



Vlaams
Parlement

vergadering **C287**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 20 mei 2021

(Wegens de coronamaatregelen werd deze vergadering via videoconferentie georganiseerd.)

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's) en het overwicht van Nederlandse vrachtwagens – 3256 (2020-2021)	5
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de suppletiewerken ter bescherming van de kust – 3257 (2020-2021)	8
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het meenemen van fietsen in de kusttram – 3272 (2020-2021)	11
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid ter voorkoming van ongevallen bij wegenwerken – 3305 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het rijgedrag in de buurt van wegenwerken – 3321 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid bij wegenwerken – 3339 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het grote aantal snelheidsovertredingen aan de werkzaamheden op de E313 – 3367 (2020-2021)	15
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van gevaarlijke kruispunten op en de herontwikkeling van de A12 tussen Boom en Antwerpen – 3306 (2020-2021)	24
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over PFAS-vervuiling en grondverzet – 3314 (2020-2021)	28
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het overleg over de Brusselse stadstol – 3365 (2020-2021)	33
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitstellen van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid – 3395 (2020-2021)	37
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteitsvisie 2040 – 3409 (2020-2021)	42

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nood aan bijkomende containercapaciteit – 3368 (2020-2021)	44
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van de busvloot van De Lijn – 3344 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de eerste elektrische bussen in Antwerpen – 3405 (2020-2021)	49

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's) en het overwicht van Nederlandse vrachtwagens – 3256 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, de laatste vragen om uitleg over de langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's) dateren uit 2019. Wie naar de site van het agentschap kijkt, merkt dat we nog steeds met het kader uit 2018 werken. Dat kader zou iets zijn versoepeld, maar de ministeriële besluiten betreffende de routes voor de derde en vierde aanvraagperiode in 2019 zijn online niet te vinden. De boodschap maakt niet duidelijk waarom deze zaken niet zijn aangevuld.

Op deze informatieve website vind ik wel terug dat geïnteresseerden een vergunning kunnen krijgen. De lijst met vrachtwagens met een LZV-licentie op onze wegen is beschikbaar. Begin mei 2021 waren ongeveer 110 vrachtwagens geregistreerd. Die vrachtwagens kunnen tussen mei 2021 en eind 2022 op onze wegen rijden, maar het is opvallend dat slechts 20 van de geregistreerde nummerplaten een Belgisch kenteken hebben. De rest is allemaal in Nederland geregistreerd.

Minister, in uw beleids- en begrotingstoelichting hebt u het volgende geschreven: "In 2018 ging het tweede proefproject rond LZV's (Langere en Zwaardere Vrachtwagens) van start. De voorwaarden zijn ondertussen versoepeld, dus verwachten we meer deelnemende bedrijven dan in het eerste proefproject. In het najaar van 2020 werd een eerste evaluatie gemaakt, op basis waarvan we het project in 2021 zullen verfijnen. In juni 2023 volgt de definitieve evaluatie." Verder hebt u ook gesteld dat innovaties zoals het proefproject inzake de LZV's eveneens kunnen bijdragen tot de nieuwe mobiliteitscultuur in het goederenvervoer.

Waarom nemen volgens u zo weinig Vlaamse vrachtwagenfirma's deel aan het proefproject? Houdt u vast aan de plannen in de beleids- en begrotingstoelichting? Zo ja, hoe zult u rekening houden met de hedendaagse cijfers en met de evaluatie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, er zijn momenteel nog niet veel participanten. Om de goederenstroom met LZV's in Vlaanderen uit te bouwen, zijn twee zaken nodig. Enerzijds moeten vervoerders instaan voor de investeringen in gepast materiaal. Anderzijds moeten we ervoor zorgen dat er voldoende sites zijn waar LZV's kunnen worden ingezet.

Mevrouw Fournier, de gepubliceerde cijfers waar u naar hebt verwezen, hebben betrekking op de vergunning voor het tussenvoertuig. Deze vergunning is gratis en wordt afgeleverd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). We stellen vast dat heel wat Nederlandse vervoerders die vergunning voor hun materiaal hebben aangevraagd. Dat is de reden waarom er, in vergelijking met de Belgische vervoerders, een groter aandeel van Nederlandse voertuigen is. Als we specifiek naar die cijfers kijken, zien we dat in mei 2021 21 Belgische en 83 Nederlandse vervoerders een vergunning voor die tussenvoertuigen hebben gekregen. De Nederlandse firma's zijn al langer met dit project bezig. In Nederland is dit in 2000 gestart, maar in Vlaanderen is dat pas in 2014 gestart. Dit verklaart waarschijnlijk waarom veel meer Nederlanders al over het materiaal en de specifieke tussenvoertuigen beschikken.

U hebt specifiek naar de beleids- en begrotingstoelichting verwezen. Vanwege de omvang en de massa worden aan die LZV's een aantal bijkomende voorwaarden

gekoppeld. Uiteraard is niet elke logistieke keten geschikt om de door een LZV geleverde volumes in te schakelen. Er zijn een aantal knelpunten die de vlotte introductie momenteel in de weg staan.

Een van die knelpunten is de doorlooptijd van de verwerking van de nieuwe aanvragen voor aantakkingstrajecten. AWV werkt er momenteel aan dit vlot te trekken. Een tweede knelpunt is de vaststelling dat de sector er niet in slaagt zelf duidelijke track-and-tracedata aan te leveren. Dit bemoeilijkt een goede analyse van de aantakkingstrajecten. Een derde punt is dat de invoerstrook minimaal 250 meter lang moet zijn op de plaatsen waar het aantakkingstraject op het basisnetwerk, onze autosnelwegen, aansluit. Dat is op een aantal plaatsen niet het geval, wat voor een knelpunt zorgt.

We blijven vasthouden aan wat in onze beleids- en begrotingstoelichting is opgenomen. De evaluatie van vorig jaar nuanceert het overwicht van de Nederlandse transportbedrijven. De net opgesomde knelpunten staan de LZV's momenteel in de weg, maar we zoeken samen met de sector een oplossing.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Volgens mij hebben dergelijke vrachtwagens enkel voordelen. Iedereen wil minder files, en grotere vrachtwagens betekent minder vrachtwagens. Op die manier kunnen we iets aan de fileproblematiek doen. Vrachtwagenchauffeur is een knelpuntberoep. Grotere vrachtwagens die meer volume kunnen vervoeren, kunnen hier een oplossing voor bieden. Finaal stoten dergelijke vrachtwagens ook minder CO₂ uit, want twee LZV's vervangen drie gewone combinaties. Het heeft dus ook ecologische voordelen. De beslissing betekent voor Vlaanderen geen bijkomende kosten, want het zijn de transporteurs die moeten investeren. Volgens mij moeten we de regelgeving dan ook wat aanpassen. Dit vormt geen bijkomende belasting, want dat is de kritiek die we soms horen. Eigenlijk gaat het hier om een betere gewichtsverdeling per as. Dit zorgt voor minder belasting.

Minister, u hebt zelf drie knelpunten aangehaald. AWV is er blijkbaar mee bezig de doorlooptijd vlot te trekken. Ik hoop dat dit op redelijk korte termijn kan gebeuren. Wat de invoegstroken van 250 meter voor de aansluitingen betreft, bestaat er misschien al een plan voor de invoegstroken die eventueel kunnen worden aangepast. Indien we het fileprobleem willen oplossen, denk ik dat we hiervoor moeten gaan en dat we dit zo snel mogelijk moeten aanpassen.

Ik wil nog een bijkomend probleem aankaarten. Is er eventueel al contact opgenomen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? In Wallonië kan het allemaal. Daar is het mogelijk met LZV's op de autostrade te rijden, maar in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kan dat blijkbaar nog niet. Wie van Vlaanderen naar Wallonië of van Wallonië naar Vlaanderen rijdt, komt meestal echter een stuk van de Brusselse ring tegen. Is er al een afspraak met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om op eenzelfde golflengte te zitten? Vrachtwagens stoppen niet aan de grens. Er zijn misschien ook mogelijkheden op de Europese regelgeving te bespreken. Mijn concrete vraag is of u al contact hebt gehad met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, het Waalse Gewest en de EU om tot een eenduidige regelgeving te komen?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, u hebt eerder al aangegeven voorstander van LZV's te zijn indien deze transportvorm een meerwaarde voor onze mobiliteit kan zijn en tot vervoersefficiëntie kan bijdragen. We moeten er in de toekomst voor zorgen dat de Vlaamse regelgeving in verband met de LZV's wordt afgestemd op de combinaties die in Wallonië of Nederland rijden. De werkbaarheid

moet grensoverschrijdend zijn. Het LZV-wegennetwerk in Duitsland is sinds vorig jaar met ongeveer tweehonderd nieuwe wegen uitgebreid. Waar blijft de EU?

In de EU verschillen de maximaal toegestane gewichten en lengtes van vrachtwagens per land, waardoor het grensoverschrijdend vervoer met ecocombi's niet toegelaten is. Als een LZV in de ene lidstaat wel en in de andere lidstaat niet mag rijden, moet de combinatie voor de grens worden ontkoppeld en moeten twee vrachtwagens de grens oversteken.

Mevrouw Fournier, u hebt het pijnpunt al aangeraakt. Jammer genoeg blijft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nog steeds dwarsliggen. Veel noord-zuidverkeer verloopt langs de Brusselse Ring. De inzet van LZV's tussen Vlaanderen en Wallonië zou een pak efficiënter zijn indien deze combinaties ook de R0 zouden mogen gebruiken. Hoewel de voordelen duidelijk aantoonbaar zijn, heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hiervoor tot nu toe geen groen licht gegeven. Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) blijft er bij de Brusselse minister van Mobiliteit op aandringen de R0 voor LZV's open te stellen.

Sinds 2014 loopt het proefproject in Vlaanderen. Samen met het spoor en de binnenvaart zullen de LZV's bijdragen tot een efficiënter en groener vrachtverkeer. Het nut is ook in Scandinavië en in Nederland al lang bewezen. Als logistieke draaischijf van Europa heeft België hier nood aan.

Om de zonder twijfel bestaande voordelen van de LZV's te maximaliseren, moeten de voordelen voor de bedrijven duidelijk en eenvoudig worden, met uniforme, grensoverschrijdende regels waarvoor ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn verantwoordelijkheid opneemt. Pas dan zullen we het proefproject werkelijk kunnen evalueren en zullen we het nut hiervan kunnen vaststellen. Het kan niet dat een combinatiewagen moet omrijden en aan de grens naar twee vrachtwagens moet overladen. Dat is economisch niet haalbaar. Het is de reden voor de geringe respons van de transportsector met betrekking tot het proefproject.

