pipeline zitten. Er worden ook heel wat extra bestellingen gedaan. Wat dat betreft, zien we toch wel dat de sector daar wel bij vaart.

Van het goederenvervoer per binnenschip in Europa vindt 41 procent al plaats binnen de Benelux. Op zich zijn dat al goede cijfers. Als ik de vragen hoor van de heer Maertens en de heer Claes: we hebben op dit ogenblik die SEMI-studie (socio-economisch monitoringsinstrument). Die studie houdt specifiek in dat men gaat onderzoeken welke investeringen waar nodig zijn om de ontsluiting van de haven van Zeebrugge nog meer te faciliteren, en zodoende te kijken waar er meer investeringen nodig zijn om die binnenvaart nog meer een dynamiek te geven. Ik kijk in Limburg bijvoorbeeld naar het Albertkanaal. Omdat het Albertkanaal de belangrijkste Vlaamse waterweg is, goed voor 40 miljoen ton goederen, heeft men daar nu de laatste bottlenecks. Daar moet men nu dus de laatste hand aan leggen. Met die SEMI-studie gaat men eigenlijk een socio-economische monitoring doen om te kijken waar welke investeringen moeten worden gedaan om die modal shift nog meer te faciliteren, en zodoende nog meer te kunnen inzetten op onze waterwegen. Dat is lopende, en we blijven dat zeker ook opvolgen.

We weten allemaal dat onze wegen enorm verzadigd zijn, en dat volgens het Federaal Planbureau het goederentransport nog met 20 procent zal stijgen. We moeten dan wel degelijk kijken naar alternatieven. Ik zeg telkens dat we iedere dag opnieuw langs een muur van vrachtwagens rijden. Als we daar nog 20 procent zouden moeten bij tellen, dan moet je wel naar andere alternatieven uitwijken. Het spoor en de waterweg zijn daarin heel belangrijk. We blijven daar met 'Vrachtvervoer Intelligent Aanpassen en Vergroenen via een Integrale Aanpak' (VIAVIA) volop op inzetten, om die modal shift daarin te faciliteren. Samen met dat monitoringsinstrument, SEMI, moeten we verder kijken welke noodzakelijke investeringen waar nodig zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb verder geen bedenkingen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kostprijs van verkeersopstoppen
– 3558 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Mijn vraag is heel actueel, want deze ochtend was er rond 8 uur 400 kilometer file, een van de drukste ochtenden in de ochtendspits. 4,8 miljard euro, dat is de enorme kostprijs van opstoppen in ons verkeer die het Verbond voor Belgische Ondernemingen (VBO) berekende. Vertragingen van personen- en vrachtverkeer, extra brandstofverbruik en extra uitstoot van broeikasgassen zijn de boosdoeners.

Het VBO wil nu samen met de autosectorfederatie FEBIAC het geldverlies in onze economie in real time in kaart brengen. Ze pleiten tegelijk ook om een aantal maatregelen te nemen, zoals het optrekken van de periode waarin bedrijven en winkels bevoorraad mogen worden tot 5 uur 's ochtends en tot middernacht. Zo kan in de drukste uren veel vrachtverkeer van de weg gehaald worden. Daarnaast pleit het VBO voor meer publiek-private samenwerking (pps), omdat ze de financiële slagkracht van de regionale overheden in twijfel trekken.

De fileproblematiek sleept al lang aan en vereist een drastische verandering in ons mobiliteitsgedrag – de vorige vraag over de estuaire vaart kan daar een beetje op inspelen – en de staat van onze wegeninfrastructuur.

Wat vindt u van de voorstellen van het VBO en FEBIAC? Welke maatregelen zult u nemen om het aantal kilometers file in Vlaanderen te verkleinen?

Welke maatregelen nam u reeds in het verleden met het doel om het aantal files te verkleinen, en ziet u daar effecten van?

Aangezien er in bepaalde regio's gesnoeid wordt in het aanbod van het openbaar vervoer, worden mensen eigenlijk gedwongen meer in hun wagen te stappen, want als er geen bus is, dan moet je wel de wagen nemen. Verwacht u dat de uitrol van de basisbereikbaarheid invloed zal hebben op de hoeveelheid files in Vlaanderen? Zo ja, in welke grootteorde?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het verhaal van de hoge kostprijs van de file is, denk ik, niet nieuw. Voor 2021 werd dat geraamd op 4,3 miljard, nu op 4,8 miljard. We weten allemaal dat die fileproblematiek, die congestie, een hoge maatschappelijke en economische prijs heeft.

Daarom zetten wij met ons mobiliteitsbeleid volop in op die modal shift. Dat doen we inzake personenvervoer, ten gunste van het openbaar vervoer en zeker ook van de fiets. Mevrouw Lambrecht, ik hoor u zeggen dat als de bus niet rijdt, we wel moeten teruggrijpen naar de auto. Ik zie dat het aandeel van de fiets enorm stijgt en het is daarom dat we enorm veel hebben geïnvesteerd in de fiets en de fietsers nog meer hebben aangemoedigd om de fiets te gebruiken. Inzake goederenvervoer zetten we volop in op die modal shift, onder meer door een verschuiving naar de binnenvaart en naar het spoor.

Ik denk niet dat we ons de maatregelen die gesteld zijn door het VBO klakkeloos eigen moeten maken en moeten zeggen dat dit wondermiddelen zijn. Onder andere het voorstel van nachtelijke leveringen ... We weten allemaal dat als dat in een dichte, stedelijke kern moet gebeuren, daardoor de nachtrust van de omwonenden in het gedrang kan komen. Daarbovenop moeten we ook altijd rekening houden met veiligheidsaspecten. Ik denk dat verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid nog altijd belangrijke aspecten zijn en we niet zonder meer mogen zeggen dat met nachtelijke leveringen alles is opgelost.

Dat neemt niet weg dat, als je kijkt naar meer perifere gebieden, nachtelijke leveringen aan eventuele hotspots waar men tijdelijk kan overslaan in het kader van een meer duurzame stadslogistiek, natuurlijk wel een oplossing zouden kunnen zijn. In die zin zou men wel kunnen zeggen om nachtelijke leveringen ter hoogte van die hotspots mogelijk te maken.

Ik denk dat het goed is om een heel aantal aspecten in kaart te brengen en zodoende te kijken wat er waar kan gebeuren en in welke mate je bijvoorbeeld stille leveringen kunt doen. Zo maken de zero-emissievrachtwagens, en zeker de elektrische, al veel minder lawaai. Dus kortom, er zijn sowieso een aantal posi-

tieve aspecten, maar je kunt niet zonder meer zeggen dat met nachtelijke leveringen alleen alle problemen zijn opgelost.

Tegelijkertijd moeten we ook kijken naar de venstertijden. Daar zijn sowieso onze lokale besturen als eerste aan zet. Wat zeker ook belangrijk is, is de onderzoeksoopdracht naar de sturende fiscaliteit die op dit moment lopende is. Daar zijn collega Matthias Diependaele en het Departement Financiën en Begroting mee bezig, in navolging van het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP), om te kijken in welke mate je de fiscaliteit kunt gebruiken om meer sturend te werken en zo doende een antwoord te bieden op de congestieproblematiek zoals we die hier kennen.

Wat doen we verder nog? Qua personenvervoer blijven we volop investeren in onze fietsinfrastructuur, in de deelmobiliteit, in het collectief en het openbaar vervoer, alsook in de Hoppinpunten om de modal shift volop te blijven faciliteren. We zien onder andere ook in het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag dat het aandeel van de fiets al toegenomen is tot 18 procent. Dat is op zich een goede zaak.

Wat betreft de modal split voor het goederenvervoer, heb ik daarstraks al gezegd dat de investeringen in het Albertkanaal, maar ook in andere belangrijke Vlaamse waterwegen, ertoe moeten leiden dat er meer ondernemers, meer mensen voor kiezen om de waterweg te gebruiken om goederen te transporteren. We doen dat niet alleen door de opwaardering van onze infrastructuur, maar ook door een betere service te verlenen ter hoogte van onze sluizen en onze beweegbare bruggen en door de ontwikkeling van de bedrijventerreinen. Het is niet altijd gemakkelijk om bedrijventerreinen te ontwikkelen langs onze waterwegen, maar ik blijf daar alleszins op inzetten, omdat ik dat ook een belangrijk aspect vind als antwoord op de congestie.

Verder is er de investering in bijkomende kaaimuren om ook daar bedrijven te faciliteren om sneller de overstap te maken richting het water.

Uiteraard is niet alleen de waterweg belangrijk voor goederentransport, maar ook het spoor. Daarom hebben we met Vlaanderen 100 miljoen euro extra gereserveerd voor strategische spoorprojecten. Maar zoals u ook hebt kunnen lezen, loopt dat niet altijd vlekkeloos, zeker als we kijken naar het vergunningenbeleid.

Ten slotte is er ook het hele verhaal van basisbereikbaarheid, waarmee we nog meer willen inzetten op duurzame verplaatsingen en er zo voor zorgen dat de modal shift er in hoofden van de mensen, de voorafgaande 'mental shift', ook wel degelijk gaat komen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, het zal u niet verwonderen dat uw antwoord echt ontgoochelt. U doet een heel verhaal over de modal shift en al de prachtige dingen die dat veroorzaakt, maar de feiten zijn de feiten. We zijn van 4,3 miljard euro kosten voor files gegaan naar 4,8 miljard euro. Die modal shift zoals u die uitvoert, werkt dus niet.

Waarom werkt die niet? U zegt dat u het personenvervoer vermindert, want u gaat zo voor die basisbereikbaarheid openbaar vervoer. Ik ga de discussie niet voeren, maar in Brugge alleen al zijn er 190 haltes weg. Er zijn heel wat mensen die nu de auto nemen in plaats van de bus en niet in Brugge alleen. Ik heb er toch mijn vragen bij dat het openbaar vervoer in Vlaanderen aantrekkelijker wordt. Ik ga u eens meenemen naar de Westhoek en dan moet u eens proberen om op tijd in Brussel te geraken, om uw auto thuis te laten om te gaan werken.

Wij zijn zeer tevreden dat het fietsgebruik met 18 procent stijgt. U hebt ook al veel inspanningen gedaan, maar niet iedereen kan met de fiets gaan werken. Dat is ook niet helemaal een alternatief voor die files.

U zegt dat u niet akkoord kunt gaan met nachtelijke leveringen in stedelijke context. Daar volg ik u volledig. Dat kan niet de bedoeling zijn, maar misschien moet dat buiten de steden toch eens goed bekeken worden.

Ik heb niets in uw discours gehoord over het stimuleren van carpoolen. Hebt u op dat vlak ideeën? Kunt u mensen op een bepaalde manier met een aparte strook of via fiscaliteit helpen bevoordelen als ze niet alleen in de wagen zitten, maar met een paar? U hebt verwezen naar minister Diependaele, die bezig is met sturende fiscaliteit. Wat bedoelt u met die sturende fiscaliteit? Wat hebt u hem gevraagd vanuit mobiliteitsoogpunt?

Ik ben zeer voor de waterweg, de estuaire vaart is prachtig, maar ik heb zojuist nog een schriftelijke vraag bij u ingediend over de bruggenmiserie in Brugge. We hebben water, maar we hebben bruggen die langdurig kapot zijn, die niet werken en we hebben spertijden die niet gerespecteerd worden in Brugge. Ik denk dat daar toch ook een tand bijgezet zal moeten worden eer we de files daardoor willen verminderen. Ik mis echt zaken waardoor u mij geruststelt dat we van 4,3 miljard euro, nu op 4,8 miljard euro, volgend jaar eens zullen dalen in plaats van te stijgen in kosten.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u, minister.

Vanuit onze fractie willen we toch ook complimenten geven aan het VBO en zijn partners, omdat ze een heel evenwichtig en degelijk document geleverd hebben. Er zitten heel belangrijke insteken in, zoals een gecoördineerde en complementaire visie en benadering. Het is ook een bewustmakingscampagne voor de consument. En er wordt ook gekeken naar de aansluiting op water en spoor, wat voor ons, de overheid, toch ook wel heel belangrijk is. Ze kijken ook naar de openbaarvervoersmaatschappijen. Die worden hier ook in besproken. Dus wat ons betreft, is dit toch wel een allesomvattend document.

Moeten we nu alles klakkeloos overnemen? Zeker niet, maar ik vind het wel goed dat die oefening samen gemaakt wordt, omdat niemand baat heeft bij files, wij niet, maar zeker ook de bedrijven niet. Het is goed, minister, dat jullie samen aan tafel kunnen zitten om de best mogelijke oplossingen uit te dokteren om zo min mogelijk files te hebben.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Lambrecht heeft volledig gelijk dat ze dit nog eens onder de aandacht brengt. Wij hebben vanuit Groen ook al heel vaak op die enorme kostprijs van de files gewezen, niet alleen op het vlak van tijdsverlies en economisch verlies, maar ook op het vlak van gezondheid. Daar moet effectief iets aan gebeuren. Over de oplossingen die de minister heeft aangehaald, hebben wij ook al gezegd dat die vaak niet ver genoeg gaan.

Maar, mevrouw Lambrecht, ik wil voor één keer ook een vraag aan u stellen. De slimme kilometerheffing zou volgens veel mensen, en ook volgens bedrijfsorganisaties, maar ook volgens mobiliteitsspecialisten, eigenlijk de enige mogelijke oplossing zijn om effectief iets aan de files te doen. In de vorige legislatuur zat mijn goede vriend Joris Vandenbroucke van Vooruit hier in de commissie, en die heeft die slimme kilometerheffing met vuur verdedigd. Maar ik hoor u daar zo weinig

over praten. Is Vooruit eigenlijk nog wel voor die oplossing? Bent u van dezelfde mening als collega Vandenbroucke in de vorige legislatuur?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, minister, de aanwezigheid van onze grote zeehavens en de goed verbonden internationale infrastructuur verklaart in de eerste plaats de grote dynamiek inzake de transportvraag over onze grenzen heen. En dat leidt uiteraard tot zeer veel transportverkeer. Bij het binnenlands vervoer blijft de toename beperkt tot 3 procent. Maar men verwacht dat tegen 2040 77 procent van alle goederen over de weg zal blijven worden getransporteerd. We hebben het hier daarjuist gehad over de estuaire vaart. We weten allemaal dat er meer moet worden ingezet op binnenscheepvaart. Het spoorwegverkeer loopt hopeloos achter, hier in Vlaanderen en in België. In het buitenland staat men daar al veel verder mee. Ik denk dat in de eerste plaats daarop moet worden ingezet, zodat heel grote hoeveelheden aan goederen kunnen worden getransporteerd via het water en via de spoorweg.

Als het om sturende fiscaliteit gaat, komt voor ons het spook van de kilometerheffing weer om de hoek kijken – we hebben het hier daarjuist gehoord van collega Bex. Wij blijven erbij dat wij dat alleen maar kunnen afwijzen, omdat dat juist ten koste gaat van de gewone werknemer, de man die in shiftverband moet gaan werken, of mensen die op moeilijk bereikbare plaatsen zijn. U hebt het over modal shift. U hebt het over basisbereikbaarheid. Wel, we horen nu al verhalen over vervoersarmoede rond die basisbereikbaarheid. Ik vrees dat dat verhaal misschien zelfs tot nog meer autoverkeer zal leiden, omdat mensen het openbaar vervoer niet meer kunnen gebruiken.

Onze visie is dat transitverkeer zo veel als mogelijk via het spoor of de binnenvaart moet worden gestimuleerd, eventueel met fiscale stimuli. En we denken, minister, dat u op dat vlak toch nog een serieus tandje bij kunt steken, door met uw federale collega's, maar ook met uw collega's van de ons omringende landen, te gaan praten over binnenscheepvaart, over spoorwegverkeer en dergelijke meer.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen, collega's. Het is vreemd hoe de debatten hier soms van de ene kant naar de andere kant slingeren. Over de estuaire vaart is iedereen enorm lovend, want we zetten in op meer binnenvaart. Dan krijgen we de studie over de kostprijs van de congesties en dan doen we plots niets goed meer en is alles slecht.

Mevrouw Lambrecht, ik ga met u beginnen, over de basisbereikbaarheid. Sorry, ik vind dat een oppositiepraatje dat u iedere keer opnieuw brengt. U weet dat basisbereikbaarheid een bottom-upverhaal is waarbij de lokale besturen mee aan zet waren, waarbij de lokale besturen mee bepaald hebben hoe de nieuwe vervoersplannen eruitzien, hoe de halteplannen gaan zijn. Ik dacht dat u in Brugge mee in de meerderheid zat en ik denk dat u dat in de gemeenteraad ook mee hebt goedgekeurd. Neen? *(Opmerkingen van Annick Lambrecht)*

Ja, oké, dan niet. Maar de plannen zijn alleszins op de gemeenteraad behandeld. U hebt ze daar dan misschien niet goedgekeurd, maar het is alleszins een bottom-upverhaal. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Dat er haltes geschrapt worden, is vaak om de eenvoudige reden dat als men geen grote bussen meer door de historische stadskern van Brugge wil laten rijden, men daar natuurlijk de routes gaat veranderen en ook haltes gaat opheffen. Ik denk dat we dat debat hier niet opnieuw moeten voeren. De congestieproble-

matiek is veel meer dan de kwestie van haltes in het kader van basisbereikbaarheid, plannen die lokale besturen allemaal goedgekeurd hebben en die wij nu vanuit Vlaanderen laten doorlopen.

U zegt dat u niets gehoord hebt over nachtelijke leveringen in de periferie. Ik heb het gehad over de stedelijke logistiek, waarbij men aan de randparkings hotspots creëert om dan daar 's nachts te kunnen leveren en men dan overdag via meer duurzaam vervoer naar de verschillende leverplaatsen toe kan gaan. Dat is dus de stedelijke logistiek en de hotspots die men daarvoor rond randparkings maakt. Ik denk dat dat wel al degelijk vernoemd is.

U vraagt naar carpooling. Er zijn carpoolparkings en we leggen er ook nog altijd bij. Ten tweede, door het feit dat we ook volop investeren in Hoppinpunten en zo de modal shift en ook de combimobiliteit volop faciliteren, denk ik dat we en-en-en doen. We gaan niet zeggen dat iedereen verplicht de fiets moet nemen. Neen, het openbaar vervoer, de fiets, de deelauto, de taxi, het vervoer op maat (VoM), dat komt allemaal samen op die Hoppinpunten. We laten de reiziger zelf de keuze welk vervoersmiddel hij of zij wil nemen voor welk traject.

Wat de sturende fiscaliteit betreft: de ene noemt het graag een kilometerheffing, de andere zegt dat een sturende mobiliteitsfiscaliteit voor hem heel vaag is. Ik zal het u verduidelijken, mevrouw Lambrecht, want dit is ook zeker niet de eerste keer dat wij daarover praten. In het kader van het Vlaams Energie- en Klimaatplan hebben we op tafel gelegd dat een sturende fiscaliteit wel degelijk een antwoord kan bieden. Ja, dat gaat over een kilometerheffing. Wij hebben hier in Vlaanderen een kilometerheffing voor vrachtwagens. Het onderzoek waarover het Departement Financiën en Begroting de leiding heeft, is een onderzoek om te kijken hoe je met onze bestaande kilometerheffing voor vrachtwagens meer sturend te werk kunt gaan. Hoe kun je daarin sturen zodat je op plaatsen waar geen congestie is, de tarieven aantrekkelijker maakt? Hoe kun je in daluren of in nachtelijke uren de tarieven herleiden naar nul, zodat men dan meer gaat rijden en men minder gaat rijden in de piekuren, door ze in de piekuren duurder te maken? Dat maakt allemaal voorwerp uit van die studie rond de sturende mobiliteitsfiscaliteit. Ik denk wel dat dat kan werken. Ik ben zelf ook een believer in een belasting op gebruik in plaats van een belasting op bezit, en een belasting op gebruik waar je heel veel kunt sturen en je zo een antwoord kunt geven op de congestieproblematiek.

Doe je dat alleen met een sturende fiscaliteit? Neen. We moeten meer doen en daarom investeren we heel veel, want we zijn, zoals sommige collega's zeggen, een logistieke draaischijf met onze havens, die een enorme economische hotspot vormen en zo heel veel trafiek maar ook een enorme welvaart en economische vooruitgang creëren. We moeten dan kijken welke bijkomende maatregelen we moeten nemen. Dat doen we juist door volop te investeren in onze waterwegen, in onze kaaimuren, in onze beweegbare bruggen. En ja, niet alle bruggen staan op punt, ik had ook liever gehad dat ook de bruggen allemaal optimaal werkten. Maar daarom hebben we een plan van aanpak, ons assetmanagement, waarbij we alle bruggen gericht aanpakken. Als een schip natuurlijk tegen een brug vaart en er daardoor een calamiteit is en de brug niet geopend kan worden, is dat een ongeval zoals een ander ongeval, maar dan is het telkens alle hens aan dek om te zorgen dat het verkeer over de waterweg weer vlot vooruit kan.

We investeren in onze waterwegen en we investeren ook in het spoor. We hebben in het spoor onder andere de spoorbundeling in Zeebrugge gedaan. Het dossier van Infrabel is lopende in het Antwerpse. Dat niet alles met een vingerknip gaat en dat er ook overal vergunningen voor nodig zijn, weten jullie allemaal ook wel. Maar we nemen heel veel maatregelen. Hier vandaag komen zeggen dat het 4,8 miljard euro kost en dat we niets doen, is een foute voorstelling van de fei-

ten, denk ik. Zowel in het personenvervoer als in het goederenvervoer proberen we volop de mental shift die absoluut noodzakelijk is voor de modal shift, te bewerkstelligen. Dat je niet over één nacht ijs kunt gaan, is op zich logisch. Dat er volgens de plannen tegelijkertijd nog een groei van het goederentransport staat aan te komen van 20 procent, noopt ons eens te meer om meer bijkomende maatregelen te nemen, en dat op alle vlakken die ik zonet vernoemd heb.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Toch een paar rechtzettingen, want ik vind het jammer dat u zo defensief reageert, minister, terwijl minder files iets is waar we allemaal aan willen werken. 4,8 miljard euro en we doen niets. Ik heb juist verwezen naar de estuaire vaart, wat iets goed is, dus dat klopt niet.

De basisbereikbaarheid zou een oppositiepraatje zijn. Ik zou dat goedgekeurd hebben in de gemeenteraad. Ik ga geen lange discussie aangaan, maar we hebben er akte van genomen in de gemeenteraad. Enkel de voorzitter van de vervoerregio – zijnde de burgemeester – heeft dat goedgekeurd. De waarheid heeft ook zijn recht en heel veel mensen hebben nu geen bus. Misschien komt het in orde, maar momenteel is het zeer slecht bij ons, en ook in de Westhoek.

Ten tweede zegt u trots dat er carpoolparkings zijn. Het is goed dat er parkings zijn, maar misschien moeten we eens verder denken, en nadenken over hoe we mensen kunnen stimuleren die willen kiezen – die niet gedwongen worden – om niet alleen in een auto te zitten, maar met een paar mensen. Misschien kunnen zij een vlottere doorstroming krijgen? Misschien kunnen ze een bepaalde vorm van fiscaliteit krijgen? Ik gooi het maar in het midden. Ik ben geen expert, maar ik vind dat dat pistes zijn die het onderzoeken waard zijn, als je met 4,8 miljard euro kosten per jaar zit.

Dan wil ik toch ook zeggen – en dan praat ik voor Brugge – dat onze bruggen niet alleen kapot zijn omdat er boten tegen varen. Het is niet enkel uw verantwoordelijkheid, het is jarenlang wanbeheer van de bruggen dat daarvoor heeft gezorgd. Er was veel te weinig onderhoud en onze bruggen zijn normaal onze redding voor de mobiliteit. Het is door die slechte bruggen dat we ook weer meer files hebben. Tot hier, dat waren een paar zaken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Onno Vandewalle aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan ligplaatsen voor pleziervaartuigen – 19 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Vandewalle heeft het woord.

Onno Vandewalle (PVDA): Minister, begin augustus hebt u verklaard dat er een grote vraag en zoektocht is naar ligplaatsen voor de pleziervaart in Vlaanderen. Ook de havenmeester van de jachthaven Portus Ganda in Gent heeft iets gelijkaardig verklaard over het tekort. Daarom is er dus een zoektocht bezig in Vlaanderen – ook van u uit – naar locaties waar jachthavens kunnen worden uitgebaut.

Eerst en vooral, het klopt, er is een wachtlijst voor jachthavens, maar dat is dan toch wel de eerste wachtlijst waar deze regering echt bezorgd over lijkt. Kinderopvang, personen met een handicap, tekorten aan bussen, buschauffeurs, het lerarentekort, wachtlijsten voor sociale woningen, zijn niet zo belangrijk. Dat zijn

zorgen voor later, maar voor de wachtlijst voor jachthavens moet er snel aandacht zijn.

Dus in mijn stad, in een volkswijk, in Muide-Meulestede, moet er een jachthaven komen. Nu, ik kom daar vaak. Daar heerst een toffe sfeer, leuke ambiance. De mensen wonen daar klein: kleine huisjes, kleine appartementjes, geen tuin, geen terras. Maar daar moet nu absoluut een jachthaven komen. Het is geen wonder dat er protest komt tegen de locatie van die jachthaven.

In augustus was er ook een piratenprotest daartegen. Ik was daar zelf op aanwezig. Het was een heel tof protest. Die mensen vroegen zich af waarom dat nu daar moest gebeuren. Waarom moet daar een jachthaven komen?

Dat gezegd zijnde, begrijp ik dat er een tekort aan jachthavens is in Vlaanderen. Ik denk dat het een correcte analyse is. Toen ik onderweg was naar dat piratenprotest – ik zat op een kajak, maar dat is een ander verhaal – geraakte ik aan de praat met iemand die op een boot zat en naar dat protest ging. Hij ondervond dat tekort aan jachthavens persoonlijk, want hij heeft een boot, maar hij begreep ook mijn standpunt, dat ik niet begreep waarom dat in een volkswijk moest komen waar het tekort aan publieke ruimte al zo groot is.

Waarom gaan we niet op zoek naar andere locaties, waar we een minder grote impact hebben dan in een volkswijk waar mensen hun publieke ruimte nodig hebben, want dat is een wijk waar mensen samenkomen aan het Houtdok. Het Houtdok vervult al een functie in het leven van die mensen, ook al is dat momenteel niet gereguleerd.

Daarom stel ik mijn vragen.

Bevestigt u dat er echt een groot plaatstekort is aan ligplaatsen voor pleziervaart? Is dat in heel Vlaanderen een probleem? Is dat een lokaal probleem? Is dat probleem groter in bepaalde provincies?

Hebt u andere locaties op het oog voor nieuwe jachthavens? Zal er bij andere locaties die mogelijk worden gevonden meer overleg zijn met de buurtbewoners over de plaatsing van een nieuwe jachthaven?

Dit is mijn laatste vraag, specifiek over Gent. De plannen stoten op breed buurtprotest. Zal er extra overleg zijn met de buurtbewoners? En bent u bereid om terug naar de tekentafel te gaan om die jachthaven niet op te dringen aan de mensen en om te kijken of er andere mogelijkheden zijn voor de site?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Op mijn beurt, dank u wel voor uw vragen, mijnheer Vandewalle. Ik wil uiteraard allereerst zeggen dat wij wel degelijk heel wat vragen en bekommernissen aanpakken. Ik kreeg heel veel vragen voor extra fietsinfrastructuur, buslijnen, spoorlijnen, kaaimuren. Kortom, we behartigen al die vragen. Ik beperk me natuurlijk tot mijn beleidsdomein. Het is zeker niet dat wij alleen maar aandacht hebben voor vragen over ligplaatsen voor de pleziervaart.

Wat uw eerste vraag betreft, of er een tekort is aan ligplaatsen voor pleziervaart. Ja, er is een tekort in de buurt van Gent. In de rest van Vlaanderen is dat veel minder een probleem. In de buurt van Gent hebben wij kennis van 99 aanvragen. Daaromtrent is de stad Gent, samen met De Vlaamse Waterweg in het verleden gaan bekijken wat men kan doen om de aantrekkingskracht van Gent nog te verhogen, en om bijkomende vaarmogelijkheden te creëren in het Gentse.

Zoals ik al zei, stelt dat probleem zich minder in de rest van Vlaanderen, maar soms kan dat ook op langere termijn komen. Ik weet dat men in mijn eigen regio – onder andere door ontwikkelingen ter hoogte van Maasmechelen Village – ook bijkomende aanlegsteigers heeft voorzien, omdat er ook daar specifieke vragen en noden waren.

Wat de locaties betreft en het verhaal in Gent, kan ik u meegeven dat de Stad Gent samen met De Vlaamse Waterweg een gemeenschappelijke visie heeft, dat de aanleg van een pleziervaarthaarven in het Houtdok een meerwaarde is. Vandaar dat men dat ook verder aan het bekijken is, en dat conform een al reeds eerder bestaand ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) – het ruimtelijk uitvoeringsplan de oude dokken – en ook de gemeenschappelijke visie over water van de stad Gent. Op grond daarvan werkt De Vlaamse Waterweg dan verder met de stad Gent om die visie te realiseren. Naast een aanmeerplan is hier dan ook de realisatie van een haven voor pleziervaart in het Houtdok voorzien.

U zegt dat er daar totaal geen draagvlak voor is, maar ik denk dat het wel degelijk gebaseerd is op de ruimtelijke uitvoeringsplannen en de gedeelde visie tussen de stad enerzijds, en De Vlaamse Waterweg anderzijds.

Omwille van het draagvlak voor de realisatie van deze haven is er bijkomend nog altijd overleg, zowel met de stad en De Vlaamse Waterweg, maar ook met de buurtbewoners ter plaatse. Dat overleg is bezig en er worden ook nog informatiemomenten georganiseerd, waarbij ook de buurt inspraak heeft over de voorstellen die op tafel liggen.

Dus er wordt wel degelijk geluisterd, maar men baseert zich hier op oudere ruimtelijke uitvoeringsplannen en ook op de visienota die in het verleden al geruime tijd is goedgekeurd. Maar uiteraard blijft men 'on speaking terms' met de buurtbewoners.