Minister, zult u werk maken van grensoverschrijdende maatregelen? Welke initiatieven zult u hiervoor nemen? Zijn er akkoorden met de naburige landen met betrekking tot de LZV's? Hoe zit het met uw Brusselse collega?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Op de vraag waar de invoegstroken van 250 meter juist moeten komen en welke invoegstroken juist moeten worden verlengd, kan ik vandaag helaas geen antwoord geven. We weten dat een aantal invoegstroken niet voldoen, maar de administratie kijkt tegelijkertijd ook na of desgevallend nog andere elementen moeten worden aangepast en ook of de regelgeving eventueel zelfs moet worden verfijnd. Dat is wat de administratie me heeft verteld. We weten nog niet heel exact waar de stroken moeten worden aangepast, maar we kijken na wat nodig is om zo veel mogelijk interessante aantakkingstrajecten aan te bieden.

Wat het grensoverschrijdend verkeer en de afspraken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreft, weet ik alleszins dat de administratie een werkgroep heeft. Er is een evaluatiecommissie, waarvan de administrateur-generaal van AWW, de heer Roelants, de voorzitter is. In die evaluatiecommissie zitten heel wat partners, zoals de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), de federale politie en tal van erkende representatieve beroeps- en werknemersorganisaties in de transportsector.

Ik vermoed dat er in dit kader ook contacten met de Brusselse en Waalse administraties zijn. We hebben het er nog niet over gehad tijdens een interministerieel overleg, maar we zullen zeker nagaan of we dit daar te gepasten tijde kunnen voorleggen, zodat we kunnen zien welke pijnpunten er zijn en waarom bepaalde

gewesten niet geneigd zijn in deze regeling in te stappen. De meerwaarde is er wel degelijk. Niet alleen gaat het om een knelpuntberoep, maar het gaat ook om een vrachtwagen met tussenstukken. We willen hier zeker verder mee doorgaan.

Ik zal navragen hoe het zit met de uitwerking van bijkomende maatregelen voor welbepaalde pistes. Ik zal nagaan hoever het overleg op administratief vlak staat. Ik zal dit desgevallend ook op de agenda plaatsen van het intergewestelijke ministerieel overleg.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Het is duidelijk dat u een voorstander bent van dergelijke vrachtwagens. Dat is een goed teken voor de sector. U zegt dat de sector nog niet zoveel investeert, maar ik denk dat hij wacht op een gezamenlijk standpunt van de verschillende gewesten. Dergelijke investeringen doe je niet voor een korte afstand. Het gaat altijd over een lange afstand. Het zou goed zijn dat u dringend werk maakt van het interministeriële overleg tussen de drie gewesten, minister, en ook van overleg met Europa. Als de sector investeringen doet, moeten die nuttig zijn. Ik dank u voor de opvolging en voor uw positieve antwoord.

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 suppletiewerken ter bescherming van de kust
– 3257 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Het Masterplan Kustveiligheid verzekert de huidige kustbescherming tot 2050. Daartoe wordt sinds 2011 een pakket maatregelen uitgevoerd dat het beschermingsniveau van de zwakke plekken aan onze kust op peil brengt. Daarnaast onderzoekt het complex project Kustvisie de zeewering van de toekomst en heeft het als ambitie om de kust en het hinterland te beschermen tegen het veranderende klimaat en de stijgende zeespiegel.

Om dit complex project te realiseren nam de Vlaamse Regering op 22 december 2017 de startbeslissing van het project Kustvisie. De lopende onderzoeksfase is momenteel bezig, en zo wordt de alternatievenonderzoeksnota voorbereid. Als alles goed gaat, dan wordt die nota eind dit jaar afgewerkt. Dat betekent dat we vier jaar bezig geweest zijn voor het eerste document klaar is.

Ondertussen las ik enkele interessante cijfers in een schriftelijke vraag van februari 2021 over de kustverdediging en de daarbij horende werkzaamheden. De minister gaf een overzicht van alle betalingen van de voorbije jaren. Het viel op dat er nauwelijks suppletiewerken uitgevoerd worden aan de westkust, zoals tussen De Panne en Nieuwpoort, terwijl er tussen Oostende en Knokke, en zeker in Knokke zelf, heel wat zand wordt aangevoerd.

Ook in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) voor 2021 zien we dat er opnieuw 5,5 miljoen euro wordt uitgetrokken voor zandsuppletie aan de oostkust. Het is goed dat die werken gebeuren, maar er zijn toch grote verschillen te zien, en die roepen vragen op.

Daarom had ik graag geweten, minister, of u die verschillen kunt toelichten. Aan welke criteria moeten stranden voldoen opdat zij voor opvoering in aanmerking

kunnen komen? Hoe wilt u het verlies van zand aan de kust verder aanpakken? Is er een verschil van aanpak tussen de zones aan de kust?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De verschillen in de selectie hebben vooral te maken met de zogenaamde zandhonger. Die verschildt langsheen de kust en veroorzaakt verschillende suppletiebehoeften. Daarom zijn er verschillen in de selectie.

De westkust is helemaal geen homogeen verhaal. Enerzijds zijn er zwak hellende stranden met grote zandbanken. Ten oosten van de knik ter hoogte van Wenduine zijn er veel steilere stranden en diepere geulen in aanloop naar de monding van de Schelde. Dat zorgt ervoor dat er voor de strandsuppleties op de steilere stranden een groter volume zand nodig is, maar ook dat de oostkust een sterkere erosie kent. Dat heeft een grotere onderhoudsbehoefte tot gevolg.

Wat uw tweede vraag betreft, over de criteria waaraan stranden moeten voldoen om voor opvoering in aanmerking te komen, kan ik u medelen dat er elke zes jaar een fijnmazige toetsing van de kustveiligheid wordt uitgevoerd. Daarvoor zijn er een aantal criteria, zoals een maximaal overtoppingsdebiet, risico op bresvorming en risico op erosie tot aan de bebouwing enzovoort. Op grond daarvan zal men de selectie van de aan te pakken zones bepalen.

Op basis van de frequentere strandmetingen wordt jaarlijks, en telkens na een zware storm, een controle-evaluatie gemaakt om de actuele toestand van de strandzones na te gaan. Tot slot wordt structurele duinerosie ook vermeden door strandsuppleties aan te brengen. Dit zorgt ervoor dat we op langere termijn een robuuste en veilige kust behouden.

Hoe kunnen we nu het verlies van zand verder aanpakken? We hebben verschillende maatregelen. Enerzijds is er de versterking van de natuurlijke zandige kust. Daar zorgen de strandsuppleties nog steeds voor een basisoplossing. We doen ook andere dingen. We hebben de klassieke zandsuppleties, maar we hebben ook andere types van 'natural based solutions'. Ik denk aan het project 'Duin voor dijk', het pilootproject dat hier ook al werd toegelicht en dat waarschijnlijk iedereen ook wel kent. Anderzijds wordt ook ingezet op een vooroeversuppletie. Er is ook nog het project Ecorif. Dat laatste is een privaat initiatief. De aanvoer van een kunstmatig rif op de kustnabije zandbanken beoogt een verhoging van de kustveiligheid.

Deze elementen zorgen voor bijkomende ondersteuning. We zetten in op maatwerk en zoeken zodoende naar de beste oplossingen voor de beveiliging van onze kust.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dank u voor uw antwoord, en ook voor uw bezorgdheid. Ik ben ervan overtuigd dat die zandsuppleties echt wel noodzakelijk zijn. Niemand twijfelt daaraan. Misschien is het een detail, maar jammer genoeg verliest het strand door deze ophoging enige charme. Wie op de dijk loopt, ziet de branding van de zee niet. Dat is een beetje jammer. Maar anderzijds: veiligheid boven alles! Deze werken moeten dus zeker gebeuren.

Ik vind het ook belangrijk, minister, dat deze problematiek in deze commissie regelmatig aan bod komt. Onze kustbescherming is niet alleen voor de kust belangrijk, maar zeker ook voor het hinterland en niet het minst voor onze zeehavens. Daarover hebben we het ook al verschillende keren gehad. In de vorige discussie, begin januari 2020, kwamen deze werken ook aan bod naar aanleiding van de stormen – Dennis, Ciara, noem maar op. In die commissievergadering zei u dat u contact zou opnemen met uw Nederlandse collega om te informeren hoe zij der-

gelijke werken aanpakken en om te weten te komen of een eventuele samenwerking met Nederland een meerwaarde zou opleveren. We hadden het toen over het zandmotorsysteem. Minister, hebt u hierover al contact gehad met uw Nederlandse collega, met het oog op een eventuele samenwerking? Hebt u al ideeën kunnen uitwisselen?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, vragen over kustsuppletiewerken zijn vanwege hun techniciteit en complexiteit geen eenvoudig onderwerp. Nu, het basisprincipe is eenvoudig. Voor het compenseren van kusterosie is het ontwerp van een suppletie heel simpel: er moet jaarlijks evenveel zand worden aangebracht als er jaarlijks door erosie verdwijnt. Een aanname daarbij is dat er geen wezenlijke verandering optreedt in het golfklimaat en de oriëntatie van de kustlijn.

Zoals collega Fournier ook aanhaalde, verzekert uw Masterplan Kustveiligheid de huidige kustbescherming tot 2050. In recente studies waarschuwen wetenschappers dat de zeewaterspiegel tussen 2050 en 2100 wereldwijd zal stijgen met mogelijk aanzienlijke wijzigingen van het golfklimaat en oriëntatiewijzigingen van de kustlijn tot gevolg.