De voorzitter: De heer Vandewalle heeft het woord.

Onno Vandewalle (PVDA): Minister, ik vind dat een beetje bizar. Ik vraag u of er een draagvlak is bij de buurt, en u begint over het ruimtelijk uitvoeringsplan. Als ik in Muide-Meulestede kom, is er niemand die mij zegt dat ze begrijpen dat er een jachthaven komt omdat het in een eerder goedgekeurd ruimtelijk uitvoeringsplan staat. Dat is niet wat die mensen vragen. Ik ken heel veel mensen die daar wonen, ik spreek met heel veel mensen, en niemand die daar woont heeft mij al gezegd dat ze nood hebben aan een jachthaven in die wijk. U zegt dat dat een meerwaarde is, maar voor wie is dat een meerwaarde? Dat is alleszins geen meerwaarde voor de mensen die daar wonen. De mensen die daar wonen zien de meerwaarde niet.

U zegt dat er overleg komt, maar ik heb de infobrochures ook gelezen. Wat dat eigenlijk wil zeggen, is dat jullie de jachthaven opleggen, en daarna kunnen er eventueel nog wel picknicktafels komen. Dat is de realiteit. Waarom gaan we niet terug naar de tekentafel en zeggen we dat we dat ruimtelijk uitvoeringsplan compleet gaan herbekijken, in samenwerking met de stad Gent, De Vlaamse Waterweg, en uw kabinet? Waarom gaan we niet echt gaan luisteren naar wat de mensen in die wijk nodig hebben? Want die mensen wonen in een wijk waar veel moeilijkheden zijn, en mensen klein wonen. Zij hebben nood aan een andere invulling van die site, geen invulling voor mensen die een boot hebben, en van ergens anders komen.

Ik ben er een voorstander van dat we in het Gentse, in Sint-Martens-Latem, in De Pinte, aan de oevers van de Leie op zoek gaan naar een oever voor een jachthaven, maar ik hoop dat we met de bewoners van de wijk op zoek kunnen gaan naar een andere invulling voor de site aan de Houtdokken. Ongeacht wat er

ook staat in een eerder ruimtelijk uitvoeringsplan, want daar hebben de mensen niet mee over beslist, en daar is er geen draagvlak voor.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Vandewalle, als u naar het hele ruimtelijk uitvoeringsplan kijkt dat in Gent rond de dokken is ontwikkeld, dan merkt u dat dat een stadvernieuwingsproject is. Dat is juist een project om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid daar enorm verhoogt. Het is zeker niet zo dat we daar alleen maar investeren in de pleziervaart, absoluut niet. Ik ben daar zelf enkele jaren geleden nog geweest. Als je ziet hoe heel die site daar herontwikkeld is, en hoeveel mensen daar samenkomen, dan denk ik dat dat een enorme meerwaarde is.

Vooraleer wij projecten kunnen ontwikkelen, heb je heel vaak een planproces nodig. Dat planproces is onderhevig aan een openbaar onderzoek, met inspraak en dergelijke meer. Telkens als zo'n planproces is afgerond, en je wilt overgaan tot de realisatie en uitvoering daarvan, kun je toch moeilijk zeggen dat je alles over boord wilt gooien en weer opnieuw wilt beginnen. Dat is een 'never-ending story'. Er is dus een planproces op grond waarvan er een kader is gecreëerd, een planproces dat onderhevig was aan een openbaar onderzoek. Dat planproces geldt nog steeds, en in het kader daarvan kan men uitvoering geven aan dat stadsvernieuwingsproject waar er tegelijkertijd ook ruimte is voorzien voor de pleziervaart.

Als de stad Gent en De Vlaamse Waterweg, die beheerder is van de Oude Dokken, dat mee als mogelijkheid ziet omdat het juridisch kader er is, wie ben ik dan om te zeggen dat dat niet kan? Dat neemt niet weg dat je straks voor de concrete omgevingsvergunning wel degelijk in overleg gaat met de buurtbewoners en iedereen die inspraak wil. Dat is wat men de facto ook doet. Ook dit proces gaat verder, zoals alle andere processen. Het is een stadsvernieuwingsproject waar er een enorm groot draagvlak voor is. Ik denk dat heel het stadsbestuur van Gent, maar ook alle inwoners van Gent daar graag mee verdergaan.

De voorzitter: De heer Vandewalle heeft het woord.

Onno Vandewalle (PVDA): Minister, u vraagt zich af wie u bent om daarover te beslissen. Dat is eigenlijk een beetje ironisch, want als wij deze vraag in Gent stellen, dan zegt schepen Watteeuw hetzelfde. Hij vraagt zich af wie hij is om daarover te beslissen, en zegt dat wij onze vraag aan u moeten stellen omdat u daarvoor bevoegd bent. U zegt dan dat wij onze vraag moeten stellen aan het stadsbestuur omdat zij bevoegd zijn. In feite is er dus blijkbaar niemand bevoegd voor dit project, maar het komt er wel.

U zegt dat er onder de Gentenaren een groot draagvlak bestaat voor dit project. Minister, ik denk oprecht dat u dan met iets meer Gentenaren moet spreken. Ik woon in Gent, en ik heb nog niemand ontmoet die zegt dat hij een jachthaven in een volkswijk wil. Ik ken niemand die dat zegt.

U zegt dat de Oude Dokken een stadvernieuwingsproject is, en dat is zo, maar wat voor een? De prijzen in de wijk stijgen door de appartementen die daar nu gebouwd zijn. De mensen die daar wonen zijn heel boos door de luxeappartementen die gebouwd worden in een oude volkswijk. Het is het klassiek principe van gentrificatie in een volkswijk dat daar wordt toegepast. Wij kunnen daarover van mening verschillen, maar als u gaat spreken met de mensen die daar al woonden, dan is dat hun reactie. Hun wijk verandert, er komen kapitaalachtige mensen in hun wijk wonen, en de invulling van de publieke ruimte moet op maat gebeuren van de mensen die in die nieuwe luxeappartementen gaan wonen, en niet op maat van de mensen die daar al decennialang in kleine huisjes wonen. Dat zijn volkse mensen die hun wijk op hun eigen manier willen invullen. Ik zou

dus toch willen vragen – ik ga desnoods samenzitten met de stad Gent als zij daarvoor bevoegd zijn – hoe wij opnieuw met de buurt kunnen samenzitten om te bekijken wat de buurt wil, en hoe wij dat kunnen invullen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de prioriteiten van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie op het vlak van mobiliteit en openbare werken – 71 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): In het eerste deel van 2024 zal ons land het voorzitterschap van de Europese Unie uitoefenen. Dat heeft ook meteen effect op de deelstaten, want wij zijn bevoegd voor ons eigen buitenlands beleid. Daarmee onderscheiden wij ons van andere federale staten. Voor de bevoegdheden van deze commissie, Mobiliteit en Openbare Werken, is minister Peeters ter zake bevoegd, en niet federaal minister Lahbib van Buitenlandse Zaken.

Het voorzitterschap is niet alleen een kans om je land, en bij uitbreiding je deelstaat, in de kijker te plaatsen, maar het is ook een kans en een mogelijkheid om aan agendasetting te doen. Uiteraard heb je altijd met dat soort van roterende voorzitterschappen ook de lopende dossiers, maar als voorzitter kun je ook eigen accenten en eigen agendapunten bepalen. Het is ook maar eens om de dertien jaar en een half dat een land het voorzitterschap kan uitoefenen.

Minister, ik denk dus dat het niet onbelangrijk is om in deze commissie even bij dat EU-voorzitterschap stil te staan, want wij hebben heel veel binnenlandse en binnenregionale dossiers en we praten daarover, tot en met de jachthavens in Gent. Maar er is ook mobiliteit en zeker in een transitregio als de onze, als Vlaanderen, hebben we ook heel veel bovenregionale, zeg maar internationale dossiers, of toch dossiers waar er ook een internationale impact is. Denk nog maar eens aan het verhaal van de IJzeren Rijn. We hebben het daarnet gehad over de estuaire vaart en de concurrentie tussen de havens, en dat is allemaal alleen nog maar als het gaat over de bevoegdheden van minister Peeters.

Dus ik ben een beetje benieuwd naar de agendasetting, de modus operandi die onze minister in het hoofd heeft en welke uitrol we daaromtrent mogen verwachten. Hoever staat het met de voorbereiding voor het EU-voorzitterschap op het vlak van uw domeinen Mobiliteit en Openbare Werken? Op welke wijze zijn de prioriteiten bepaald en wat gaat echt naar voren worden geschoven? Veel hangt af van tijdig lobbyen bij andere lidstaten. Zijn er dossiers die zich hier voltrekken waar u denkt, net omdat we dat voorzitterschap hebben, een doorbraak te kunnen realiseren, maar waar ook internationale partners – en dan denk ik in de eerste plaats aan Nederland, Frankrijk en de Duitse Bondsrepubliek – betrokken partij zijn of mee het verschil maken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Keulen, bedankt voor uw vragen rond het EU-voorzitterschap. De voorbereidingen daaromtrent zijn inderdaad heel ver gevorderd en we zijn daar heel intens mee bezig geweest, zowel wat betreft de wetgevende agenda als het overzicht van de evenementen.

Vlaanderen is tijdens het voorzitterschap assessor, waardoor we als primus inter pares onder de gewesten kunnen optreden. Ik zal deze rol vanuit Mobiliteit en Openbare Werken zeker actief invullen. We hebben heel wat expertise op tal van vlakken en dat willen we zeker mee in beeld brengen. Ik denk dan aan het fiets-beleid en de Europese Fietsverklaring die recentelijk door de Europese Commissie mee ondertekend is. Kortom, ook op heel wat andere vlakken is er sowieso iets waar we volop op kunnen inzetten.

Bij de voorbereiding zijn er al heel wat contacten geweest, zowel formeel als informeel, met de Europese instellingen om die rol van assessor ten volle op ons te kunnen nemen. De Vlaamse Regering heeft als inhoudelijke krachtlijnen drie overkoepelende elementen naar voren geschoven: innovatie, verbinding en weerbaarheid. In ons mobiliteitsbeleid komen die elementen ook terug. Onze prioriteiten zijn dan ook vooral de modal shift, de vergroening, de automatisering en digitalisering, verkeersveiligheid en waterveiligheid. Dat valt telkens onder die noemer van vergroening, verbinding, weerbaarheid en innovatie.

Wat er exact op de agenda komt te staan, zal een beetje afhangen van wat er nu nog onder het Spaanse voorzitterschap al dan niet definitief afgeklopt kan worden. We denken onder andere aan de nieuwe TEN-T-verordening (Trans-Europees Netwerk voor Transport), dat sowieso prioritair is. De vraag is of dat nog gaat lukken, of dat dat straks opnieuw op de agenda komt onder het Belgische voorzitterschap. Alleszins zijn er een aantal andere dossiers waarvan ik denk dat het zeker belangrijk is om daar werk van te maken, zoals het 'Road Safety'-pakket, met onder andere het verhaal rond rijbewijzen, verkeersovertredingen en handhaving. Een tweede element is het 'Greening Transport'-pakket, met onder andere iets waar we, zeker met Volvo Trucks, maar ook door de vergroening van onze vrachtwagen- en bestelwagensector, steeds meer mee worden geconfronteerd, namelijk dat vrachtwagens door elektrificatie veel groter en zwaarder worden en daardoor in andere categorieën terechtkomen, wat soms nefast is en een rem kan zijn.

Ik heb recentelijk ook een vraag gekregen inzake autonoom transport over water, maar ook over de weg. Als we daar met onze taskforce Autonoom Rijden de vlucht vooruit willen nemen, moeten we dat hoog op de agenda zetten. Dan is er ten slotte het 'Maritime Safety'-pakket, dat weliswaar een gedeelde Vlaamse en federale bevoegdheid is, maar alles wat betreft maritieme veiligheid, scheepsongevallen en vervuiling door schepen is belangrijk om mee op de agenda te zetten.

Kortom, we verwachten van de Europese Commissie de komende maanden nog wel een aantal bijkomende voorstellen en we gaan dit alleszins nauwgezet opvolgen.

Qua evenementen kan ik u zeker al meegeven dat wij een ministeriële conferentie rond fietsen organiseren op 30 januari 2024. Sommigen willen dat wel claimen, maar ik denk dat dat echt een Vlaamse bevoegdheid is.

De ministeriële netwerkvond Clean Power for Transport (CPT) vindt plaats op 2 april 2024. Ik denk dat we ook daar vanuit Vlaanderen heel goed kunnen tentoonstellen wat we al allemaal gedaan hebben: van vierduizend laadpuntequivalenten in 2021 tot nu al 30.500 in 2023.

Op 23 april is er een 'senior policy meeting' rond de verduurzaming van goederenvervoer, waar we wel degelijk op inzetten.

Op 15 en 16 mei is er een 'Smart Shipping'-conferentie in Antwerpen.

Tot slot is er op 18 en 19 juni in Gent een 'high level dialogue' rond 'cooperative, connected and automated mobility' (CCAM), dus ook maritiem transport.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dat is heel interessant. Voorzitter, ik denk dat we daar ook in de commissie bij moeten stilstaan omdat we toch ook een podiumplaats bekleden, zeker als assessor. U geeft heel veel thema's. Dat klinkt heel interessant. Ik denk dat we binnen tien jaar bijvoorbeeld van dat autonoom rijden zullen zeggen dat het ondertussen realiteit is.

Minister, ik had eventueel ook aan heel concrete dossiers gedacht. Of is dat dan te punctueel als je zegt IJzeren Rijn, Spartacus, een intelligente gebiedsdekkende kilometerheffing? Want dat speelt toch ook maar in een klein gebied, in een transitregio. Als daar ook de buurlanden zoals Nederland, Duitsland, Frankrijk eventueel zouden kunnen meedoen. Ik denk ook aan het verhaal van de havens, aan Gent, North Sea Port, Antwerpen. Of gaat dat niet op die manier in zijn werk?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil vooral collega Keulen danken om dit belangrijk onderwerp hier op de agenda te zetten, want als er ons iets opgelegd wordt vanuit Europa staan we altijd te zeggen: "Wat is dat nu weer? We zijn het er niet mee eens en het komt van bovenaf." Maar eigenlijk zijn wij het zelf die Europa mee maken. Dat gebeurt onder andere door zo'n Europees voorzitterschap. Het is zeer belangrijk om daarbij stil te staan. Ik denk dat we dat ook het komende halfjaar verder moeten doen.

Minister, u hebt een aantal zaken aangehaald die u wilt doen. Dat zijn overwegend ook thema's die wij belangrijk vinden. Gaan de Belgische ministers die dat voorzitterschap zullen waarnemen, ook aandacht besteden aan internationaal treinvervoer? Gelet op onze ligging hebben we er heel veel belang bij om daarop in te zetten. In een ideale wereld zou je vanuit Brussel met een sneltrein op enkele uren in een heel groot deel van Europa kunnen staan, maar daar is nog heel veel verbetering aan nodig. Ik denk dat we dat voorzitterschap ook moeten gebruiken om dat op de agenda te zetten. Wilt u daar mee aan werken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Specifiek voor de IJzeren Rijn: dat zit mee in dat TEN-T-netwerk, en de Rhein-Ruhr-Rail Connection (3RX). We geven daar zeker prioriteit aan. We moeten gewoon kijken wat er nu nog onder het Spaans voorzitterschap afgeklopt wordt. Maar ik denk dat dergelijke elementen daar zeker niet finaal afgeklopt zullen worden. Dat gaan we dus zeker meenemen.

Wat betreft de internationale treinverbindingen: we bespreken de agenda ook telkens op ons interministerieel overleg, dus met de andere collega's, de federale en ook van de andere gewesten. We volgen dat sowieso nauwgezet op. Zoals al gezegd is, is het zeker ook vanuit de commissie zeer interessant om allemaal mee te volgen, en zeker ook de events die we op dat moment organiseren.

Het is zeker alle hens aan dek om te tonen wat we al allemaal doen, maar ook dat waar we een doorbraak in willen hebben, waar we niet willen wachten tot de verplichtingen van bovenaf komen. Bijvoorbeeld dat autonoom varen, gebeurt vandaag in een pilootproject. Waarom kan dat niet in een vast verankerd traject komen? We zijn op dat vlak de koploper in Europa. Wel, dan moeten we nu misschien ook koploper zijn om daar een juridisch kader voor te creëren, uiteraard

niet alleen voor autonoom varen, maar ook voor autonoom rijden en tal van andere dingen.

Sommige zaken zijn natuurlijk, doordat ze louter bilateraal zijn, niet echt een voorwerp van de Europese Commissie, maar op het moment dat het veel meer grensoverschrijdend gaat, dan wel.

Specifiek wat betreft de internationale treinverbindingen, zal er ook een event zijn in april dat vanuit de federale overheid, vanuit het kabinet van minister Gilkinet georganiseerd zal worden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dit wordt vervolgd. Collega Stijn Bex zegt heel terecht dat we wat dat betreft soms heel erg naar onze navel gericht zijn, terwijl we met heel veel dingen rondom ons te maken hebben. We vergeten heel vaak dat we daar ook een stuk regisseur van zijn. We ontvluchten daar soms ook de verantwoordelijkheid, maar ook de kansen die zulke bovenlokale fora bieden. Minister, voorzitter, collega's, het is goed om de komende maanden bij dat EU-voorzitterschap wat betreft het luik mobiliteit en openbare werken ook stil te staan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over 'de Deense stop', een handgebaar van fietsers
– 72 (2023-2024)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Mijn vraag gaat over de Deense stop. De kleine dingen in het leven kunnen soms toch ook, interessant genoeg, het verschil maken. Als we zeggen dat we onze blik op de wereld richten, dan kom je soms tot de vaststelling dat je je afvraagt waarom we daar zelf nooit eerder aan hebben gedacht. Dit is dus niet opnieuw de uitvinding van het wiel, en ten opzichte van de uitvinding van de gsm of de iPhone is dit misschien ook bescheiden, maar het kan inderdaad wel bijdragen tot meer verkeersveiligheid, voor iedereen die zich vandaag als wandelaar of als fietser op het openbaar domein begeeft, maar ook gewoon als automobilist.

We zien inderdaad dat de fiets aan een remonte bezig is ten opzichte van een generatie geleden. Toen was de fiets voor de sukkelaar, vandaag ben je hip, ben je modern, ben je eco-bewust als je je op de fiets voortbeweegt. Je hebt daar ook een hele technologie voor iets wat eigenlijk een heel banaal product is, met de e-bikes en speedpedelecs.

Maar je ziet ook dat door de drukte gevaar ontstaat. Er is de strijd voor een stukje schaarse beschikbare openbare ruimte, dat dan gekoppeld is aan verkeersveiligheid.

In Denemarken, waar wel vaker dingen gebeuren waar we onze radar voor moeten openstellen en afstemmen, en in Kopenhagen, de fietsstad bij uitstek, heeft men wat noemt de Deense stop bedacht. Dat is eigenlijk niets meer dan dat iemand zijn rechterarm opsteekt om te zeggen dat hij gaat stoppen of vertragen. Daardoor krijgt het achterliggend verkeer – of dat nu gemotoriseerd is of niet – het signaal dat men moet opletten, want er gaat iets gebeuren qua snelheid, met

mogelijk een of andere draaibeweging. Men moet dus alert zijn. Dat gebeurt eigenlijk gewoon door je arm op te steken. Het is 'simple comme bonjour', maar het maakt inderdaad een wereld van verschil. We stellen vast dat er ook in Gent heel veel wordt gefietst. Daar heeft Fietzersbond Gent een pleidooi gehouden voor de introductie van dat handgebaar, de Deense stop. Ook het Vlaams kenniscentrum voor fietsveiligheid, Fietsberaad, is dat idee van die Deense stop zeer genegen.

Minister, we kunnen ons nu verschuilen achter wetenschappelijk onderzoek, maar het gezond verstand vertelt ons dat dit eigenlijk een positieve toevoeging zou kunnen betekenen. Ik heb dan ook enkele evidente vragen.

Kende u het handgebaar Deense stop al? Vindt u dit een goede toevoeging om te komen tot een betere verkeersveiligheid? Staat u ervoor open om hieromtrent beleid te ontwikkelen?

Wenst u te laten onderzoeken – of misschien is dat voor u evident en duidelijk genoeg – om dat handgebaar eventueel te laten opnemen in de verkeerswet? Op die manier zouden fietsers, die nu al de linker- of rechterarm moeten gebruiken als ze afslaan, die Deense stop kunnen gebruiken om te zeggen dat ze gaan stoppen of vertragen. Zo kunnen ze de achterliggers en omstaanders verwittigen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt.

Misschien moeten we eens een enquête houden bij de parlementsleden over wie allemaal de Deense stop kent. Blijkbaar zijn het er toch al veel. De volgende vraag is dan wie het allemaal toepast.

Ik ben eind 2021 op werkbezoek geweest naar Kopenhagen. Denemarken is ons gidsland, zeker voor alles wat de fiets aanbelangt. We zien daar inderdaad dat heel veel mensen automatisch hun hand opsteken als ze gaan afremmen, zeker omdat ze ook vaak in grotere colonnes fietsen.

We zien dat bij ons minder gebeuren, maar er is wel een wettelijke basis om het wel te doen, met name artikel 10 van de wegcode. Dat zegt heel duidelijk dat geen enkele bestuurder de normale gang van andere bestuurders mag hinderen door abnormaal traag te rijden wanneer daar geen geldige reden toe is, of door plots te remmen wanneer dit niet om veiligheidsredenen vereist is. "De bestuurder die de snelheid van zijn voertuig aanzienlijk wil verminderen, moet dit voorstellen kenbaar maken door middel van de stoplichten wanneer het voertuig ervan voorzien is of, zo niet, en indien mogelijk, door een teken met de arm."

Die 'indien mogelijk' is daar een belangrijk aspect, want dat geldt niet alleen bij het stoppen. Artikel 19.2 en 19.23 doen ook bij het naar rechts of links afdraaien de suggestie dat de fietser dan het beste zijn linker- of rechterarm kan uitsteken om het achteropliggende verkeer duidelijk te maken waar hij naartoe gaat. Al is ook daar telkens de passage 'indien mogelijk' bijgevoegd. Want uiteindelijk primeert de verkeersveiligheid nog altijd. Als bijvoorbeeld de staat van de weg niet goed is, of er zijn andere elementen waardoor het niet kan, dan is dat ook geen verplichting. Die nuance is heel belangrijk. Indien de veiligheid niet in het gedrang komt, dan is het goed dat men dat doet, maar een fietser mag zijn evenwicht niet verliezen. Sommige mensen kunnen immers moeilijk met één hand fietsen. Je mag niet uit evenwicht raken en zo meer verkeersonveiligheid creëren.

In die zin denk ik dat de Deense stop nog wat meer kenbaarheid mag krijgen. Doordat we het hier bespreken, is dat ook al zo. Ik weet dat Fietzersbond Gent

daar ook vragende partij voor is. Zeker in drukke straten, waar veel fietsers en andere actieve weggebruikers samenkomen met andere vervoersmodi, denk ik dat het inderdaad goed is dat men daar gebruik van maakt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Bedankt voor het openstaan voor die Deense hand. Misschien kan men het ook ergens een decretale of reglementaire onderbouwing geven, met inderdaad de nuance dat het mogelijk moet zijn. We willen niet van de weeromstuit meemaken dat mensen vallen of dat we verkeersonveiligheid creëren. Ik zou er dus iets robuusters rond creëren, minister, om het ook wat gewicht te geven op het niveau van reglementering en voorschriften, met altijd de nuance dat het de betrokken fietser of omstaanders natuurlijk niet in gevaar mag brengen, de nuance zoals die ook bestaat voor linksaf of rechtsaf.

Ten tweede kan er daaromtrent ook wat campagne gevoerd worden. Want dat is ook weer zoiets dat ingang moet vinden. Dat gebeurt in Vlaanderen traditiegetrouw wat traag, maar dan ineens komt dat in een stroomversnelling en dan kunnen mensen zich nog nauwelijks inbeelden dat er ooit een tijd voordien heeft bestaan.

Ik vraag dus om aandacht te hebben voor de punten die ik heb gemaakt: er wat reglementairs rond voorzien met de bijhorende nuances, en een goede promotie-campagne.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik was van plan om twee dingen te zeggen. Het eerste was dat ik dat zelf al gebruik. Ik gebruik zelf heel geregeld mijn handen om me wegwijs te maken op de fiets, vooral als ik voel dat het heel druk is rondom mij. Links, rechts, even de hand opsteken, dat doe ik al geregeld. Ingeburgerd is het nog niet, maar ik denk dat dat beetje bij beetje zal komen.

Het tweede punt dat ik wou maken, is dat wij geen voorstander waren om hier wetgeving rond te voorzien. Maar blijkbaar staat dat toch al in de wet. Als je wetgeving invoert, moet er immers ook handhaving zijn. En dat lijkt ons wel een stapje te ver, om voor zoiets handhaving in te voeren. Voor ons leek dat dus niet nodig, maar blijkbaar staat het toch al in de wet.

Collega Keulen spreekt over nuancering, maar ik denk dat het wel moeilijk is, als er wetgeving bestaat, dat er dan genuanceerd wordt op die wetgeving. Dat kan een beetje tegenstrijdig zijn. Maar wat ons betreft: zeker promoten en zeker ook campagne rond voeren, zodat meer fietsers hun handen gebruiken om de richting aan te geven of eventueel aan te geven dat ze zullen stoppen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Het blijkt hier al onmiddellijk hoe verwarrend het is. Eerst en vooral wil ik zeggen dat ik de goede collega Keulen enorm steun in zijn verzoek om de hand te gebruiken als je als fietser stopt. Ik ben acht jaar geleden ook in Kopenhagen geweest. Het is als je stopt. Wij gebruiken ook de handen om naar links of rechts te gaan. Uit schrik doe ik dat ook, maar dat is volgens mij niet waar het hier over gaat. De fietsstop is als je met een grote sliert achter elkaar rijdt, wat nu meer en meer voorkomt, en iemand wil stoppen, zodat je niet tegen elkaar rijdt. Je ziet hier dus al hoe verwarrend het is. Daarom houd ik ook een pleidooi om ons hier niet te verliezen in te veel wetgeving en bezwaren. Het idee is zeer goed en kan accidenten voorkomen.

Wat collega Keulen zegt, er eerst campagne rond voeren en het duidelijk maken, is stap één. Je handen gebruiken, is niet wat er hier bedoeld wordt met de fiets-stop.

Ik denk dat we daar enkel maar medestanders voor kunnen vinden, minister. Ik kan mij niet inbeelden wie daar tegen zou kunnen zijn, om duidelijk te signaleren dat je zult stoppen en daarom je hand in de lucht steken.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik heb al meerdere handgebaren gezien van fietsers, en ook van automobilisten. Meestal zijn die niet informatief, maar geven die een uitdrukking voor een bepaald gevoel, hetzij positief, hetzij negatief. Ik heb de Deense stop ook moeten gebruiken in het leger, bij vordering, in stilte. Dat was bij de infanterie. Ik was ingedeeld namens mijn capaciteiten.

Dat geheel terzijde, is het dus wel zo dat ik het een beetje raar vind van Fietzersbond. Telkens wanneer wij iets zeggen over snelheid, helmen, of iets anders, dan hoor ik Fietzersbond zeggen dat we dat niet mogen doen, omdat we mensen gaan belemmeren om nog de fiets te gebruiken. Nu gaan ze zeggen dat men een extra gebaar moet stellen. Vergeet ook niet dat oudere mensen met een elektrische fiets rijden, om dan nog eens het stuur te moeten lossen om een bepaald gebaar te stellen, dat is niet al te eenvoudig.

Wat Gent betreft: die stad ken ik zeer goed. Ik denk dat je daar als automobilist zeer voorzichtig moet zijn, want in Gent komen fietsers langs alle kanten, zeker de studenten. Die rijden vaak in rechte lijn, maar vaak ook niet. Je moet dat allemaal goed in het oog houden. Ik begrijp dus wel wat de collega van Vooruit zei: dat het goed is dat groepen of wielertoeristen weten dat de eerste zijn hand opsteekt omdat anders iedereen als een accordeon tegen elkaar fietst. Ik vind dat dus oké en fijn als extra middel, maar we moeten toch opletten om daar meer een officieel karakter aan te geven, want het is niet zo eenvoudig of eenduidig. Links of rechts afslaan, dat gebaar is al ingeburgerd. Ik zou er dus voor pleiten om er voorzichtig mee om te gaan. Het kan gepromoot worden, maar van het ogenblik dat je iets gaat promoten, en het gaat sensibiliseren, en er gebeurt iets, dan kan de tegenpartij zeggen dat die fietser zijn Deense stopgebaar niet heeft gemaakt.

Het zijn allemaal wat floue dingen. Het is dus fijn als mensen het kunnen doen, waardoor je het kunt zien. Maar het allerbelangrijkste tussen fietsers en andere weggebruikers blijft het oogcontact. Men moet kijken of er een fietser is, of er een automobilist is, dat vermijdt nog steeds de meeste ongelukken.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, collega Keulen, voor de vraag. Ik vind dat we wel heel duidelijk moeten zijn. Wanneer een fietser vertraagt, dan moet de auto die daarachter rijdt er altijd voor zorgen dat hij genoeg afstand heeft gehouden om te kunnen stoppen. Dat is heel belangrijk. Ik zie vaak situaties waarbij een auto, een bus, of een vrachtwagen zeer kort op een fietser rijdt. Dat is bijzonder onveilig, en je voelt je als fietser dan ook bijzonder onveilig. Ik begrijp dat die beweging vooral dient voor wanneer men met verschillende fietsers op een goed fietspad – zoals het er in Kopenhagen vol van ligt – gaat vertragen om af te slaan. Dat men dan een teken geeft, lijkt mij zinvol. Ik denk dat we de verantwoordelijkheid niet moeten verleggen van bestuurders van auto's en grotere voertuigen, richting de fietsers zelf om de veiligheid van de fietser te garanderen.