Minister, nu wij al het midden van de eerste helft van deze eeuw naderen, heb ik twee vragen. Op welke wijze zult u bij nieuwe opdrachten voor suppletiewerken aan onze Vlaamse kust voortaan rekening houden met deze nieuwe inzichten inzake mogelijke golfklimaat- en kustlijnoriëntatiewijzigingen tijdens de tweede helft van deze eeuw? Zijn er, naast de steeds terugkerende suppletiewerken, nog andere maatregelen nodig om de veiligheid van onze kustbewoners en het Vlaams hinterland te verzekeren in het geval van wijzigend golfklimaat- en/of wijzigende kustlijnoriëntatie tijdens de tweede helft van deze eeuw? Zo ja, welke?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wens kort aan te sluiten bij de vragen die gesteld zijn. Ik wilde mevrouw Ryheul ook vragen om haar collega Van Rooy eens attent te maken op deze problematiek. Want we weten allemaal dat hij in de plenaire regelmatig doet alsof deze problemen totaal uit de lucht gegrepen zijn. Ik denk dat we allemaal weten dat het belangrijk is dat we dit aanpakken, zowel in het voorkomen als in het genezen. Ik roep de collega dus op om dat in haar fractie ook duidelijk te maken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen en suggesties. Veiligheid boven alles, daarom staat er in het Masterplan Kustveiligheid sowieso al een en ander opgenomen. Daar zorgen we voor. We zorgen er met name voor dat er een robuuste en veilige kust is, en dat er sowieso altijd een gewenst veiligheidsniveau wordt bereikt tegen stormvloed. Dat is op dit ogenblik waar we ten volle op inzetten, en waarvoor we heel wat suppletiewerken uitvoeren, naast uiteraard ook andere elementen waar we zorgen voor meer veiligheid.

Om dat plan nu onmiddellijk bij te sturen voor een visie voor na 2050? Ik denk dat het nu vooral zaak is om ervoor te zorgen dat het veilig is van nu tot 2050. En dat is waar het Masterplan Kustveiligheid ten volle op inzet: zorgen dat er telkens voldoende veiligheidsbuffers zijn. Uiteraard wordt er rekening gehouden met de wetenschappelijke studies en dergelijke die voorliggen, en zal dat plan ook te gepaste tijd en indien nodig worden aangepast.

Daarnaast moet ik ook zeggen, en daar heeft mevrouw Fournier in haar vraagstelling ook terecht naar verwezen, dat wij ook bezig zijn met het complex project

Kustvisie. Dat is nog niet klaar, daar lopen sowieso nog een heel aantal onderzoeken. Maar ook daar bekijken we hoe een en ander desgevallend bijgestuurd moet worden.

Wat het zandmotorsysteem betreft: een tijdje geleden ben ik zelf in Bredene een zandsuppletieverhaal gaan volgen, en daar werd al specifiek met zo'n zandmotorsysteem gewerkt. Op zich gebruiken we dat dus al, dat wordt al toegepast.

Wat de Nederlandse collega's betreft: u weet dat daar natuurlijk ook verkiezingen zijn geweest. Het is nu enige tijd geleden, we hebben nog geen specifieke terugkoppeling van hoe zij daar concreet mee omgaan. Dat zandmotorsysteem is er wel een van, maar ik neem aan dat we daar in de toekomst zeker nog overleg over kunnen hebben met Nederland of met andere instanties.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Bedankt, minister. En ik ben ook blij met de tussenkomst van mijnheer Bex, niet alleen inhoudelijk maar ook door het feit dat het zeker geen West-Vlaams probleem is. Het beroert ook andere provincies. Onze kustbescherming is heel belangrijk voor heel Vlaanderen. Minister, bedankt voor uw antwoord. We komen daar binnen hier en enkele maanden zeker nog op terug.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het meenemen van fietsen in de kusttram – 3272 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): De NMBS kondigde recent aan dat het de plaats voor fietsen op treinen naar toeristische bestemmingen zal vergroten. Zo wil de NMBS het combineren van het openbaar vervoer en de fiets stimuleren. In 2024 zouden er 24 in plaats van 12 plaatsen voor fietsen zijn per trein. Daarvoor komen per trein 2 extra multifunctionele rijtuigen waar ruimte is voor fietsen. Er komen ook meer fietsenstallingen en meer partnerschappen rond deelfietsen.

We weten dat de Vlaamse Regering ook wil inzetten op een modal shift en daarmee weggebruikers ertoe wil aanzetten om maximaal gebruik te maken van alternatieve vervoersmethodes. Op mobiliteitsknooppunten moet er hiervoor in de toekomst een aanbod aanwezig zijn van openbaar vervoer en deelsystemen voor fietsen en wagens, dit om de files te verminderen. Een combinatie van de fiets en het openbaar vervoer zal hier een cruciale schakel in zijn. Dit kan deels met systemen van deelfietsen, maar een eigen fiets kunnen meenemen op de tram of de bus zal ook veel mensen aansporen om het openbaar vervoer en de fiets te combineren. Ik denk hier zeker aan de kusttrams, die ideaal zijn voor uitstappen. Daar kan men door de fiets mee te nemen op de kusttram onze kustlijn ontdekken en zo de auto thuislaten.

In het specifieke geval van de kusttram zijn er volgens ons veel mogelijkheden, ook op het vlak van toerisme. Op de kusttram mag je je fiets meenemen. Dat staat op de website van De Lijn. Maar er staat bij dat het aantal beperkt is tot twee of drie. Dat is natuurlijk zeer beperkend. In Kopenhagen doen ze het anders. Daar kan men binnen de stad zijn fiets meenemen op de metro en op de bus. Dit kan doordat op het openbaar vervoer meer plaats is gemaakt voor fietsen. Op de trams en de bussen is er specifieke ruimte voorbehouden voor de fietsen. Men heeft daar

de mindshift lang geleden al gemaakt. Er moet ook in Vlaanderen nagedacht worden over hoe we in nieuwe trams ruimte kunnen creëren om de fiets veel eenvoudiger mee te kunnen nemen.

Daarom heb ik volgende vragen, minister. Hebt u zicht op het gebruik van de mogelijkheid om plooi-fietsen en fietsen mee te nemen op bussen en kusttrams? Overweegt u om op kusttrams meer ruimte te creëren voor fietsen zodat meer dan twee of drie fietsen meegenomen mogen worden? Hoe wil u verder de combinatie fiets en openbaar vervoer stimuleren op bussen en trams? Vindt u dat in de toekomst bij het uitschrijven van aanbestedingen voor kusttrams rekening gehouden moet worden met ruimte voor fietsen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik moet zeggen dat er niets veranderd is sinds mevrouw Fournier eind januari een vraag heeft gesteld over de fietsstrategie van De Lijn en ik die strategie heb uiteengezet. Maar ik wil dat nogmaals doen. Op de kusttram kan een beperkt aantal fietsen mee wanneer het er niet te druk is. Daarvoor moet de reiziger dan wel een fietsticket aanschaffen. Dat geldt niet als het gaat om vouwfietsen. Die kunnen in opgevouwen toestand wel gratis meegenomen worden op de kusttram.

Overwegen wij om meer ruimte te creëren op kusttrams zodat meer fietsen kunnen meegenomen worden? Ook hiervoor heeft De Lijn haar strategie sinds eind januari niet veranderd. De optie om een eigen fiets mee te nemen op bus of tram kent ook wel wat nadelen, zeker voor de reizigers zelf. Het comfort verlaagt. De capaciteit wordt kleiner en het brengt tijdverlies met zich mee, zeker als meer mensen allen een voor een met hun fiets op de tram moeten stappen. Ook het alternatief van fietsrekken en aanhangwagens is bekeken. Maar daar was de conclusie dat het duur is, dat er ook tijdverlies uit volgt, en dat het extra operationele kosten vergt. Al die elementen wegen niet op tegenover de vraag naar het meenemen van de fiets op de voertuigen van De Lijn. De verwachting is immers ook dat deze vraag in de toekomst niet zal toenemen, maar nog zal afnemen door de groei van andere, draagbare micromobiliteitsvormen. Er is daarbij ook het verhaal van de Hoppin- en de combipunten.

Hoe willen wij dan de combinatie van fiets en openbaar vervoer verder stimuleren? Dat gaan wij doen door vooral te voorzien in goede overstapplaatsen en Hoppin-punten. Wij willen de fiets vooral blijven gebruiken voor het voor- en het natransport. Dan heb ik het over eigen fietsen. Daarvoor is het noodzakelijk dat er goede en vlot bereikbare fietshaltes of fietsstallingen zijn en dat er geïnvesteerd wordt in de fietsinfrastructuur zelf. Als het gaat om gedeelde fietsen, is er het verhaal van vervoer op maat, van combimobiliteit, waar wij toekomstgericht volop willen op inzetten.

Moet er in de toekomst bij het uitschrijven van aanbestedingen voor kusttrams rekening gehouden worden met plaats voor fietsen? Wij zien de fiets veel meer als voor- en natransport. Daartoe zetten wij in op deelsystemen en op de micromobiliteitsmiddelen zoals de deelsteps, de plooi-fietsen en dergelijke meer. Wij gaan daarvoor niet onze tramtoestellen anders gaan inrichten.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, dank u wel voor het antwoord. Het zal u niet verwonderen dat ik enorm ontgoocheld ben in het antwoord.

De vraag is in het verleden al meermaals gesteld. Ik dank mevrouw Fournier voor het stellen van de vraag, want we zitten op dezelfde lijn. Maar niets is statisch. Dat ziet men ook bij de NMBS. Daar zit nu iemand anders aan het roer en die is zelfs

niet van mijn partij. Die persoon heeft door dat we de boot niet mogen missen. De NMBS, in het verleden een zeer logge machine, zal nu – omdat de minister het wil – investeren in die combinatie van de fiets en het openbaar vervoer. Ik dacht dat u misschien geprikkeld zou zijn door het mooie voorbeeld dat uw collega uit de Federale Regering stelt. Maar u zegt dat de fietsstrategie van De Lijn altijd is: neen, neen, neen, te duur, te log, te zwaar. Ik zou wel eens de rekeningen willen zien door het feit dat er minder auto's zijn en minder kosten voor het milieu. Dan is investeren in de fiets niet duur. Men mag dat niet zo eng zien.

Ik heb het ook over gewone fietsen. U zegt dan dat plooi-fietsen de toekomst zijn. Wel, ik heb er mij eentje van Decathlon aangeschaft. Die kostte 300 euro. Dat is niet goedkoop. Eigenlijk zou ik een Brompton willen maar die kost al onmiddellijk 2500 euro of meer. Net zoals niet iedereen een tuin heeft waar 50 mensen in kunnen, heeft ook niet iedereen het geld om een plooi-fiets te kopen. Ik ken heel wat mensen die met een gewone fiets naar de kust gaan en het zeer fijn zouden vinden om hun fiets te kunnen meenemen op tussentrajecten. Ik denk toch dat u zich wat meer had moeten informeren. Ik ben het er niet mee eens dat een fiets enkel iets is voor voor en na het openbaar vervoer. Het is heel goed dat men niet met de auto naar het openbaar vervoer komt, maar de mogelijkheid om 's zomers fietsen te kunnen meenemen op de kusttram aan de zonnige kust, zou een enorm schot in de roos zijn, ook voor onze economie.