Minister, collega Keulen, ik heb ook nog een andere beweging, dat is de 'Dutch reach'. Daarbij gaat een autobestuurder – voor hij of zij uit de wagen stapt – met

de rechterhand naar de deur reiken, waardoor die automatisch over de schouder kijkt. Zo kan de chauffeur zien of er een fietser komt die eventueel tegen de openslaande autodeur kan rijden. Vanuit het veiligheidsoogpunt voor de fietsers lijkt mij dat een belangrijkere maatregel. Minister, ik wil nog eens vragen of u al in het verkeersreglement hebt gevonden hoe we de autobestuurder daartoe zouden kunnen responsabiliseren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's. Ik ga toch nog eventjes terug naar wat we in het begin hebben gezegd. Ik denk ook dat mevrouw Fournier het heel duidelijk stelde: sommigen doen dat eigenlijk al vaak spontaan, als je in een drukke omgeving fietst en je weet dat er veel achterliggend verkeer is – of het nu een auto, een bus, een fietser of een voetganger is – en je moet plots stoppen, dan steek je je hand op om een signaal te geven aan het achterliggend verkeer.

Dat is ook wettelijk voorzien in de wegcode. De wegcode voorziet – zowel voor het links als voor het rechts afslaan – dat je je voornemen het best kenbaar maakt met de arm, maar voorziet dat ook om te stoppen. In die zin hebben we sowieso een juridische basis voor de Deense stop in onze wegcode.

Maar er staat wel heel duidelijk een nuancering bij: 'indien mogelijk'. Want ik zeg opnieuw dat als iemand moeilijk met één hand kan fietsen, je die niet moet verplichten om met één hand te fietsen om een stopteken te maken, of om een rechtsafbeweging te maken. Dus dat is vooral belangrijk.

Het is niet afdwingbaar, anders zit je straks ook weer met de vraag over wat er met handhaving moet gebeuren. Gaan we straks processen voeren omdat iemand geen hand heeft opgestoken, of geen hand heeft uitgestoken bij het rechtsaf draaien? Vandaar de duidelijke passages – zowel bij artikel 10 als bij artikel 19 van de wegcode, zowel bij het stoppen als bij het links of rechts afdraaien – dat je indien mogelijk door een teken van de arm je voornemen kenbaar moet maken. Dat staat dus als dusdanig in de wegcode en kan dus ook toegepast worden. Ik moet wel eerlijk zeggen dat we in onze fietsbrochure de links- en rechtsafbeweging wel expliciet hebben vermeld, de stopbeweging niet, maar in principe wordt iedereen ook geacht de wegcode te kennen.

Dan wat de Dutch reach betreft, mijnheer Bex: die staat niet als dusdanig in de Wegcode, maar daarover hebben we al meer besprekingen gehad. Bij de rijopleiding wordt daar nu wel aandacht aan gegeven, en ook bij het terugkommoment, omdat het juist een aspect is dat het veiliger maakt voor de andere weggebruiker. Je mag je deur normaal gezien maar openen als je geen andere weggebruikers in het gedrang brengt. Door die Dutch reach ga je juist meebewegen en kijk je ook meer naar het verkeer dat zich in je buurt begeeft.

Dus in het kader van de nieuwe Wegcode zijn we wel nog aan het bekijken of we dat er toch ook niet expliciet in kunnen opnemen. Je kunt alles opnemen in een wegcode, maar als het qua handhaving heel moeilijk is, zitten we daar ook maar mee. Dus vandaar: indien mogelijk moet je je voornemens kenbaar maken aan het omliggend verkeer, en je focussen op de andere weggebruiker. Dat is en blijft natuurlijk de boodschap.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Heel kort. We hebben het succes van de fietsstraten, waar je heel veel gemengd verkeer hebt. Dat zie je overal in steden en gemeenten verschijnen. We hebben het verhaal van de verschillende snelheden van e-bikes, speedpedelecs, ten opzichte van de gewone fietsers. Dus ik denk dat het

belangrijk is. Ik denk ook dat we het niet verder moeten reglementeren, maar wel verder moeten promoten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de investeringen in laadinfrastructuur – 92 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): De uitrol van laadinfrastructuur, dat is niet enkel een zaak van de Vlaamse overheid of van steden en gemeenten. Ook in de bedrijfswereld is men aan het investeren. Colruyt heeft een plan bekendgemaakt waarin gezegd wordt dat ze tienduizend nieuwe laadpalen gaan voorzien. Ze willen een mix van trage en snelle laders. Mensen gaan winkelen in de Colruyt, en ondertussen kunnen ze op de parking hun rijbereik verhogen. De winkelketen plant niet enkel een uitrol op eigen terrein, maar ook op andere strategische locaties, zoals ziekenhuizen, bioscopen, enzovoort.

We hebben even moeten wachten op de uitrol van laadinfrastructuur, maar dat komt nu toch meer en meer op kruissnelheid, en steeds meer spelers worden daarin actief. Dat is ook niet te verwonderen. Ik heb daar toch een aantal bedenkingen bij.

Uit marktonderzoek blijkt dat op dit ogenblik amper 20 procent van de laadbewegingen onderweg gebeuren. Mensen laden namelijk hun wagen vooral thuis of op het werk op. We moeten natuurlijk bekijken hoe dat gaat evolueren als steeds meer mensen elektrisch gaan rijden, en of het laadgedrag van de bevolking zich zal aanpassen en dat ze het gaan doen wanneer ze boodschappen doen of naar het ziekenhuis moeten. Ik denk dat dat een soort van gewenning is.

Maar bij de bekendmaking van Colruyt klonk opnieuw de vraag naar een duidelijke visie inzake de uitrol van laadinfrastructuur. Op dit ogenblik is het zo dat wanneer een gemeente zorgt dat er publieke laadpalen zijn, ze daar telkens een stukje openbaar domein voor moet opofferen. Een aantal parkeergelegenheden moet omgevormd worden tot laadpaalinfrastructuur, om nog te zwijgen over straten waar van mensen die geen oprit of garage hebben de vraag komt of ze via een kabel over het voetpad, of in de lucht, of waar dan ook, kunnen opladen.

Vandaar dat ik enkele vragen heb, minister.

Hoe evalueert u de huidige opkomst van publieke laadpalen geplaatst door privé-partners?

Er wordt nu zowel vanuit de overheid als vanuit de bedrijfswereld fors ingezet op nieuwe laadinfrastructuur. Hoe wilt u tegemoetkomen aan de kritiek van EV België en ervoor zorgen dat dergelijke investeringen passen in de globale uitrol van laadpalen op strategische locaties?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Meremans, ik kan u meegeven dat we eind 2020 de laadpaalstrategie in Vlaanderen hebben goedgekeurd in de Vlaamse Regering, en op dit ogenblik zijn we volop bezig met de uitrol daarvan. U weet dat het volledige bevoegdheidspakket sinds januari 2021 naar mij gekomen is. Ik heb

daarstraks al gezegd dat we toen, in januari 2021, vierduizend publieke laadpuntequivalenten hadden. Vandaag zitten we aan 30.500. Niet langer geleden dan deze morgen heb ik in Hasselt op de Corda Campus nog 42 bijkomende laadpalen kunnen openen, goed voor 84 laadpuntequivalenten, en dit naast de 24 snel- en ultrasnellaadpalen die er reeds waren.

We zien dus dat het enorm vlot verloopt, en dat kadert allemaal in de globale strategische visie die we hebben uitgetekend. Die strategische visie houdt in dat we drempels wegwerken bij de private laadinfrastructuur. Dat doen we volop. U zegt terecht dat 80 procent thuis of op het werk wordt opgeladen. We willen dan ook mensen en bedrijven overtuigen om semipublieke parkings publiek toegankelijk te stellen, tien uur per etmaal, of zelfs volledig. We hebben daarvoor verschillende calls gedaan. Als ze die parkings volledig openstellen, dan kunnen veel meer mensen gebruik maken van laadinfrastructuur die er komt.

Wij juichen dus al die initiatieven alleen maar toe, ook het voorbeeld van Colruyt dat u aankaat. Ook dat kadert in de calls die wij gelanceerd hebben. Daardoor kunnen veel meer mensen gebruikmaken van de publieke of semipublieke laadinfrastructuur, die vaak op private terreinen staat, maar die publiek toegankelijk is.

We hebben nu nog een innovatieve call lopende, waarbij we bedrijven vooral aanmoedigen om op privéterrein ook nieuwe toepassingen toe te laten. Ik denk onder andere aan bidirectionele laadpalen. Die call loopt nog tot 23 oktober 2023. Tegelijkertijd hebben we nu nog een nieuwe call lopende, tot 10 november. Dat is om semipublieke parkings 24 uur op 24 open te hebben. Daarvoor kan men dus intekenen tot 10 november 2023.

Daarnaast voorzien we op onze drukke verkeersassen om de 25 kilometer snel- en ultrasnellaadinfrastructuur. Heel veel mensen willen er immers te allen tijde van uitgaan dat als ze onder het rijden op een gegeven moment tot de vaststelling komen dat ze niet meer voldoende batterijinhoud hebben, ze alsnog op amper vijf of tien minuten even kunnen gaan bijladen en zodoende hun traject kunnen vervullen.

Kortom, eigenlijk verloopt dat allemaal perfect rondom die strategie.

Er is de kritiek van EV Belgium. Zij hebben gevraagd of we de strategische elementen niet zouden wegdenken. Neen, we hebben de strategische uitrol en we hebben de private uitrol van 'paal volgt wagen', om daar ook de drempel weg te nemen voor mensen die geen eigen laadinfrastructuur kunnen plaatsen, maar graag de wagen thuis willen opladen in een straal van 200 meter. Maar dat neemt niet weg dat we volop moeten blijven focussen op die strategische visie, omwille van de nabijheid, de bereikbaarheid en het vertrouwen. En dat doen we met deze grootschalige uitrol van laadinfrastructuur. Ik denk dat dat ook absoluut nodig is. Willen we meer mensen met zero emissie laten rijden, dan moeten we er ook een kader voor creëren, zodat ze er alle vertrouwen in hebben dat ze niet gaan stilvallen met de wagen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik ben blij dat u zegt dat het in die globale visie past. Ik vind het wel belangrijk om goed te monitoren. Als we ervan uitgaan dat we op termijn allemaal elektrisch zullen rijden, is het logisch dat er zo'n reflex moet zijn: "Ik moet naar daar en moet ondertussen mijn wagen opladen." Ik ben er voorstander van dat bedrijven, zoals Colruyt en anderen, dat openstellen. Als dat meer en meer op semipublieke plaatsen gebeurt, moet er wel gemonitord worden dat er niet te veel publiek domein van gemeenten daarvoor wordt opgeofferd. Want vergeet niet: elk publiek domein dat wij aan laadpaalinfrastructuur moeten geven, kunnen we niet voor iets anders gebruiken. Ik denk aan ontmoet-

ting, aan parkeren, aan de noodzakelijke ontharding in onze kernen. Het is belangrijk dat dat goed gemonitord wordt. Maar ik juich alleszins toe dat bedrijven daar gebruik van maken.

Dit is op te volgen. Ik merk in elk geval dat ze vanuit de privésector, ook in mijn eigen stad, naar ons komen voor die snellaadinfrastructuur. Je ziet dus dat de privé daar meer en meer op gesprongen is, wat voor ons alleszins een goede zaak is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het praktisch rijexamen voor speedpedelecs – 99 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Vanaf 1 oktober 2023, dus vrij recent, kunnen mensen een specifiek rijexamen voor speedpedelecs afleggen. Dat examen geeft een rijbewijs AM. Het is alvast een goede zaak dat je het rijexamen niet enkel meer met een bromfiets kunt afleggen, maar nu ook met de speedpedelec. Dat lijkt me een logische evolutie in vervoersmiddelen.

Voor het praktijkexamen moet je vier manoeuvres uitvoeren in één vloeiende beweging in maximaal één kwartier tijd. Alleen, wanneer we de proeven in detail bekijken, stellen er zich toch enkele vragen. De eerste proef, slalommen tussen kegels is anders voor speedpedelecs dan voor bromfietsen. De kegels zetten we voor het rijexamen met bromfietsen drie meter uit elkaar. Voor speedpedelecs zetten we die 1,70 meter uit elkaar. In de praktijk is dat toch niet zo eenvoudig. Het blijkt eigenlijk wel heel moeilijk te zijn. Ondanks dat fietswielen groter zijn dan die van een bromfiets, wordt de draaiafstand enorm verkleind. Het is de logica zelf: een bromfiets heeft kleinere wielen, dan kun je gemakkelijker draaien. Met een fietswiel is dat niet zo eenvoudig. Misschien moeten we met de commissie eens de test doen. We laten de Leuvenseweg afsluiten en dan doen we ineens die oefeningen. Ik ben benieuwd.

Het derde manoeuvre is er een, vreemd genoeg, dat vijftien jaar geleden eigenlijk al geschrapt is uit de praktijktest met een bromfiets, namelijk het rijden over een plank. Dat doet me denken aan piraten. Als de kapitein de slag verloor, dan moest hij de plank op en dan verdween hij in de zee, meestal gevolgd door haaien. Het rijden over een plank is niet zo eenvoudig. De reden waarom die test veranderd is, is heel simpel: het blijkt te gevaarlijk om van die plank af te vallen. Maar nee hoor, we voeren die opnieuw in voor de praktijktest van de speedpedelec, begrijpe wie begrijpen kan.

De vraag stelt zich nu wat nu eigenlijk de beste keuze is: het rijexamen met de speedpedelec afleggen of toch op zoek gaan naar een brommertje om de slaagkansen te verhogen? Het is toch jammer dat de slaagkansen met een fiets lager zouden liggen dan met een bromfiets voor hetzelfde examen. Ondanks alles doen we er alles aan om de fiets en de speedpedelec te promoten.

Minister, kunt u duiden waarom er specifiek voor deze keuzes geopteerd werd?

Zal deze test geëvalueerd worden, zodat er eventueel kan worden bijgestuurd?

Wat zult u doen om er toch voor te zorgen dat de fiets de eerste keuze is om deze test af te leggen?

Ik doe een oproep naar de commissievoorzitter om dit in de praktijk voor ons aller ogen uit te voeren.

De voorzitter: Dank u wel, collega Meremans, ik zou dat heel graag doen, maar we zullen dat na de verkiezingen doen. *(Gelach)*

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Meremans, dank u wel voor uw vraag. Zoals u het allemaal plastisch omschrijft, lijkt het alsof het examen met een AM-voertuig, een speedpedelec of een bromfiets, bijna een circusvoorstelling is, maar in de praktijk verloopt het toch iets anders. *(Gelach)*

Alleszins is een kandidaat vrij om te kiezen met welk voertuig hij het praktijkexamen wil doen. Het praktijkexamen is er vooral omdat we de behendigheid willen testen van diegene die zich met een speedpedelec of een bromfiets verplaatst. Onder het rijbewijs AM valt de bromfiets, de lichte vierwieler of de speedpedelec.

Het nieuwe praktijkexamen voor de categorie AM met een speedpedelec werd in nauw overleg met GOCA Vlaanderen (Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) ontwikkeld. Er werden daarbij voorafgaandelijk verschillende oefeningen getest. Die testen werden gedaan door personen die veel ervaring hebben met het examineren en ook met het rijden met een speedpedelec.

Uit de testen bleek dan ook dat de gekozen manoeuvres de juiste oefeningen zijn om de rijvaardigheid van de bestuurder met een speedpedelec te evalueren. Het klopt inderdaad, als u de kegeloefening omschrijft, dat voor een bromfiets die kegels drie meter uit elkaar staan. Maar een afstand van drie meter, dat is heel simpel voor een speedpedelec. Omdat men juist de behendigheid wil testen, heeft men voor speedpedelecs de kegels op 1,7 meter geplaatst om zodoende die behendigheid te kunnen testen.

Wat de oefening met de plank betreft, die maakt al lange tijd deel uit van de test met een bromfiets. Er was discussie over, want men wilde eigenlijk testen of je door een nauwe omgeving kunt fietsen. Als men dat alleen met lijnen deed, dan was dat niet zo duidelijk wie er gelijk heeft, de examinerator of de speedpedelecer. Daarom heeft men beslist om een plank van 20 centimeter breed, die 2 centimeter hoog is te gebruiken. Het is dus echt niet zo dat je op een meter hoogte zou moeten fietsen. Dan zie je heel goed of de fietser wel of niet op de plank blijft. Dat is de oefening die men daarvoor heeft gekozen. Ik heb het zelf niet uitgevonden, het is GOCA Vlaanderen die dat zo heeft voorgelegd. Dat gebeurde op basis van de expertise tussen examineratoren en speedpedelecers.

Een kandidaat is verplicht om vier uur praktijkles te volgen. Het is de bedoeling dat we zodoende die behendigheid testen. We weten allemaal dat er meer fietsongevallen gebeuren met speedpedelecs. Weet wel dat wie een rijbewijs B heeft, niet verplicht is om een dergelijk rijexamen af te leggen.

Ik kan u alleszins meegeven dat er een maandelijks overleg is met GOCA Vlaanderen en mijn administratie. Als er zich problemen voordoen met het praktijkexamen, dan zullen deze zeker opgevolgd worden. Na één jaar zal er met GOCA Vlaanderen een algemene evaluatie gebeuren. Maar omdat iemand met een rijbewijs B dat niet hoeft af te leggen, zult u ook begrijpen dat er op dit moment nog maar zeer weinig mensen effectief een examen hebben afgelegd.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Dank u wel, ik heb het een beetje plastisch uitgelegd. Ik denk dat dat soms nodig is. Ik heb dat in het onderwijs ook altijd moeten doen. Ik zou toch willen vragen, minister, om goed te monitoren dat we het onderscheid niet zo groot maken tussen wat bromfietsen en speedpedelecs wel of niet moeten doen. Het zou toch jammer zijn dat er daardoor mensen dat examen niet afleggen. Ik zou dus echt willen vragen om dat toch op te volgen, en eventueel te kijken naar een mogelijke aanpassing. Ook al is die plank maar 2 centimeter hoog, die test is wel afgevoerd voor bromfietzers. Ik vind het beetje raar dat die wel wordt ingevoerd voor speedpedelecs, zeker in het kader van de promotie van die fietsen.

Mijn vraag is om dat toch eens aan te kaarten, als er nog eens een overleg is met GOCA, en te bekijken of daar eventueel iets aan kan worden gedaan.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik wil de collega bedanken voor de vraag. Ik wil toch ook benadrukken dat – gezien het grote aantal ongevallen met die speedpedelecs – we als overheid zeer omzichtig moeten omgaan met het ervoor proberen zorgen dat mensen niet zomaar met speedpedelecs gaan rijden, maar goed gefundeerde examens afleggen, als het al moet. Zodanig dat die cijfers naar beneden kunnen.

Bart Claes (Vlaams Belang): Ik zou graag zelf collega Meremans willen bijtreden. Dank u voor de vraag.

Ik denk dat er inderdaad een groeiende groep mensen zal zijn die geen rijbewijs B heeft, en ook geen rijbewijs voor de bromfiets heeft, maar in de toekomst wel een speedpedelec zou willen gebruiken. Het is dan goed dat er zo'n rijexamen bestaat, maar dan moeten die praktische oefeningen en de praktische testen wel haalbaar zijn. Voor de rest heb ik geen bijkomende vragen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Eigenlijk is de vraag specifiek vanuit de sector zelf gekomen dat als ze voor een rijbewijs willen gaan, ze een rijbewijs met praktische proef willen afleggen voor een speedpedelec, en niet met een bromfiets. Je kunt die twee niet met elkaar vergelijken, maar ze vallen allebei onder dat AM-rijbewijs.

Dat praktijkexamen bestaat uit slalom, stapvoets rijden, smalle doorgang, en plots remmen. Tot nu toe is er nog maar één persoon die effectief het examen heeft afgelegd. Die is ook voor 100 procent geslaagd, dat kan ik u zeggen. *(Opmerkingen)*

Nee, dat was ik niet. Ik heb nog niet meegedaan. Misschien slaag ik ook wel niet. Misschien is het een suggestie van de heer Meremans om hieronder eens een dergelijk parcours op te zetten en ons met een speedpedelec te laten rijden. Maar zelfs dat stapvoets rijden is niet evident.

Ik denk dus dat het goed is dat de mogelijkheid gecreëerd is. Straks zijn er inderdaad minder mensen die een rijbewijs B hebben, en toch kiezen voor een speedpedelec, daar was er vraag naar. We hebben het nu gedaan. Het verloopt tot nu toe goed, maar we blijven dat natuurlijk monitoren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de subsidieregeling voor de aankoop van elektrische wagens – 122 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, in de Septemberverklaring werd een premie aangekondigd voor de aankoop van elektrische wagens. Zoals dat gebruikelijk is in dergelijke politieke momenten, moet daarna duidelijk worden hoe dat er precies gaat uitzien.

Op uw website kunnen we alvast lezen dat die nieuwe premie geldt voor de aankoop van zowel nieuwe als tweedehands zero-emissiewagens voor particulieren, vzw's en aanbieders van deelmobiliteit.

Het aandeel van particulieren in de verkoop van elektrische wagens bedraagt momenteel slechts 2 procent. De maatregel wordt verantwoord vanuit de wil om de luchtbeleid- en klimaatdoelstellingen van de Vlaamse Regering te behalen. U wilt daarom dat elke zero-emissiewagen tot het einde van de legislatuur in Vlaanderen blijft. Dat is inderdaad belangrijk. Volgens de informatie op uw website kent de Vlaamse markt zo'n dertig merendeels Europese modellen die onder het prijsplafond van 40.000 euro inclusief btw vallen.

Voor 2024 wordt er 20 miljoen euro uitgetrokken voor een premie van 5000 euro voor nieuwe wagens, en 3000 euro voor tweedehandswagens. Die premie wordt dan regressief, die daalt in 2025 en 2026 met 1000 euro per jaar voor nieuwe wagens, en met 500 euro voor tweedehandswagens. De wagen zal niet binnen de drie jaar doorverkocht worden.

Bij de subsidie kunnen heel wat kanttekeningen gemaakt worden, zoals de dreiging van een mattheuseffect, dat het geld terechtkomt bij de mensen die al geld hebben en niet bij degenen die het nodig hebben.

Uit de subsidieregeling die door deze regering werd stopgezet – u hebt die stopgezet in het begin van deze legislatuur – leren we wel dat ze een heel sterke invloed heeft gehad op het aantal elektrische deelwagens. In 2020 was er nog een groei van 62 procent. Op het einde van dat jaar was 23,6 procent van de deelwagens elektrisch. Maar daarna is dat compleet gestagneerd. Midden 2023 bedroeg het aandeel e-wagens nog altijd maar 25,6 procent. In 2020 en 2021 was er een groei van ongeveer 17 procent extra deelauto's per jaar, in 2023 zal die groei vermoedelijk bijna dubbel zo groot zijn.

Gisteren nog hebben we vanuit onverdachte hoek – zou ik in dezen zeggen –, de Vlaams Belangfractie en de N-VA-fractie, in de plenaire vergadering gehoord over hoe belangrijk ze het vinden dat Vlaanderen de doelstellingen inzake klimaatbeleid haalt. Ik kan mezelf daar als groene uiteraard alleen maar achter scharen.

Ik denk dus dat we hier allemaal vinden dat we ervoor moeten zorgen dat dat bedrag van die 20 miljoen euro, maximaal wordt ingezet om een zo hoog mogelijke klimaatimpact te hebben. Een auto staat vaak stil, tot wel 23 uur per dag, maar deelauto's rijden meer kilometers dan particuliere wagens. Doordat die vaker en door meer mensen worden gebruikt, worden andere auto's overbodig. Afhankelijk van de situatie kan een deelauto drie tot wel vijftien auto's vervangen. De impact op lucht en klimaat zijn dus hoger.

Bovendien zullen aanbieders van deelmobiliteit de premie niet gebruiken om hun auto uit te rusten met extra opties. Wat wel een gevaar is – wanneer er een auto is die 30.000 euro kost, en je krijgt daar 5000 euro subsidie bij – is dat iemand die het kan betalen daar gewoon wat opties bij zal doen. Dat marktmechanisme kennen we, ook het mattheuseffect speelt hier mee.

Bovendien zijn de budgetten die u hebt kunnen onderhandelen, ontoereikend om een breed publiek te bedienen. Het zou volgens Groen dus een goed idee zijn om de subsidies voor te behouden aan initiatieven rond autodelen, wat zowel particulier autodelen als georganiseerd autodelen kan zijn.

Nu wil ik u vandaag graag de volgende vragen stellen. Hoe zal de subsidiereglementering vorm krijgen en wanneer wilt u dit rond hebben? Welke adviezen zult u daarover inwinnen? Zal een deel van het bedrag of het gehele bedrag voorbehouden worden voor deelwagens en hoeveel?

Zullen de subsidies toegekend worden volgens het principe 'first come, first served'? Dat zou een beetje in tegenspraak zijn met het feit dat ze voor een deel voorbehouden zouden worden voor deelwagens. Welke criteria zullen worden gehanteerd om te bepalen voor welke aankopen de subsidies aangevraagd kunnen worden, bijvoorbeeld wanneer moet de verkoopovereenkomst getekend zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Bex, voor uw vragen.

U weet dat wij in april van dit jaar een aanpassing op ons Vlaams Energie- en Klimaatplan hebben goedgekeurd binnen de Vlaamse Regering. Daarin was al expliciet opgenomen dat we een ondersteuningsmechanisme wilden hebben voor particulieren en voor de vzw's van de deelmobiliteit om zo die twee doelgroepen aan te moedigen om te kiezen voor een elektrische wagen wanneer zij vandaag een nieuwe wagen willen kopen. Als we zien dat de mobiliteit goed is voor ruim 21 procent CO₂-uitstoot, moeten we alle hens aan dek halen om ervoor te zorgen dat de CO₂-reductie doorgevoerd kan worden.

We zien dat het aandeel van de verkoop van de elektrische wagens bij de bedrijven vandaag om en bij de 25 procent zit, het aandeel van nieuwe wagens die verkocht worden dus. Bij particulieren is dat nog maar amper 2 à 3 procent. We willen dat dus omhoog. Daarom hebben we ook die premie op tafel gelegd bij de goedkeuring van het Vlaams Energie- en Klimaatplan, in april afgeklopt. De modaliteiten zijn we nu finaal aan het doen. Maar bij de begrotingsbespreking moet je dan natuurlijk weten welke budgetten je ervoor moet uittrekken om met die premie ook daadwerkelijk aan de slag te kunnen gaan. Eerst is er dus de begrotingsbespreking. Daar hebben we een calculatie gemaakt van wat wij denken dat er nodig is. We willen dat degressief, we willen voorkomen dat er een mattheuseffect is. Daarom gaan we ook sowieso niet hoger dan 40.000 euro. We doen het voor de particulieren en we doen het ook voor de vzw's voor deelmobiliteit.

De heel juiste modaliteiten hebben we al meermaals aangekondigd. Dat is ook het kader dat we gebruikt hebben om de nodige budgetten in te schrijven voor 2024, 2025 en 2026, waar we telkens degressief gaan. Ook wat het onderscheid tussen enerzijds de nieuwe wagens en anderzijds de tweedehandswagens betreft, willen we het niet alleen voorbehouden voor de vzw's. Als vandaag de dag een persoon nadenkt over de aankoop van een nieuwe personenwagen en de vergelijking maakt tussen een fossiele verbrandingsmotor en een zero-emissievoertuig, en er vandaag nog een verschil is van 5000 of 6000 euro, dan vergeet men vaak dat de andere kosten, de 'total cost of ownership', eigenlijk al maken dat dat beter is, namelijk de verzekering, de fiscaliteit en ook de brandstof, de elektriciteit als dusdanig. Maar vaak is juist die aankoopprijs de drempel en kiest men toch

voor de fossiele. Dat willen we nu net voorkomen. Daarom stellen we tijdelijk, voor een beperkt segment, een premie ter beschikking die degressief naar beneden gaat in de tijd, voor de particulieren en ook voor de vzw's.

U had het over de vorige premie. Ik heb die zelf niet afgeschaft, het is de minister van Energie die bij aanvang van deze legislatuur de premie die in het verleden bestond en waarop er geen plafond was van maximum 40.000 euro, waar er ook geen degressief kader was, en die ook intens gebruikt werd door elektrische bromfietsen, heeft stopgezet. Als we echt de CO₂-uitstoot naar beneden willen krijgen, blijf ik er volledig achter staan dat dit een goede maatregel is om ook inzake mobiliteit een terugdringing te krijgen van de CO₂-uitstoot.

Er zijn geen schotten. We voorzien het voor deelmobiliteit en voor particulieren. Er zijn geen schotten tussen het ene versus het andere om onderbenutting te voorkomen. Wij willen ook geen werk maken van 'first in, first out'. We zullen wel regelmatig monitoren om te kijken hoe het verder verloopt en waar er al dan niet aanpassingen moeten gebeuren.

Ik denk wel dat die maximale aankoopprijs een belangrijk aspect is, zoals u zelf ook al aangaf. We willen hier niet het dure segment gaan bevoordelen, zeker geen mattheuseffect. We willen net de mensen die vandaag twijfelen bij de aankoop van een nieuwe wagen tot de prijsklasse van 40.000 euro, vooral over de streep trekken om te kiezen voor een zero-emissievoertuig.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het moet me toch van het hart dat ik een beetje verbaasd ben dat u maar in zeer beperkte mate kunt antwoorden op mijn vragen. U lijkt totaal niet te weten hoe die subsidie vorm zal krijgen en u hebt ook niet gezegd hoe u daaraan zult werken, tegen wanneer u het rond wilt hebben en welke adviezen u daarbij zult inwinnen, terwijl me dat toch voor de hand liggende vragen lijken. Wanneer men een subsidiereglement wil rond hebben tegen 1 januari, wat toch de bedoeling is denk ik, dan moet daar nu toch volop aan gewerkt worden? U zou daar toch meer over moeten kunnen zeggen.