Ik stel voor dat we met deze groep op reis gaan naar Kopenhagen, als dat weer kan. Zo kunt u eens zien hoe het daar gaat. De reizigers zitten niet oncomfortabel omdat er mensen zijn die een fiets bij hebben op de tram. Dat is daar doodnormaal. Ik ben zeer ontgoocheld dat er geen beterschap op komst is.

De voorzitter: Ik dacht dat u zou voorstellen dat we met de commissie op reis zouden gaan naar de kust, maar dat zullen we in de regeling der werkzaamheden bespreken.

Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Mevrouw Lambrecht, ik ben blij dat u verder gaat op een vraag die ik gesteld heb in januari dit jaar. Als we samen aan de kar kunnen trekken voor iets, dan kan ik dat alleen maar toejuichen.

Ik ben eigenlijk wel positiever over de minister dan u. Ik denk dat dat toch wel iedere commissievergadering aan bod komt.

De federale collega's hebben vorige maand in de Kamer een voorstel van resolutie goedgekeurd om de combinatie trein-fiets te bevorderen. Daarin wordt vermeld dat er een reservatiesysteem zou moeten worden opgezet om de fiets te kunnen meenemen. Minister, misschien is dit ook een mogelijkheid voor de kusttram of de bus omdat De Lijn alles dan beter kan plannen.

Misschien is het ook mogelijk om in de zomerperiode aparte kustwagons aan de kusttram in te zetten, speciaal voor het stockeren van fietsen. Ik denk dat alles zo efficiënter kan verlopen en er dan minder hinder zou zijn voor de reizigers. Misschien zou het een oplossing zijn met minimale kosten om een extra wagon speciaal voor fietsen aan de kusttram te hangen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil me kort aansluiten bij de vragen van de collega's, die ik zeker wil ondersteunen. Minister, ik vind dat u soms te veel een en-en-beleid voert en te weinig keuzes durft te maken. Maar in dezen vind ik het jammer dat u niet de combinatie maakt van iets heel belangrijks en wat u terecht benadrukt, namelijk dat we moeten zorgen voor voldoende deelfietsen zodat mensen die met

het openbaar vervoer naar de kust gaan, daar gemakkelijk de fiets kunnen gebruiken. Dat geldt trouwens voor heel Vlaanderen en voor heel het land. Dat vinden we een goede keuze. We willen u aanmoedigen om daar zeker op in te zetten.

Maar daarnaast heb je natuurlijk mensen die aan de kust graag met hun eigen fiets rijden. Wat ik persoonlijk het plezierigste vind wat er bestaat aan de kust, is om een stuk tegen de wind in te gaan wandelen, en dan met de tram terugkomen als je het superkoud hebt. Dat geldt eigenlijk hetzelfde voor de fiets, maar dan zou ik eerder voor de 'wind mee'-optie kiezen. En ik vind het jammer dat u het uitsluit om dat, bij volgende bestellingen – of aanbestedingen – van kusttrams, te willen onderzoeken. Ik zou u toch willen oproepen om tenminste die mogelijkheid open te laten en dat te bespreken met De Lijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mevrouw Lambrecht, het wordt een beetje een klassieker, maar u hoort blijkbaar altijd andere dingen dan wat ik zeg.

Ten eerste heb ik niet gezegd dat iedereen zich een fiets moet kopen. Ik denk niet dat ik dat gezegd heb. Ik dacht dat uw partij ook een 'believer' was in de deelmobiliteit, en dat is iets wat ik wel gezegd heb: dat wij volop de kar trekken van deelmobiliteit. Met de uitrol van onze Hoppinpunten willen we de combimobiliteit echt een boost geven en ervoor zorgen dat de mensen aan de verschillende haltes van de kusttram straks ook deelmobiliteit hebben, en daar een fiets ter beschikking kunnen hebben. Tegelijk denk ik dat iedereen in deze commissie ook wel weet dat wij aan de kust heel wat private initiatieven hebben die aan fietsverhuur doen. Wat dat betreft denk ik echt niet dat ik hier gesuggereerd zou hebben dat iedereen maar een plooi-fiets moet kopen. Absoluut niet, dat heb ik duidelijk niet gezegd.

Ten tweede wil ik ook heel duidelijk maken dat er toch wel een groot verschil is. Ik hoop dat u dat weet, mevrouw Lambrecht, maar een trein is een heel ander voertuig dan de toestellen die De Lijn ter beschikking heeft, met name trams en bussen. Ik denk dat we hier zeker De Lijn en de NMBS niet op eenzelfde niveau kunnen behandelen. Het zijn heel andere toestellen. Ik wil dus duidelijk stellen dat men niet zomaar kan zeggen dat als de NMBS iets doet dat De Lijn dan zonder meer moet volgen. Een bus of een tram is een heel ander toestel dan een trein, maar ik denk dat u dat wel weet. Dat wil ik dus toch even duidelijk stellen.

Wat betreft reservatiesystemen: de fietsstrategie die De Lijn vandaag heeft is dat er wel degelijk een mogelijkheid is om een fiets mee te nemen op de kusttram. Voor een plooi-fiets is het gratis, en daar is geen reservatie voor nodig. Men kan een gewone fiets meenemen, maar daar gaat het inderdaad over een beperkt aantal. Ik zal aan De Lijn de suggestie meegeven om te bekijken of het opzetten van een reservatiesysteem daarvoor nodig is. Maar uit de informatie die ik kreeg van De Lijn hoor ik dat de vraag om fietsen mee te nemen op de kusttram zeer klein is. Dan vind ik dat we toch een duidelijke kostenafweging moeten maken. Als de vraag heel klein is, moeten we dan straks gaan inzetten op een duurdere of complexere kusttramtoestellen, met aanhangwagens, of op meer ruimte voor fietsers en dus minder ruimte voor reizigers? Ik denk dat dat niet echt aan de orde is als de vraag klein is. En dat is dan tegelijk ook het antwoord op de laatste vraag, of we bij toekomstige bestekken voor kusttramtoestellen rekening moeten houden om meer plaats voor fietsen te hebben. Maar niettemin zal ik alsnog aan De Lijn vragen of een reservatiesysteem hiervoor nodig zou zijn.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, u hebt gelijk. Wij praten vaak naast elkaar. U vindt dat de vraag klein is, maar ik zeg dat de vraag klein is omdat het niet

mag, en de mensen weten dat het niet mag. Ik ben zeker dat als er een enquête zou zijn waarin de mensen gevraagd wordt of ze het tof zouden vinden als ze aan de kust hun eigen fiets mogen meenemen op de kusttram, dat de vraag dan hoog zou zijn. Maar het is waar: we praten naast elkaar. En ik vind het zeker een gemiste kans dat u bij toekomstige aanbestedingen daarmee geen rekening wilt houden. U zegt dat een kusttram geen trein is. Neen, maar je kunt een tram wel perfect aanpassen zodat fietsen er comfortabeler op kunnen. Ik geef u op een blaadje dat als u ooit minister van Toerisme zou zijn, dat u dan blij zou zijn met de suggestie die u hier krijgt. Ik kan maar hopen dat u ooit eens in Kopenhagen geraakt. Dan gaat u een heel ander discours voeren dan u nu doet, denk ik. Dank u wel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid ter voorkoming van ongevallen bij wegenwerken
– 3305 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het rijgedrag in de buurt van wegenwerken
– 3321 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid bij wegenwerken
– 3339 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het grote aantal snelheidsovertredingen aan de werkzaamheden op de E313
– 3367 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): In een persartikel van donderdag 6 mei wordt gewezen op de falende aanpak in verband met het vermijden van dodelijke ongevallen bij wegenwerkzaamheden. Er wordt verwezen naar de vele ongevallen naan aanleiding van de werkzaamheden op de E17 waarover collega's en ikzelf al meerdere vragen tot u richtten en naar de recente betreurenswaardige dodelijke ongevallen aan de werkzaamheden op de E313. In de plenaire vergadering van 21 april stelde collega Marino Keulen nog een vraag over de beveiliging van wegenwerken waarop u antwoordde dat u voor alle wegenwerken voortaan aan maatwerk zou doen, zoals eerder werd gedaan bij werkzaamheden op de E17, om het aantal ongevallen tot een minimum te herleiden. U had het toen over drie sporen: het signaleren, de inzet van bijkomende elementen en het bewustmaken van chauffeurs.

In het artikel waarin het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en een onderzoeker Mobiliteit worden geciteerd, worden terecht kritische bedenkingen bij het beleid gemaakt en worden vragen opgeworpen die u op 21 april nog niet hebt beantwoord. Meer bepaald wordt vastgesteld dat er tot op heden sprake is van een manifeste laattijdigheid van de voorziene maatregelen en een gebrek aan anticipatie. Telkens worden tijdens de duur van de werkzaamheden zelf ingevolge ongevallen extra maatregelen opgelegd die, wanneer zij misschien van meet af aan waren opgelegd, mensenlevens hadden kunnen redden. Johan De Mol, onderzoeker aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit van de UGent zegt onder meer: "Doordat die ingrepen te laat gebeurden, waren er op de E17 en nu ook op de E313

veel ongevallen die voorkomen hadden kunnen worden.” In antwoorden op vragen daarover in de plenaire vergadering kwam u niet verder dan: “Als we alles zouden kunnen voorzien, zouden we dat zeker doen.”

Een ander pijnpunt dat aan bod komt in het artikel is de geringe bereidheid van de Vlaming om aan wegenwerken te vertragen. Uit een Europese verkeersbarometer in elf landen zou zelfs jaar na jaar blijken dat Belgen het minst vertragen aan wegenwerken. Bijna zeven op de tien respondenten in ons land zeggen dat geregeld 'te vergeten'. De heer De Mol zegt dat alleen meer en effectieve controles die lakse rijcultuur kunnen ombuigen. Het AWW zou op dit moment volgens hem maar beschikken over één mobiele trajectcontrole die, afhankelijk van de noden en in samenspraak met de politie, van de ene werf naar de andere verhuist.

Een andere belangrijke oorzaak van ongevallen bij wegenwerkzaamheden is uiteraard de afleiding van de chauffeurs die vaak een gevolg is van onder andere gsm-gebruik achter het stuur. In januari ondervroeg ik u al over de handhaving ter zake. U verwees daarbij naar een geplande bewustmakingscampagne en naar een gewenste wetswijziging die controles op en beboeting van gsm-gebruik via camera's mogelijk moet maken. Dat laatste is echter een federale bevoegdheid die evenwel een belangrijke impact heeft op onze Vlaamse aanpak van de veiligheid rond wegenwerken. U liet me in januari weten dat de Vlaamse overheid al in de vorige legislatuur te kennen heeft gegeven dat wij achter de wetswijziging staan. Blijkbaar schiet het federale initiatief daarover niet echt op.