20 miljoen euro gedeeld door een subsidie van 5000 euro – gemakkelijk geteld, want er zijn ook tweedehandssubsidies – resulteert in een subsidie voor 4000 wagens. Dat is niet veel. Wanneer u zegt first in, first out, dan veronderstel ik dat u ook bedoelt 'first come, first served', dus dat degenen die eerst zijn met het aanvragen van hun subsidie, ook effectief als eerste in aanmerking komen. U zegt dat jullie zo niet willen werken, maar hoe werkt het dan wel? Als ik op 1 januari een aanvraag doe en collega Brouwers op 10 januari, wat is dan het argument om collega Brouwers voorrang te geven? Want dat is eigenlijk wat u zegt en dat begrijp ik niet goed. Kunt u dat verduidelijken?

Als u geen schotten plaatst tussen het autodelen en de particulieren ... bij autodelen moet men auto's kopen in functie van of men ze nodig heeft. Dat is gepland, en ik neem aan dat men daar moeilijker kan zeggen om de laatste drie maanden van 2023 geen elektrische auto meer te kopen en dat pas te doen als de subsidies van kracht zijn, terwijl een particulier met zijn garage zal afspreken om op 1 januari officieel een auto te kopen, om zo in aanmerking te komen voor de subsidies. Dat is dus een moeilijkheid voor de autodelers, bovendien hebben zij ook een planning voor 2024 en kunnen zij niet zomaar beslissen om al hun auto's op 1 januari te kopen. Dus ik denk dat er een risico is dat deelinitiatieven er bekaaid van af zullen komen in vergelijking met de andere geïnteresseerden, en dat we met deze subsidieregeling geen maximale klimaatimpact gaan hebben. Nogmaals, ik nodig u uit om mij uit te leggen hoe het wel gaat werken en mij daarin gerust te stellen, maar dat hebt u tot dusver nog niet gedaan.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik denk dat het goed is dat we met die premies werken op de occasiemarkt. We zien vaak over het hoofd of weten eenvoudigweg niet dat dat bij de conventionele motor de eerste markt is waar jan modaal beroep op doet. Mensen kopen heel vaak, als het gaat over conventionele wagens met conventionele motors, een tweedehandswagen.

In Nederland bestaat deze premie ook. Want het wordt belachelijk gemaakt en geridiculiseerd, maar in Nederland bestaat dat ook. We hebben hier ondertussen een geweldige vergroening van de voertuigenvloot meegemaakt door de salariswagens en eventueel de fiscale voordelen die gekoppeld zijn aan het bezitten van een elektrische motor. Na vier of vijf jaar komen die allemaal op de markt. Als we daar niet zelf een tweedehandsmarkt van elektrische wagens creëren, dan gaan die automatisch richting Nederland. Die kijken er nu al naar uit, zeker als het gaat over leasingwagens die gekoppeld zijn aan goeie onderhoudscontracten en zeer gegeerd zijn. Als we dat niet doen, zagen we met andere woorden de tak af waar we zelf op zitten.

Ik denk ook dat die aankoop vandaag gewoon te duur is. Ik heb dat zelf thuis meegemaakt. Het verschil in kostprijs tussen de benzineversie en de elektrische versie van een Peugeot 208, is 12.000 euro. Ik denk dat dat voor veel mensen een brug te ver is. Als je dat, bij manier van spreken, kunt halveren en als dan ook nog eens de brandstof wegvalt, het onderhoud goedkoper wordt – want de onderhoudskosten vallen bijna volledig weg – en de verzekeringspremie lager wordt, dan denk ik dat je de mensen in een soort van stimuleringsmodus moet brengen en daar is die premie een zeer doeltreffend instrument voor.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, we hebben het in het plenaire debat al gehad over de zin, en wat mij betreft vooral de onzin, van die premie. Ik heb u toen ook de vraag gesteld die collega Bex nu stelt, over hoe de toekenning van die subsidie juist in haar werk zal gaan. Ik begrijp dat u daar toen niet op hebt kunnen antwoorden, gezien het tijdsbestek in zo'n plenair debat. Ik had gehoopt dat u nu op de vraag van collega Bex wel meer in detail zou kunnen treden over hoe die premie zal worden verdeeld. Gaat dat inderdaad op een 'first come, first served'-basis werken? Welke datum zal er tellen? Gaat dat over de bestelbon? Gaat dat over de levering? Is er een maximum? Mag één natuurlijke persoon maximum één wagen aanvragen? Hetzelfde voor rechtspersonen: hoe gaan we ervoor zorgen dat bepaalde rechtspersonen die een bedrijf hebben van deelwagens, niet ineens de grote slokop gaan worden? Hoe gaan we ervoor zorgen dat particulieren die te goeder trouw misschien zelfs nog in de loop van januari zo'n wagen bestellen, plotseling tot de vaststelling komen dat het budget van 20 miljoen euro is opgebruikt en dan moeten vaststellen dat ze toch de volle pot van ongeveer 40.000 euro zullen moeten betalen?

Er zijn dus toch nog veel vragen. U zegt dat het subsidiereglement eraan komt, maar u moet toch al een idee hebben van hoe dat in zijn werk zal gaan? Anders komt u in september toch niet met dat grote plan op de proppen en gaat u daar niet mee naar de pers en zet u dat niet in een akkoord. Ik zou vandaag dus toch graag meer informatie van u willen krijgen, minister.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat ik al heel wat modaliteiten bekendgemaakt heb. Ik dank ook de heer Keulen voor de steun.

Wat ik misschien over het hoofd heb gezien in het antwoord op uw vraag, mijnheer Bex, is dat het de bedoeling is om premies te geven voor alle voertuigen die ingeschreven zijn vanaf januari 2024. Dat is onze bedoeling.

U moet begrijpen dat als het budget eenmaal is goedgekeurd, wij aan de slag gaan met een ontwerp van subsidiebesluit. Dat komt in een besluit van de Vlaamse Regering (BVR). Dat moet naar de Inspectie van Financiën, waar het nu ligt. En ik hoop dat eind oktober te agenderen. Ik denk dat het niet meer dan logisch is dat ik eerst een dergelijk ontwerpbesluit laat bekrachtigen door de Vlaamse Regering, vooraleer ik alles in detail uit de doeken doe. Wat wij nu in de begroting hebben opgenomen voor 2024, dat is het budget waarvan wij denken dat het nodig is om te kunnen voldoen aan alle vragen die particulieren en vzw's inzake deelmobiliteit in de loop van 2024 zullen indienen.

Ik heb daarstraks ook al gezegd dat we dat continu gaan monitoren. Ik heb gezegd 'first in, first out'. Het is niet zo dat als je in januari, februari of maart een premieaanvraag indient, je dan honderd procent zekerheid hebt, en dat, als je wacht tot november of december, het geld misschien op is en je niets meer krijgt. Neen, we gaan dat continu blijven monitoren.

We zullen zien welke vaart het neemt. Als straks iedereen zou beslissen om een zero-emissievoertuig te kopen in plaats van een voertuig op fossiele brandstof, denk ik alleen maar dat dat klimaatgewijs een goede zaak zou zijn. Maar we weten allemaal dat het zo'n vaart niet zal lopen. We gaan het wel continu blijven monitoren. En onze bedoeling is sowieso dat iedereen die een aanvraag indient die voldoet aan de voorwaarden, ook expliciet een premie krijgt, zowel particulieren als deelmobiliteit. Ik denk dat ik daarmee duidelijkheid gecreëerd heb. De bedoeling is: een premie voor elk voertuig, ingeschreven vanaf 1 januari 2024. Stel dat u uw voertuig besteld hebt in september. Meestal is het zes tot acht maanden levertijd. Het voertuig wordt ingeschreven in bijvoorbeeld februari 2024. Dan komt u in aanmerking.

Dat is het opzet van dat premiestelsel. Sta mij toe dat ik eerst feedback wil hebben van de Inspectie van Financiën en een eerste lezing wil hebben, goedgekeurd in de Vlaamse Regering, om dan vervolgens de verschillende adviezen in te winnen en te kijken welke bijstellingen er moeten gebeuren.

U noemt een premie onzin, mijnheer Claes. Op dat vlak verschillen we volledig van mening. Wij willen wel een aantal klimaatmaatregelen nemen. De heer Keulen heeft terecht gezegd dat omliggende landen dat ook doen. Ik zou het vooral onzin vinden als we dat niet doen, zeker ook als ik kijk naar de tweehandswagens: salarisswagens en bedrijfswagens, waar er al heel wat elektrische modellen van rondrijden, en die na twee, drie, vier jaar op de tweedehandsmarkt komen. In Nederland, Frankrijk, Duitsland en Luxemburg krijg je op die tweedehandsmarkt een premie. Al die bedrijfswagens die zero emissie zijn, gaan straks dus naar het buitenland, en zodoende hebben wij weer minder zero-emissievoertuigen rijden. Daar pas ik voor. En daarom hebben wij dit expliciet voorzien: de nieuwe in het kleinere segment en de tweedehandswagens onder een bepaalde prijs, met een ietwat kleinere premie, naar het voorbeeld van omliggende landen, om zodoende een antwoord te geven op de klimaatuitdagingen, die toch wel immens zijn.

Mijnheer Bex, mijn excuses als ik in de eerste vragenronde niet alles in detail beantwoord heb, maar de premies zijn dus vanaf 1 januari 2024. De bedragen zijn: 5000 euro, 3000 euro voor tweedehands, en dan de jaren nadien degressief naar beneden. We voorzien geen schotten tussen particulieren en deelmobiliteit, om onderbenutting te voorkomen. We willen het bedrag maximaal vrijhouden. En we zullen continu monitoren of er al dan niet moet worden bijgepast, mocht het nu toch een immens groot succesverhaal worden. Als de middelen niet op zouden raken, dan wil ik ook onderbenutting voorkomen. We zullen dat alleszins blijven monitoren en continu opvolgen. En de bedoeling is dus dat iedereen een premie kan krijgen. Ik hoop dat ik daarmee iets meer duidelijkheid heb geschapen, maar

ik kan u nog niet het model geven, want dat ligt op dit ogenblik bij de Inspectie van Financiën en het is een eerste keer goed te keuren, hopelijk eind oktober, door de Vlaamse Regering.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dat maakt inderdaad veel duidelijk. Het is jammer dat u dat niet in een eerdere ronde gezegd hebt, want nu kunt u niet meer repliëren op bedenkingen die ik ga maken. Eigenlijk zegt u dat iedereen die een premie aanvraagt, een premie zal krijgen. Het geldt al voor auto's die vandaag gekocht worden, maar die pas vanaf 1 januari ingeschreven worden. Eigenlijk moedigt u dus iedereen aan die vandaag nog een elektrische wagen koopt om die nog niet in te schrijven en te wachten tot 1 januari. Dat levert 5000 of 3000 euro op.

U zegt dat er geen schotten zijn. Dat is ook niet nodig als ik u begrijp, want elke elektrische deelwagen die ingeschreven wordt, zal ook effectief een subsidie krijgen. In dat opzicht hebt u mijn vraag beantwoord. Alleen wens ik u veel succes bij de besprekingen in de regering bij dit voorstel, want u gaat aan minister Diependaele zeggen dat u denkt dat het 20 miljoen euro is op een markt waarvan we allemaal hopen dat die de volgende jaren gaat exploderen. Minister, u bent mogelijk geen minister meer vanaf de verkiezingen in juni. Het zal aan de volgende regering zijn om de middelen die nu voorzien zijn – 20 miljoen euro degressief, “maar we hopen dat er veel meer nodig zal zijn” – te betalen. Ik ben benieuwd naar die discussies in de Vlaamse Regering. Minister, ik wens u bijzonder veel succes, maar eigenlijk vraagt u een blanco cheque aan minister Diependaele. *(Opmerkingen van minister Peeters)*

Minister, u zegt dat de bedragen vastliggen, maar als er meer aanvragen komen, dan “passen we ze bij”. U hebt eigenlijk gezegd dat u garandeert dat als er op 31 december ...

De voorzitter: Mag de minister even verduidelijken?

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb gezegd dat er een calculatie gemaakt is van hoeveel vermoedelijke aanvragen er zullen zijn. We gaan dat continu monitoren en evalueren. Als er bijsturing nodig is, dan is er een bijsturing. Die bijsturing kan verschillende elementen inhouden. Ik denk dat u dat ook weet. Dat hebben we ook gezien met de premies inzake woningbouw voor de warmtepompen en dergelijke. Je kunt op twee manieren bijsturen. Je kunt extra middelen voorzien, maar je kunt ook zeggen dat de premie lager moet zijn. Er zijn tal van mogelijkheden. We gaan het continu evalueren, maar met de assumpties die nu gemaakt zijn in overleg met heel de sector, komt men voor het jaar 2024 tot een bedrag van 20 miljoen euro, voor het jaar 2025 iets meer en voor het jaar 2026 nog iets meer en dan loopt het af. De premie loopt altijd degressief.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dit vind ik nog erger. We gaan dus aan Vlamingen zeggen: “Koop maar een auto. We geven u 5000 euro premie. En als je met te veel die premie aanvraagt, ga je achteraf vernemen dat je een lager bedrag krijgt.” Dat is de mensen echt iets wijsmaken. Dat is er echt voor zorgen dat de antipolitiek nog groter wordt. Als je aan de mensen belooft ...

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, dat maakt u ervan voor alle duidelijkheid. *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

U moet de assumpties er ook wel bijnemen. Het zijn geen losse flodders, alstublieft.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, assumpties zijn assumpties. Dat zal wel goed doordacht zijn of misschien niet. We weten allemaal hoe dergelijke begrotingsbesprekingen soms gaan. Ik denk vooral dat u een bepaalde trofee hebt willen binnenhalen en dat u die binnengehaald hebt en dat er daar gebakkeleid is over hoe de assumpties moesten zijn. Als men u 40 miljoen euro had aangeboden, zou u gezegd hebben dat u maar 20 miljoen euro nodig hebt, want uw assumpties zeggen dat het 20 miljoen euro is. Ik durf daar mijn bedenkingen bij te hebben.

Maar vandaag zegt u dat het altijd mogelijk is dat burgers op het einde van 2024 te horen zullen krijgen dat de subsidie waar ze op gerekend hadden om hun elektrische wagen te kopen, lager zal uitvallen. Dat vind ik iets wat de Vlaamse Regering absoluut niet mag goedkeuren. Ik hoop dat men u daarin bijstuurt.

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 fietsgeleiding op kruispunten – 124 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, op kruispunten werden vroeger wel eens fietsoversteekplaatsen gemarkeerd. We kennen de fietsoversteekplaatsen, zoals ze vastgelegd zijn in het ministerieel besluit uit 1976, als de witte korte strookjes over de weg waartussen de fietser kan oversteken.

Deze mogen evenwel niet gemarkeerd worden op kruispunten of rotondes, en gaven in de rechtbank geregeld voer voor discussies. Om de fietsers toch wat duidelijkheid te geven, opteert het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de fietsgeleiding, een dunne stippellijn met een fietslogo.

De herkomst voor deze fietsgeleiding gaat terug op een dienstorder van AWV van 2017, maar er bestaat geen enkele wettelijke basis voor deze markering. Ze is ook opgenomen in het fietsvademecum onder het onderdeel 'Kleurgebruik ter hoogte van conflictpunten' en wordt steeds meer uitgerold.

In een schriftelijke vraag van 10 mei 2022 antwoordde u dat sinds het dienstorder, de grote blokkenmarkering – dus de fietsoversteekplaatsen – systematisch vervangen worden door fietslogoverbindingsmarkeringen, en dit waar nodig conform de Wegcode, namelijk ter hoogte van kruispunten en rotondes waar de fietsers dezelfde voorrangsregeling volgen als de andere bestuurders. Buiten de kruispunten zouden de blokkenmarkeringen behouden worden.

Terwijl dit steeds verder uitgerold wordt, merk ik dat er onder fietsers steeds meer kritiek groeit op deze maatregel. Zowel in de offline wereld als in de online wereld merk ik vaak onbegrip voor deze markering. Ik citeer toch even de blog van Mobicaster: "Ondertussen zou de werkgroep die bezig is met het herschrijven van het verkeersreglement, naartig werken aan een oplossing voor de verschillende markeringen voor oversteekplaatsen."

Ik had graag van u geweten, minister, vindt u dat de fietsgeleiding verder uitgerold kan worden zonder dat daar een wettelijke basis voor is? En hoe wilt u ervoor zorgen dat de fietsgeleiding de nodige rechtszekerheid heeft?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Op mijn beurt: dank u wel, mevrouw Fournier, voor uw vragen rond de fietsgeleiding aan de kruispunten.

Het is inderdaad zo dat de fietslogoverbindingsmarkeringen, zoals die vandaag worden toegepast, als dusdanig nog geen wettelijke basis hebben. Het niet wettelijk kader is op dit ogenblik geen bezwaar om ze toch toe te passen, omdat het alleszins strookt met het doel. Het heeft ook een beperkte betekenis en een sober karakter. Het is vooral een indicatie voor waar de fietser zich het best begeeft.

Alleszins is het wel de bedoeling dat we bij de opmaak van de nieuwe wegcode werk maken van duidelijkere tekens en dat ook dergelijke materie mee wordt opgenomen in de wegcode. Want vandaag zien we dat er qua uniformiteit van alle mogelijke fietsmarkeringen eigenlijk echt wel een gemis is. Vandaar dat daar in de werkgroep rond de wegcodes volop aan wordt gewerkt, om eigenlijk die uniformiteit te verhogen.

Alleszins zijn er bij de administraties geen dossiers bekend waarbij het Vlaamse Gewest aansprakelijk zou zijn geacht, vanwege het feit dat er gebruik gemaakt zou zijn van die wegmarkeringen. Opnieuw, het is vooral een indicatie van waar de fietser zich bij voorkeur het best begeeft.

Dus in die zin is het de bedoeling dat we in die werkgroep mee het krijgen van duidelijkere wegmarkeringen voor de fietsoversteek en de voorrang mee opnemen, en dat er ook een duidelijke wegmarkering komt voor de fietsmarkering buiten de voorrang, zodat het echt voor iedereen heel duidelijk is en zodat je ook een veel uniformer straatbeeld krijgt. Want dat laat vandaag al eens te wensen over, als men van de ene kant van het land naar de andere kant van het land rijdt. Het overleg en de interfederale werkgroep die verder op de agenda staan, vinden dit jaar plaats.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik heb geen verdere vragen. Mijn vraag was vooral naar uniformiteit en duidelijkheid, maar ik denk dat de minister daar een klaar en duidelijk antwoord op heeft gegeven, dus ik heb geen bijkomende vragen meer.

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 projecten voor de kustbescherming
– 125 (2023-2024)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Op 2 oktober 2023 zijn de werken voor de nieuwe westelijke strekdam in Blankenberge opgestart. Als alles volgens plan verloopt, zullen de werken duren tot het voorjaar 2026. Zo werd een nieuw groot project opgestart voor onze Belgische kust. Dit project is naast het nieuwe strandhoofdenveld in Wenduine opnieuw een belangrijke investering voor onze kustbe-

scherming. In de begrotingstoelichting 2023 schreef u dat naast de strekdam en het strandhoofdenveld maatregelen genomen zouden worden om onderhoud van de kustbescherming te optimaliseren, en dat het onderzoek 'Living Lab Raversijde' uitgewerkt zou worden. Daarnaast wordt actief verder werk gemaakt van het Masterplan Kustveiligheid. De grote projecten voor de kust zijn dus opgestart en de voorbije jaren is er ook heel wat zand opgevoerd langs de kust. Ik denk dat alle grote projecten voor deze legislatuur daarmee uitgevoerd of in uitvoering zijn. Rest ons alleen nog de haven van Zeebrugge en de Kustvisie.

Over het Masterplan Kustveiligheid of de Kustvisie lees ik op de website van Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK): "Tot 2 juli lagen er twee documenten van Kustvisie ter inzage: de onderzoeksnota en de kennisgevingsnota van het milieueffectenrapport. In totaal werden 33 officiële inspraakreacties ontvangen. Er wordt nu eerst een overwegingsnota en een richtlijnennota opgesteld. Daarna zullen de onderzoeksnota en de kennisgevingsnota aangepast worden tot een definitieve versie."

Daarom had ik graag van u geweten, minister, welke plannen er nog zijn voor de zandsuppletie deze legislatuur.

Welke initiatieven zijn er nog nodig op korte termijn om onze kust te beschermen tegen stormen?

Wat is de teneur van de inspraakreacties? Welke timing wordt aangehouden voor de Kustvisie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ook op mijn beurt bedankt, mevrouw Fournier, voor de vragen rond de zandsuppleties en de kustbeveiliging.

In 2023 voorziet het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust enkel nog een lokale strandophoging in Blankenberge. Hierbij wordt zand gebruikt afkomstig van de baggerwerken in de vaargeul. Die worden daar hergebruikt. Eventuele onderhoudssuppleties in het voorjaar 2024 worden ingepland naargelang de eventuele stormen die ons staan te wachten, en welke impact dat heeft op de strandprofielen. Alleszins wordt dat nauwgezet opgevolgd door MDK.

Dan kom ik tot uw tweede vraag, over de bescherming tegen stormen. Op dit ogenblik zijn er geen acute veiligheidsrisico's met betrekking tot de bescherming van onze kuststrook, maar men blijft dat ook wel continu monitoren en continu voorzien voor periodiek onderhoud. In het kader van deze monitoring heeft MDK een veiligheidstoetsing van heel de kuststrook uitgevoerd. In het kader van de zachte zeewering komen twee lokale aandachtzones naar voor. Daaromtrent loopt op dit ogenblik een detailonderzoek. Dat gaat meer bepaald over de duinenovergang sectie 8 in De Panne. Ook in strandsectie 23 in Koksijde loopt een specifiek detailonderzoek om te kijken wat daar nog eventueel moet gebeuren. Het streefprofiel voor de centrumzone in Knokke-Heist is ten dele gerealiseerd. Daar moet er nog bijkomend zand gesuppleerd worden om ervoor te zorgen dat men een stabiel strandprofiel gaat krijgen.

Verder worden in alle havens de sluizen en stuwen getoetst. Op basis daarvan stelt MDK maatregelen op om deze sluizen en stuwen stormbestand te maken. Tegelijkertijd bouwt MDK op dit ogenblik de stormvloedkering in de haven van Nieuwpoort. In de haven van Oostende worden maatregelen genomen in de zone van het station en het Montgomerydok. In de achterhaven van Gent-Oostende moeten nog resterende mobiele keringen en stormmuren aangebracht worden. Verder loopt er ook nog een studie om de nodige maatregelen in de achterhaven te kunnen voorzien, om daar ook te kijken naar een stormvloedkering- en uitwa-

teringsconstructie. De uitkomst van die studie wordt ook afgestemd op de inzichten in het kader van de Kustvisie. De havendam in Blankenberge staat nog op de agenda. Ook daar wordt op de Blankenbergsevaart door MDK nog een uitwateringsconstructie bestudeerd. We komen dan aan Zeebrugge. Daar hebben we overstromingsmaatregelen opgestart. Daar loopt nog een verder detailonderzoek naar de mogelijke risico's van overstromingen via de Spoorwegkoker West.

Wat de algemene teneur rond de inspraakreacties betreft: mijn administratie zegt dat die inspraakreacties over het algemeen positief zijn geweest. De verschillende stakeholders wensen verder betrokken te blijven in het proces. De reacties onderschrijven mee de kansrijkheid van de kustbescherming. Er werden wel minder reacties ontvangen dan het projectteam had verwacht. Is het voor veel mensen nog een beetje een ver-van-mijn-bedshow? Ik weet het niet. Dat is alleszins een feitelijke vaststelling. Er zijn minder reacties dan men had verwacht, maar de reacties die er gekomen zijn, zijn over de grote lijnen positief. Men gaat dat verder opvolgen.

Qua timing is het de bedoeling dat we een voorontwerp van het strategisch beleidsplan, met inbegrip van een voorkeursalternatief en een bijhorend actieplan, zouden kunnen krijgen tegen eind 2023 of begin 2024. Het is alleszins de bedoeling dat we het dan kunnen agenderen op de Vlaamse Regering, om vervolgens openbaar onderzoek te doen in 2024 en in het najaar van 2024 een strategisch beleidsplan definitief goed te keuren.

Ik hoop dat daarmee alle vragen van de baan zijn.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u, minister, voor uw uitgebreid en positief antwoord.

Ik denk dat het feit dat er minder reacties zijn, alleen maar positief kan zijn, want mensen gaan zeer snel reageren als ze negatieve reacties hebben. Bij positieve reacties vinden de meeste mensen het normaal en dus geven ze minder reacties. Ik denk dat dat wel een positief teken is.

Voor de rest heb ik geen bijkomende vragen meer. Ik kan u alleen maar danken, minister, dat u er genoeg aandacht voor hebt om vanuit Limburg toch te zorgen voor onze mooie kust in West-Vlaanderen.

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 ongevallen met landbouwvoertuigen – 137 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): De landbouwsector is momenteel volop bezig met oogsten, waardoor het erg druk is op onze wegen. Dit is niet zonder gevaren, zeker gezien het feit dat de weersomstandigheden in het najaar slechter zijn. De zichtbaarheid is vaak minder goed en door het natte weer vormt de modder ook een groter gevaar. Bovendien kunnen de gevolgen van ongelukken met een landbouwvoertuig zeer ernstig zijn omdat het om grote en zware voertuigen gaat.

In de commissie van 13 oktober vorig jaar haalde u aan dat u samen met Boerenbond een sensibiliseringscampagne hebt opgezet voor verkeersveiligheid in het landbouwverkeer. Deze campagne loopt eind 2023 af.

Acht u het noodzakelijk om nog bijkomende initiatieven te nemen gericht op verkeersveiligheid in het landbouwverkeer? Waarom wel of niet? Welke tendensen stelt u vast bij de verkeersveiligheid in het landbouwverkeer? Hebt u zicht op de voornaamste oorzaken van letselongevallen met landbouwvoertuigen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: U hebt zelf al verwezen naar de campagne die we hebben gedaan in samenwerking met onder andere Boerenbond. Daarentoeftrent liggen er op dit moment geen nieuwe initiatieven op tafel, maar mocht het nodig zijn, kunnen we dat altijd begin volgend jaar weer opnemen. We blijven alleszins wel werk maken van doelgerichte campagnes en ik denk dat de landbouwsector zelf ook wel dergelijke dingen doet. Toen was er specifiek die samenwerking.

Jaarlijks moeten we vaststellen dat er ongeveer 100 à 120 ongevallen met landbouwvoertuigen gebeuren. Op zich springt dit cijfer er niet uit in vergelijking met het totaal aantal verkeersongevallen op onze Vlaamse wegen. Anderzijds is het wel zo dat ongevallen met landbouwvoertuigen vaak ernstiger zijn. Dit is ook logisch, maar blijft wel een aandachtspunt.

Het is logisch dat er meer ongevallen met landbouwvoertuigen gebeuren in de meer landelijke provincies, zoals Oost- en West-Vlaanderen en Limburg. Verder vinden er iets meer ongevallen plaats met landbouwvoertuigen op gemeentewegen en twee derde van de ongevallen gebeurt op een doorlopend weggedeelte. De belangrijkste tegenpartij bij ongevallen met landbouwvoertuigen zijn personenwagens, gevolgd door fietsers.

De voornaamste oorzaken zijn het niet verlenen van voorrang, controleverlies over het stuur en geen afstand houden tussen de weggebruikers. Dat zijn denk ik de antwoorden op uw vragen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, bedankt voor uw antwoord. Uit mijn eerdere schriftelijke vraag bleek inderdaad dat de meeste ongevallen gebeuren met als tegenpartij een auto, gevolgd door de fietsers en daarna de landbouwvoertuigen zelf. Wat we wel vaststellen in die schriftelijke vraag, is dat het aantal ongevallen waarbij de tegenpartij een wagen is, gedurende één jaar was afgenomen, maar nu weer in stijgende lijn is. Ook de ongevallen met fietsers zijn in stijgende lijn. Daarom lijkt het me wel nodig om toch nog initiatieven te nemen en een nieuwe sensibiliseringsactie op poten te zetten. Als ik het goed heb, dan was die campagne met Boerenbond vooral gericht op de landbouwers zelf en de actieve weggebruikers, dus voetgangers en fietsers, terwijl we in de cijfers wel zien dat de grootste tegenpartij andere wagens zijn.

Bent u nog van plan om specifiek initiatieven gericht op autobestuurders te herhalen, of lijkt het u echt niet nodig om dat te doen? Zijn er nog andere initiatieven genomen of was die sensibiliseringscampagne met Boerenbond echt de enige actie die heeft plaatsgevonden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De campagne met Boerenbond was inderdaad specifiek gericht op de trage wegen, waar er fiets- en landbouwverkeer is. Dus daar lag dan specifiek de klemtoon op. Als het gaat over de gewone wegen en landbouw-

voertuigen met personenwagens ... Dat is eigenlijk een volledige campagne waarbij we telkens zeggen om op de weg te focussen, zonder enige afleiding en dergelijke meer. Daar zetten wij continu bij al onze campagnes op in. Dan gaan we op die gewone wegen niet het onderscheid maken tussen een landbouwvoertuig, een bus of een kleine of grote personenwagen. Daar gaat het gewoon over elk vervoersmiddel dat zich op die gemeente- of gewestwegen begeeft. Daar zijn die campagnes niet zozeer doelgroepgericht, maar gaat het meer over een totaliteit van respect hebben voor elkaar, focussen op de weg, geen dronkenschap, geen afleiding, geen overdreven snelheden, omdat dat tout court nog altijd de killers in ons verkeer zijn. Wat dat betreft, kan ik verwijzen naar alle acties die wij ondernemen in ons verkeersveiligheidsplan en die we telkens om het half jaar monitoren.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Bedankt, minister. Wederzijdse alertheid is inderdaad noodzakelijk, niet alleen van landbouwers, maar ook van alle andere weggebruikers. U zei daarstraks wel dat het aantal ongevallen met landbouwvoertuigen in verhouding met het aantal op onze Vlaamse wegen niet zo heel veel is. Natuurlijk rijden er ook veel minder landbouwvoertuigen rond dan gewone wagens. Het lijkt ons wel zinvol om eventueel die actie met Boerenbond te herhalen, maar dan meer gericht op autobestuurders.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.