Minister, kunt u naar aanleiding van die vaststellingen en kritieken meedelen hoe u reageert op de geformuleerde kritiek dat de maatregelen bij wegenwerken vaak te laat komen en dus tot nodeloze slachtoffers leiden? Op welke manier garandeert u dat dat bij de geplande werkzaamheden maximaal vermeden wordt? Welke concrete bijkomende initiatieven neemt u ter zake en welke lessen trekt u uit de ongevallen op de E17 en de E313?

Hoe countert u de geringe bereidheid in dit land om aan wegenwerkzaamheden te vertragen? Klopt het dat er slechts één mobiele trajectcontrole beschikbaar is? Neemt u nog initiatieven om dat aantal uit te breiden?

Wat is er drie maanden na mijn vraag over de aanpak van gsm-gebruik achter het stuur gebeurd om dat probleem aan te pakken? Hebt u eindelijk al garanties gekregen dat er van de wetswijziging die bestraffing via camera's mogelijk moet maken, nu eindelijk op korte termijn werk wordt gemaakt? Zo ja, over welke garanties gaat het? Wat is de stand van zaken van de aangekondigde bewustmakingscampagne? Welke andere initiatieven zult u nog nemen om te vermijden dat gsm-gebruik achter het stuur mensenlevens kost tijdens de wegenwerkzaamheden die deze zomer gepland zijn?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, we worden de laatste tijd geconfronteerd met een groot aantal ongevallen in de buurt van wegenwerken. Sinds midden maart vonden in de directe omgeving van de werken op de E313 al meer dan tien ongevallen plaats.

Een gelijkaardige situatie vond vorig jaar plaats op de E17, tijdens de eerste fase van de renovatiewerken aan het viaduct van Gentbrugge. Daar vond toen gemiddeld zowat 1 aanrijding per dag plaats. In totaal ging het om 180 aanrijdingen in zes maanden tijd, waarbij 4 doden vielen. Bij het merendeel van die ongevallen ging het over aanrijdingen in de staart van een file, ten gevolge van de versmalling van de rijstroken en een verlaging van de snelheidslimiet. Dat probleem werd aanpak gemaakt door middel van een op maat gemaakte oplossing. De signalisatie en weg-

markeringen werden aangepast en men ging specifiek focussen op de vrachtwagenchauffeurs. Dat heeft geleid tot een afname met 20 procent van de ongevalencurve. Dat is zeker positief.

Minister, met het oog op de 38 wegenwerken die komende zomer gepland staan antwoordde u recent op de vraag van collega Keulen dat u van plan bent om het 'maatwerk' zoals bij de E17 uit te rollen over heel Vlaanderen en tegelijkertijd ook te willen inzetten op sensibilisering. U haalde in uw antwoord ook aan dat het, wat betreft die ongevallen, ook vaak ligt aan het gedrag van de bestuurders.

Uit een analyse van de ongevallen op de E17 bleek dat veel van de betrokken bestuurders te snel reden. Ook blijkt jaar na jaar uit een Europese verkeersbarometer na meting in elf landen dat de inwoners van dit land het minst vertragen aan wegenwerken.

Minister, bent u van oordeel dat, in het licht van de meest recente ongevallen in de omgeving van de werken op de E313, bijkomende maatregelen nodig zijn?

Kunt u wat meer toelichting geven over de op til zijnde sensibiliseringscampagnes met betrekking tot het rijgedrag in de buurt van wegenwerken?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik zal de inleidingen niet herhalen. Mijn beide collega's hebben dat al in het lang en het breed gedaan. Ik stel alleen maar vast dat vandaag aan die wegenwerken op de E313 opnieuw een ongeval is gebeurd. Dat was op alle digitale bladzijden van de kranten te lezen. Het is het zoveelste op rij.

De overheid is verantwoordelijk voor het hele voorwaardenscheppende kader: de signalisatie en eventuele ingrepen aan de weginrichting om mensen te waarschuwen voor het feit dat er belangrijke wegenwerken in het verschiet liggen. Er is het hele verhaal van de handhaving.

Vanuit mijn ideologie is mij ingelepeld, en zo besta ik ook en zo kennen jullie mij allemaal: 'Optimism is a moral duty'. Maar ik ben wel ontgoocheld in het fenomeen mens als het hier in Vlaanderen gaat over het verkeersgedrag. Ik moet natuurlijk niet iedereen over dezelfde kam scheren, maar er is toch een bepaalde hardnekkigheid, een zeker cowboygedrag dat onuitroeibaar is. Op de E313 gaat er geen dag voorbij of er wordt op geattendeerd dat er ongevallen zijn gebeurd. Elk nieuwsmagazine, elk duidingsprogramma heeft daar ondertussen al kostbare tijd aan besteed, en toch gebeurt dat telkenmale opnieuw. Ik ben zelf een geregelde gebruiker en u ook, minister, van de E314. Ook daar zijn wegenwerken bezig. Vanaf het ogenblik dat mensen vertragen zie je ze vanuit een soort van hardcore verslaving naar iPhones, gsm's en aanverwante toestellen grijpen alsof daarmee het grote lot kan worden gewonnen. We hebben daar ook als weggebruiker een verantwoordelijkheid.

Men kan vanuit een oppositie of vanuit een natuurlijke reflex alle verantwoordelijkheid ter zake bij de overheid leggen, maar dan zijn we echt fout bezig. Hier is het de automobilist en bij uitbreiding de weggebruiker die onvoldoende attent is, die zich onvoldoende gedisciplineerd gedraagt in het verkeer en onvoldoende stilstaat bij het feit dat hij niet alleen met zijn eigen leven speelt maar dat hij ook het leven van andere weggebruikers in gevaar brengt.

We hebben het ook gehad over de E17 in Gentbrugge. Daar heeft men een aangepaste signalisatie aangebracht en ervoor gezorgd dat de weginrichting al vroegtijdig wordt aangepast om weggebruikers te waarschuwen voor de nakende wegenwerken. Er is ook het hele verhaal van de handhaving. Dat laatste moeten we nog meer dan ooit doen. We moeten ook eens bekijken hoe ze dat in het buitenland

aanpakken, die verslaving rond dat gsm-gebruik en het niet kunnen lossen van dat toestel.

Minister, ik heb drie concrete vragen. Welke bijkomende maatregelen werden en worden er genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren aan de wegenwerken op de E313? Wat zijn de resultaten van deze bijkomende maatregelen die onder-tussen al werden genomen?

Overdreven snelheid blijkt een van de grootste oorzaken te zijn van ongevallen aan wegenwerken. Op welke manier wordt er ingezet op het handhaven van de maximaal toegelaten snelheid? Hoe evalueert u het gebruik van mobiele traject-controles in de werfzones?

Afleiding blijkt een andere grote oorzaak van ongevallen aan wegenwerken. Minister, welke mogelijkheden ziet u om bestuurders nog attenter te maken op de ge-varen van afleiding achter het stuur, en zeker ter hoogte van wegenwerken? Welke maatregelen worden of werden in deze genomen?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, het is niet de eerste keer dat ik een vraag stel over ongevallen en verkeersonveiligheid bij wegenwerken. Zowel vorige legislatuur als deze legislatuur heb ik dat een aantal keren gedaan. Jammer genoeg blijft er op de E313 een pijnlijk probleem van verkeersveiligheid ter hoogte van de werken.

Er zijn nochtans al maatregelen genomen. Een van die maatregelen was bijvoorbeeld het plaatsen van een mobiele flitspaal. Ter hoogte van de werken is de snelheid op de autosnelweg verlaagd naar 70 km/u. Die ingezette flitspaal heeft daarop gecontroleerd, en ik begrijp dat van de 164.415 voertuigen die gecontroleerd wa-ren, er maar liefst 10.497 te snel reden. De topper, al kun je in deze context moei-lijk over een topper spreken, was een snelheid van 184 km/u. Tel daar nog bij dat de wegpolitie ook nog eens geflitst heeft, waarbij nog eens 1575 hardrijders op de bon werden geslingerd. Dan krijg je op die plaats meer dan 12.000 snelheidsover-tredingen ter hoogte van de werken. Het is dan natuurlijk niet ver zoeken naar de voornaamste oorzaak van al die ongevallen die daar gebeuren.

Minister, waarom werd er door AWW gekozen voor het plaatsen van een mobiele flitspaal, en niet voor mobiele trajectcontrole? Uw voorganger antwoordde drie jaar geleden al op een vraag van mij dat men die problemen zou oplossen met mobiele trajectcontroles.

Minister, worden er tijdens wegenwerken ooit bevragingen gedaan over het gedrag van bestuurders ter hoogte van de wegenwerken? Indien neen, is het misschien een mogelijkheid om dat te bekijken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het belangt ons allemaal aan, de talrijke ongevallen die helaas gebeuren, zeker de ongevallen in de nabijheid van grote werven. Een aantal van jullie hebben inderdaad al verwezen naar het viaduct van Gentbrugge, de E17, waar we vorig jaar meer dan tweehonderd ongevallen konden tellen, waarvan vier helaas met dodelijke afloop. En vandaag zien we een soortgelijk verhaal op de E313, waar het ene na het andere ongeval gebeurt, en waar we helaas ook al vier dodelijke slachtoffers moeten tellen.

Een aantal collega's stellen ook terecht dat het niet de voertuigen of de werken zijn die die ongevallen veroorzaken; het zijn nog altijd de weggebruikers zelf. En zij hebben in dezen een verpletterende verantwoordelijkheid. Zij moeten te allen tijde alert zijn, en zij moeten te allen tijde zorgen voor aangepaste snelheden.

Sommige collega's zeggen dat hier tal van fouten werden begaan, en dat er hier een gebrek aan anticipatie is, waarbij wordt verwezen naar een aantal persartikels. Wat dat betreft wil ik toch al heel duidelijk zeggen dat ik vind dat dat heel veel oneer aandoet aan al die mensen, al die instanties die voorafgaandelijk aan de wegenwerken volop bezig zijn met alles in kaart te brengen. Zij tekenen maatwerk uit, zij zetten in op verkeersveiligheid. En dat gaat over heel wat instanties. Dat zijn Vlaamse administraties, lokale administraties, maar daar zit ook de federale wegpolitie bij, daar zit de provincie bij. Daar zitten kortom heel wat instanties bij. Ook de private partners zitten daarbij, de projectleiders, de toezichters, de aannemers. Daar wordt voorafgaandelijk dus heel wat werk verricht.

Om dan zonder meer te zeggen dat tal van ongevallen te wijten zijn aan een gebrek aan anticipatie, vind ik zeer kort door de bocht. Dat doet veel oneer aan heel wat mensen die voorafgaandelijk tal van maatregelen in kaart brengen om te zorgen voor een maximale veiligheid van zowel de arbeiders die zich in de werfzone bevinden als voor de andere weggebruikers.

Elke werf is evenwel anders en vraagt maatwerk. Vandaar dat de werken vooraf heel grondig worden bestudeerd. Als wij specifiek kijken naar de werf aan de viaduct van Gentbrugge vorig jaar, dan blijkt uit de analyse van de ongevallen daar dat afleiding achter het stuur een grote oorzaak was. Die afleiding was het gevolg van waarschijnlijk gsm-gebruik. Achter het stuur doet men tal van dingen die niet meer specifiek met het autorijden te maken hebben. Er zijn nauwelijks remsporen en dergelijke. Dat wijst ook op onaangepaste snelheden. Na die analyse gaat men kijken welke bijkomende maatregelen genomen kunnen worden. Ook hiervoor worden tal van instanties geraadpleegd. Tijdens de werken wordt er continu geëvalueerd, gemonitord en bijgestuurd.

Wij mogen gerust al zeggen dat op de E313 en destijds ook op de E17 heel wat grote inspanningen zijn geleverd. Zo is er een grootschalige campagne geweest. Vlak voor en na de defecte brug in Oevel heeft men een aantal nieuwe doorsteken gecreëerd in de middenberm om de versmalling naar 1 rijstrook zo kort mogelijk te houden. Men heeft filestaartbeveiliging geïnstalleerd in de aanloop naar de file. Er bevindt zich om de kilometer een dynamische portiekttekstkar, tot op 22 kilometer voor de werfzone.

Na enkele ongevallen met dodelijke afloop heeft AWV enkele van deze tekstkarren naar de middenberm gesleurd omdat een file van vrachtwagens het zicht op tekstkarren in de zijberm hindert. Men heeft op de bruggen boven de E313 bijkomende signalisatie aangebracht om de afstand tot de werfzone aan te duiden met vaste panelen.

Daarnaast kwam er een flitscamera en een snelheidsverlaging. Mijnheer Ceyssens, u stelt terecht dat aangekondigd was dat hier een mobiele trajectcontrole zou ingezet worden. Helaas heb ik moeten vernemen dat die mobiele trajectcontrole niet aansluitbaar is op het AMS-systeem (ANPR-Management System) van de federale overheid. Ik zie uw reacties. Het is inderdaad verbijsterend dat je dit dan moet horen. Ik heb dan ook onmiddellijk gevraagd bijkomende snelheidscamera's in te zetten. Wij kunnen die ad hoc afnemen van het lopende contract bij onze administratie. Handhaving is hier echt wel noodzakelijk en daar moeten wij dan ook volop op inzetten. Al die gegevens moeten uitgelezen worden en dat is dan weer een opdracht voor de federale collega's.

Wat betreft specifiek het verhaal van de onoplettendheid, weet u dat Vias een proefproject gedaan heeft, om te controleren of de mensen in de auto zich niet laten afleiden en bijvoorbeeld niet met de gsm bezig zijn. Thans is er evenwel nog altijd geen wettelijk kader om afleiding achter het stuur vast te stellen.

Het verhaal van Vias was een proefproject. Wel kan ik u meegeven dat op dit ogenblik bij de federale overheid er een ontwerp-KB tot wijziging van de Wegcode voorligt en dat men daar alleszins in wil opnemen dat er geen gebruik mag worden gemaakt van een draagbare telefoon of andere elektronische apparatuur wanneer men aan het rijden is. We hebben zelf nog een aantal bijkomende suggesties aangeleverd. Vandaag is dat nog niet volledig inzetbaar omdat het wettelijk kader vandaag ontbreekt. Ik hoop alleszins dat we zo snel mogelijk dat wettelijk kader hebben.

Verder blijven campagnes en sensibilisering belangrijk. Ook daar zetten we ten volle op in. Zo is er de campagne van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) rond automodus. Er komt binnenkort een campagne over wegenwerken aan. Er wordt op de grote affiches langs de gewestwegen en snelwegen aandacht gevraagd voor veiligheid bij wegenwerken. Ook daar wordt ten volle op ingezet.

Mijnheer Ceyssens, er is ook de bevraging van de chauffeurs. Bevragingen kunnen zeker interessant zijn om onduidelijkheden in het gedrag van de automobilisten op te sporen. In deze gevallen zijn de oorzaken van ongevallen evenwel gekend. Dat is onvoldoende concentratie of afleiding achter het stuur en onaangepaste snelheden. Het is heel belangrijk dat we volop inzetten op heel veel signalisatie en ook op het plaatsen van handhavingsmateriaal. Ik herhaal dat ik de administratie gevraagd heb om snel werk te maken van bijkomende snelheidscamera's. Ik vind het betreurenswaardig dat de mobiele trajectcontrole niet kan worden ingezet, maar dan zal men om de zoveel kilometer een snelheidscamera inzetten om de chauffeurs aan te moedigen om zich ordentelijk en verantwoordelijk te gedragen in het verkeer, en zeker in de nabijheid van wegenwerken. Men zal ervoor zorgen dat zij geflitst kunnen worden.

Dit gebeurt in overleg met de federale wegpolitie. Wij zullen alleszins zorgen dat de nodige hardware er is. Ik hoop uiteraard dat de anderen volgen en zorgen dat die hardware kan uitgelezen worden en men effectief kan overgaan tot beboeten van al wie zich niet houdt aan de opgelegde snelheidslimiet.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, elke werf is inderdaad anders. Het is allerm minst mijn bedoeling geweest om het voorbereidende werk van velen hier in twijfel te trekken. Dat wil ik alvast duidelijk maken.

Minister, uw voorganger, minister Weyts, schakelde na de vaste trajectcontroles eind 2017 een versnelling hoger en gooide een nieuw wapen in de strijd om het aantal verkeersdoden verder te doen dalen, namelijk de mobiele trajectcontrole. Vlaanderen was toen een voortrekker in Europa. Er werd gesteld dat een verplaatsbaar systeem het beste systeem is om de snelheid naar beneden te halen. Bijna vier jaar later bestaat er nog maar één exemplaar van. Dat is zeker te weinig, in de wetenschap dat er deze zomer maar liefst 38 grote wegenwerken worden gepland, en de uitbreiding van een van de grootste verkeersaders van het land, de Brusselse ring, zeker tien jaar zal duren. U had nochtans gezegd in de plenaire vergadering van 21 april, in primeur, dat de mobiele trajectcontrole ook zou kunnen worden aangesloten op het AMS-systeem. Ik ben zeer ontgoocheld dat dit nu toch niet mogelijk blijkt te zijn. Ik ben ook ontgoocheld om niet te vernemen dat er initiatieven worden genomen om het aantal mobiele trajectcontroles uit te breiden. Het blijft dus bij die ene trajectcontrole.

In mijn inleiding had ik het over dat onderzoek dat jaarlijks wordt uitgevoerd, waarbij de Europese weggebruikers bevroegd worden over hun gedrag achter het stuur en waaruit blijkt dat de Belg Europees kampioen is in het niet-naleven van de verkeersregels.

Maar liefst 84 procent van de Belgen gaf toe al eens de kantjes ervan af te rijden. Daarnaast blijken we ook het meest ongeduldig te zijn in het verkeer. Dat is niet meteen een rapport om trots op te zijn als minister van Mobiliteit. Heel frappant vond ik het – dat wil ik nog wel eens herhalen – dat twee op de drie bestuurders al eens vergeet om te vertragen in de buurt van wegenwerken. Het Europees gemiddelde is 51 procent. Dat heeft ook de inderhaast aangevoerde mobiele flitspaal bewezen: maar liefst 12.000 snelheidsduivels zijn beboet. Staf Willems van VIAS ...

De voorzitter: Kunt u stilaan afronden, collega?

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): ... ja ik ga afronden ... heeft gezegd dat het in onze volksaard ligt om de grenzen van de wet op te zoeken. Dat is inderdaad geen goed nieuws voor onze verkeersveiligheid. Van hen die de regels wel naleven doet een op de vijf dat vooral om geen boete te krijgen. Mensen gaan dus louter hun gedrag aanpassen om een boete te vermijden, en deze mentaliteit zorgt ervoor dat er ongelukken blijven gebeuren. Vandaar mijn bijkomende vragen voor u, minister:

Vorig jaar kwam het hoogste aantal mensen – in de afgelopen vijf jaar – om het leven in de buurt van wegenwerken. Welke initiatieven zult u nemen om de mentaliteitswijziging van de bestuurder te veranderen, om die lakse rijcultuur om te buigen?

Mijn tweede vraag is of bij ongevallen ook onderzocht wordt in welke mate er een verband is met de inzet van cruisecontrol, en of er op een andere manier nog stappen kunnen worden gezet om ongevallen te vermijden, of tenminste de ernst van de gevolgen ervan te reduceren?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, heel kort: ik heb u goed horen zeggen dat een van de grote oorzaken het afleiden van de bestuurder is, onder meer door een gsm, of iets anders. Dan moeten we ons de vraag stellen wat de baat is van meer signalisatie. We moeten de problematiek van het afleiden op zich aanpakken. Ik heb u ook horen zeggen dat men op het federale niveau bezig is het wetgevend kader te regelen, dat men bezig is met een ontwerp van koninklijk besluit. Ik hoop dat men op het federale niveau ook het initiatief zal nemen om de technologische mogelijkheden te onderzoeken om de afleiding automatisch te kunnen vaststellen, met automatisch werkende toestellen. Ik denk dat dat wel een hele vooruitgang zou kunnen geven bij wegenwerken.

Minister, ik heb ook een bijkomende vraag: beschikt u over cijfers over het aantal ongevallen van de afgelopen jaren, waarbij gewonden vielen, bij wegenwerken?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik was blij dat ik op mijn stoel zat, en dat er twee leuningens rondom zaten. Ik moet zeggen dat ik het ronduit onthutsend vind. Ik heb het eens snel nagekeken. Ik heb in het parlement twaalf vragen gesteld over mobiele trajectcontroles, waarop telkens gezegd werd: die gaan er komen, dat is de oplossing bij wegenwerken, er moet nog dit en dat gebeuren, er moet nog zus en zo. Het siert u natuurlijk wel dat ik nu van u eindelijk een duidelijk antwoord krijg. Maar ik vind dat dit grenst aan het ongelooflijke. Ik denk dat wij als parlementairen recht hebben op duidelijke en heldere antwoorden, en niet op luchtkastelen, en dingen die er helemaal niet gaan komen, en die niet onderzocht zijn. Er gaat vandaag dus wel een bepaalde verontwaardiging over mij heen, omdat ik na drie jaar vragen stellen over mobiele trajectcontrole, hier eindelijk het antwoord krijg dat die mobiele trajectcontroles dus blijkbaar helemaal niet haalbaar

zijn. Ik heb daar eigenlijk niet veel meer aan toe te voegen, behalve misschien een vraag:

Alles wat we in het verleden hebben afgeschoven, wat we zouden gaan oplossen en veiliger maken met mobiele trajectcontroles, en wat vandaag niet zo blijkt te zijn: hoe gaan we dat in de toekomst veiliger maken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel. Ik ga beginnen met de bijkomende bemerking van de heer Ceyssens. Ik moet zeggen dat ik zelf zeker ook niet happy ben dat ik hier deze communicatie moet doen. Allesbehalve. Zeker ook omdat men mij initieel had geïnstrueerd – dat heb ik toen ook in de plenaire gezegd – dat die mobiele trajectcontrole gebruikt kon worden op de weg, of op de E313. Dat blijkt nu plots niet zo te zijn.

Ik ben daar zeker niet tevreden over. Je kunt die mobiele trajectcontrole plaatsen, maar als er daar geen koppeling aan is, dan heeft ze totaal geen meerwaarde.

Bijkomend heeft men tal van elementen meegegeven, wat de mobiele trajectcontrole bemoeilijkt. Zo moet de werf minstens drie maanden duren en dergelijke meer. Dat zal op de E313 wel het geval zijn. Men geeft ook aan dat er in de toekomst flexibelere systemen van mobiele trajectcontrole op de markt zouden kunnen komen waarvan de ijking een langere geldigheidsduur zou hebben. Dat zou beter toepasbaar zijn. Uiteindelijk hebben we daar geen boodschap aan. Ik deel uw verontwaardiging.

Als we geen mobiele trajectcontrole kunnen inzetten, ook al hebben we die aangekondigd, dan schakelen we het best over naar het andere systeem, namelijk de snelheidscamera's. Ik weet dat de federale politie en ook andere instanties snelheidscamera's ter beschikking hebben. Gelet op de talrijke ongevallen heb ik heel specifiek aan de administratie gevraagd om bijkomende snelheidscamera's te plaatsen. Heel vaak spoort een camera een weggebruiker ertoe aan om zich te houden aan de snelheidslimieten. Ik heb dat nu gevraagd, maar ik deel uw mening over de mobiele trajectcontrole. Zo moet het absoluut niet. Daar zal zeker een en ander nog over worden gezegd. Ik hoop dat de bijkomende snelheidscamera's soelaas kunnen bieden en dat we die onmiddellijk kunnen inzetten.

Mevrouw Moors, wat uw vragen over de cijfers betreft, heb ik niet alle cijfers van ongevallen bij werven, maar wel heel specifiek de cijfers van het viaduct van Gentbrugge. In de eerste fase voor de rijrichting Kortrijk en voor de rijrichting Antwerpen waren er 204 ongevallen en in de tweede waren er 65 ongevallen voor beide rijrichtingen. Dat zijn heel wat extra ongevallen aan een grote werf. Ook op de E313 tellen we al heel wat ongevallen. Er zijn 5 ongevallen met louter materiële schade, maar bijkomend zijn er 7 ongevallen met lichamelijk letsel, een met een zwaargewonde en 4 met een dodelijk slachtoffer. Kortom, dat zijn veel te veel ongevallen. Uit de eerste analyse van die ongevallen blijkt dat er geen remsporen zijn. Er is dus klaarblijkelijk niet geremd. Het zijn allemaal ongevallen op klaarlichte dag. Er is geen sprake van verblinding door de zon want het gaat om de tegenrichting. Dus het ongeval kan alleen maar te wijten zijn aan onaangepaste snelheid en/of aan afleiding. Daarom blijf ik erbij dat we daar ten volle op moeten inzetten.

De federale politie zal sowieso ook nog controleren op afleiding door mankracht ter plaatse in te zetten. Ik hoop ook dat de bijkomende snelheidscamera's de weggebruikers ertoe kunnen aanzetten om hun snelheid aan te passen over de hele afstand voorafgaandelijk aan de werf. Daar is er een gefaseerde snelheidslimiet en zullen we maar om de zoveel kilometer een snelheidscamera plaatsen bij gebrek aan die mobiele controles.

Mevrouw Ryheul, wat betreft de verdere opvolging van alle ongevallen, wordt er telkens een evaluatie gemaakt. Ook de cruisecontrol zal worden opgenomen in het verdere onderzoek. Ik heb daar nu geen concreet antwoord op, maar alle facetten worden telkens opgenomen in de verdere onderzoeken van die ongevallen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik heb geen antwoord gehoord op mijn vraag welke initiatieven u zult nemen om een mentaliteitswijziging bij de bestuurders teweeg te brengen.

Het nieuws dat de mobiele trajectcontrole niet kan worden aangesloten op het AMS-systeem is in onze commissie inderdaad ingeslagen als een donderslag bij heldere hemel. U deelt onze verontwaardiging, zegt u, maar ik vraag mij toch af of er straks voldoende personeel zal zijn om al die boetes uit te lezen.

Het blijft een en-en-verhaal. Er worden inderdaad heel wat voorbereidende inspanningen gedaan, maar daarnaast heeft de bestuurder ook een verpletterende verantwoordelijkheid. Met onze fractie blijven we ervoor pleiten om enerzijds maximaal in te zetten op de technische hulpmiddelen om de snelheid tijdig af te bouwen en om de werken en de files tijdig aan te kondigen. Maar anderzijds moet er ook worden ingezet op de anticipatie, vanaf het begin van de wegenwerken.

We moeten dus niet eerst de kat uit de boom kijken, tot er eerst dodelijke slachtoffers vallen. Daarnaast moet de pakkans groter zijn en de straffen strenger. Dit kan alleen maar door meer en door effectieve controles.

Aangezien, minister, uit onderzoek ook blijkt dat vrachtwagens betrokken zijn, moet er blijvend aandacht uitgaan naar het informeren en sensibiliseren van die sector, en moet er werk worden gemaakt van de internationale signalisatie waarover we het al hebben gehad, met eenvoudige symbolen die voor alle Europeanen duidelijk en verstaanbaar zijn. Ten slotte kan ik alleen maar concluderen dat er nog een heel pak werk op de tafel ligt om onze bestuurders te sensibiliseren over het nut van de verkeersregels en de noodzaak om de andere weggebruikers te respecteren.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, dank u wel voor uw uitgebreide antwoord. We kunnen concluderen dat de mentaliteit van de bestuurders moet veranderen. Zeker in de buurt van wegenwerken moeten ze vertragen. We stellen vast dat in Frankrijk de voet van de bestuurders doorgaans lichter weegt omdat daar de pakkans een stuk groter is. Sensibiliseren en een hoge pakkans en sancties gaan hand in hand om de verkeersveiligheid te verhogen.

De voorzitter: Collega Keulen is nog steeds vermist. De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik ben er wat stil van geworden. Ik kan alleen maar herhalen dat ik zeer teleurgesteld ben. Dat is niet ten aanzien van u persoonlijk, minister, maar ik krijg hier als parlements lid drie jaar lang een suggestie van oplossing, en na drie jaar blijkt dat het zelfs nog niet is nagetrokken of dat systeem überhaupt kan werken. Het vergt echt geen zware inspanning om na te kijken of het al dan niet kan. Ik heb heel zware bedenkingen bij al die voorgaande antwoorden die ik kreeg, toen heel lichtzinnig werd gezegd dat het zou worden opgelost met mobiele trajectcontroles. Na al die tijd blijkt dat dat helemaal niet werkt. Voor de verkeersveiligheid is meer ernst nodig dan dergelijke lichtzinnige antwoorden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van gevaarlijke kruispunten op en de herontwikkeling van de A12 tussen Boom en Antwerpen
– 3306 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, de Vlaamse overheid wil vijf drukke en gevaarlijke kruispunten op de A12 ter hoogte van Aartselaar en Wilrijk herinrichten. De onderzoeksoopdracht hiervoor werd half november 2020 door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gegund aan het studieconsortium Team A12. Van 16 februari tot en met 18 maart 2021 organiseerde AWV een heel ruime digitale bevraging over de herinrichting van vijf kruispunten op de A12 in Aartselaar en Wilrijk. Dat de doorstroming, de veiligheid en de oversteekbaarheid van de A12/N177 bij heel wat bewoners, bezoekers en bedrijven hoog op de agenda staan, bleek uit de massale respons. Dat is niet te verbazen: iedereen die daar ooit heeft gereden, kan zich daar iets bij voorstellen.

Maar liefst 2239 personen namen aan de bevraging deel. Voor de deelnemers aan de bevraging zijn de topprioriteiten vlot doorgaand verkeer op de A12, verkeersveiligheid, vlotte oversteekbaarheid met gemotoriseerd vervoer, met de fiets en te voet, en een goed fietspad. Een meerderheid van de deelnemers is te vinden voor een tunneloplossing, met één lange tunnel onder de vijf kruispunten als voorkeur.

De vijf zware kruispunten zijn echter maar een onderdeel van het hele veiligheids- en leefbaarheidsprobleem dat de A12 en de parallelle weg N177 tussen Boom en Antwerpen vormen en waarbij nieuwe oplossingen bedacht dienen te worden voor zowel de sleuf ter hoogte van Boom als het viaduct in Wilrijk. Die doorklieven elk op hun manier diverse gemeenten en woongebieden en zorgen voor veel hinder.

In het verleden werden al meer omvattende studies opgemaakt om de A12 grondig opnieuw in te richten. Zo was er bijvoorbeeld de structuurschets van Stramien in 1999. Je had de conceptstudie van Arcadis in 2017, dus iets recenter, en het kunststenproject Zonder de Brug van Fameus in 2015. Daarvan kwam er een update door vier studenten Master Stedenbouw en Ruimtelijke Planning aan de Universiteit Antwerpen in 2019, en er was het herwerkt voorstel Boomsedreef van architect Bart Vandenbossche dit jaar. Ik geef dit gewoon aan, minister en collega's, zodat jullie weten dat dit toch echt wel een heel belangrijk thema is dat leeft bij heel veel mensen, en waarvan heel wat mensen hopen dat daar snel een kwalitatieve oplossing voor gevonden wordt.

In deze voorstellen wordt in mindere of meerdere mate aangesloten bij de filosofie van Ringland, rond de overkapping van de Antwerpse ring: men wil de ruimte die nu wordt ingenomen door de A12 – de sleuf, de expresweg en het viaduct – deels herwinnen en teruggeven aan de bewoners via een overbrugging of een ondertunneling, om zo een radicale boost te geven voor de leefbaarheid en de veiligheid van de woonbuurten rond de A12.

Ten slotte zou ook breder kunnen worden ingezet op een modal shift op deze verkeersas tussen Antwerpen en Brussel. In 2013 verscheen het 'Eindrapport tracéstudie voor een tramlijn Brussel-Boom' opgesteld door BUUR voor De Lijn. Een sneltramlijn van Brussel tot Boom wordt onderzocht op verschillende tracés. Een aansluitende tramlijn Boom-Antwerpen blijft ook nog altijd een reële mogelijkheid. Zo onderzoeken op dit ogenblik bijvoorbeeld de Ringland Academie en het Burgerplatform ZuidOostRand RouteOverleg (Zorro) de mogelijkheid van een tram van station Boom tot Antwerpen Zuidstation op de A12 en via de Jan de Voslei. Vroeger

reed tram 50 trouwens op het traject van de huidige A12 tussen Boom en Antwerpen. Die werd in 1966 afgeschaft. Dat is ver voor mijn tijd, maar misschien kan collega Bex zich daar nog iets bij inbeelden.

Minister, wat het lopend onderzoek naar de aanpak van de vijf gevaarlijke kruispunten betreft: zult u als minister rekening houden met de prioriteiten die uit de bevraging komen van de mensen, en zult u op basis daarvan ook de concrete voorstellen van Team A12 beoordelen?

Is het niet wenselijk om naast het inspraaktraject en het onderzoek rond de herinrichting van de vijf kruispunten in Aartselaar en Wilrijk, soortgelijke inspraaktrajecten en onderzoeken op te zetten rond de rest van de A12 tussen Boom en Antwerpen, met name rond een mogelijke overkapping van de sleuf in Boom en de intunneling van het viaduct in Wilrijk?

Is het niet interessant om te onderzoeken of een sneltramverbinding Boom-Antwerpen ook een meerwaarde kan hebben voor het bereiken van de ambitieuze modal shift die u mee beoogt in het Toekomstverbond? Wordt met die mogelijkheid eventueel rekening gehouden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vraag en voor de geschiedenis die u hier uit de doeken hebt gedaan. Ik denk dat collega Bex zo meteen ook wel wil tussenkomen op deze vraag.

Het duurt alleszins vaak lang, daar ben ik zelf mee een klager over. Wat dat betreft weet u dat in ons regeerakkoord, maar ook in het relanceplan sowieso duidelijk is aangegeven dat we willen dat een en ander inzake procedures wordt bijgestuurd, en dat dat sneller zou moeten kunnen.

Wat specifiek uw vraag betreft rond het lopende onderzoek naar de vijf gevaarlijke kruispunten: ik kan u meegeven dat de verschillende varianten voor de herinrichting van deze vijf kruispunten op de A12 onderling worden afgewogen in het milieueffectrapport, in de project-MER. In de eerste fase werden alle bekommernissen, aandachtspunten en suggesties van het ontwerp verzameld via een ruime participatie, om zodoende ook het draagvlak maximaal te vergroten.

Daarbij is een zeer ruime, weliswaar digitale bevraging gebeurd, waar u naar verwijst. Maar daarnaast is met verschillende stakeholders ook een bilateraal overleg opgezet, onder meer met Zorro, Fietzersbond, de ontwerpers van de Boomsedreef, bedrijvenverenigingen en anderen. Alle verzamelde informatie wordt meegenomen in de uitwerking van verschillende varianten. Deze verschillende varianten worden dan begin juli voorgesteld aan de ruime bevolking en voorgelegd in een publieke raadpleging. Daarbij zal ingegaan worden op de aspecten die uit de bevraging naar voren kwamen. Het is de bedoeling om in het verdere projectverloop op duidelijke en transparante wijze te communiceren met de geïnteresseerde burgers en andere belanghebbenden.

Als antwoord op uw tweede vraag kan ik u meedelen dat het op termijn zeker de bedoeling zal zijn om ook de zone Wilrijk te onderzoeken. De focus ligt nu eerst op de zone Aartselaar, waar er nog gelijkgrondse kruispunten zijn op de A12 die nog steeds ongevallen veroorzaken en daardoor helaas hoge scores behalen op de dynamische lijst van gevaarlijke punten. De eerste prioriteit ligt dus op het wegwerken van die gevaarlijke kruispunten.

Ten derde vraagt u een onderzoek over de mogelijkheid van een sneltramverbinding. In het Routeplan 2030 is over de A12/N177 – de N177 is de parallelle weg naast de hoofdweg A12 – geen tramverbinding opgenomen. Er wordt volop ingezet

op de upgrade van de parallelle spoorverbinding van de trein op lijn 52. Er is wel een hoogwaardige openbaarvervoerlijn opgenomen op de A12/N177 in het Routeplan 2030 met de uitbouw van verschillende mobi- of Hoppinpunten langsheen het traject. Er wordt voor elke onderzochte variëte ook bekeken hoe een latere ombouw tot tramsporen mogelijk kan blijven om eventuele toekomstige vertraming niet te hypothekeren.

Na de publieksronde in juli zullen wij zeker nog terugkomen op dit dossier.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Ik denk dat het traject met de omwonenden, dat nu loopt, een goed traject is. Ik benadruk dat. De vorige keer had ik hier kritiek op de manier waarop in de vervoerregio Antwerpen werd gewerkt maar als het goed is, zeg ik dat ook. Dat is een traject dat tot nu zeer goed verloopt wat inspraak en dergelijke betreft. Dat mag gezegd worden. Ik heb aangehaald dat ook andere aspecten van het hele tracé, bijvoorbeeld het viaduct in Wilrijk of het inkapselen van de sleuf in Boom, moeten worden aangepakt. Dat zijn toch gigantische problemen voor de leefbaarheid. De A12, collega's, dat is een heel vreemd gegeven, strekt zich uit over een heel lang gebied, heeft een gigantische viaduct die Wilrijk in twee splitst, ligt in een gleuf in Boom met heel wat lawaaioverlast. Dat is niet mooi, niet kwalitatief en ook niet meer van deze tijd. Als u zegt zeker ook andere aspecten te willen aanpakken, zoals ook dat viaduct in Wilrijk, maar dat u nu eerste prioriteit wilt geven aan Aartselaar, hebt u dan een timing wanneer dat die andere aspecten aan bod kunnen komen? Moet alles van Aartselaar eerst afgerond worden of gaat u binnen afzienbare tijd ook beginnen met onderzoeken hoe andere delen van de A12 kunnen aangepakt worden? Een timing hiervoor is heel erg belangrijk. Naargelang in welke gemeente je woont aan de A12 heeft welk stuk je aanpakt een heel andere impact.

Mijn laatste opmerking gaat over die tram. Ik vind het jammer dat er niet echt volwaardig wordt nagedacht over een tramlijn daar. Ik ben opgevoed in Hoboken, voor een stuk dicht bij Boom, dat is op zich niet zover van elkaar, maar als je tussen beide plaatsen het openbaar vervoer wilt nemen, is dat een hele opgave. Het openbaar vervoer is er niet gebruiksvriendelijk.

Ik heb in ver vervlogen tijden leiding gegeven bij Akabe scouts in Terhagen. Dat ligt achter Boom. Het was voor mij een heel avontuur om vanuit Hoboken daar te geraken. Dat duurde veel langer dan mijn ritten van Antwerpen naar Brussel, dat 40 tot 45 kilometer verder ligt. Dat kan niet. Er zou ook een veel gebruiksvriendelijkere en aangename manier moeten zijn om die gebieden aan elkaar te koppelen. Het op dit moment niet-nadenken over een tramlijn in het kader van het Toekomstverbond is een gemiste kans.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Collega's, minister, ik wil me even aansluiten bij collega Annouri. Natuurlijk heeft hij gelijk als hij zegt dat de Boomsesteenweg niet echt het paradijs op aarde is. Daar zijn heel wat verbeteringen mogelijk. Ik wil ook aansluiten bij zijn opmerking over dat studie bureau, dat Team A12. Als ik daarover met de mensen spreek, krijg ik daar goede commentaren over. Dat loopt. Dat is goed. Dat mag ook wel eens gezegd worden. Er is een participatietraject. Ik kan alleen maar hopen dat het daarna niet stilvalt. Er zijn al vele studies gebeurd over de A12. Er zijn al vele voorstellen gedaan. Een aantal daarvan werken zeker niet. Maar als hier iets uitkomt, hoop ik wel dat er wordt doorgezet, ook al zou dat wel eens duurder kunnen zijn. Ik denk dat het nodig is. Het gebeurt goed en dat mag wel eens gezegd worden.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik wil mij graag aansluiten bij de vorige collega's. Het is belangrijk dat er nagedacht wordt over de toekomst, niet alleen voor de mensen die langs de A12 wonen maar ook voor de mensen uit de gemeenten wat verderop. Ik ben van Bornem. Als ik naar Antwerpen wil rijden, rijd ik al eens via die A12. Ook bij ons wordt al langer gezegd dat heel dat traject ondertunneld zou moeten kunnen worden. Er moet inderdaad over de toekomst nagedacht worden. Dat zou kansen kunnen creëren voor de leefbaarheid, niet alleen inzake groen maar ook inzake, ik zeg maar iets, laadpalen. Wanneer die sleuf verder richting Wilrijk ondertunneld zou worden, dan kan men heel wat plaatsen voor laadpalen voor elektrische auto's creëren.

Ik begrijp ook niet dat er niet wordt gekeken naar een sneltram, zoals collega Annouri zegt. Als u wilt inzetten op de modal shift, dan denk ik dat men dat verhaal moet meenemen. Wat leefbaarheid en toekomstvisie betreft, is het belangrijk, zoals de beide collega's hebben gezegd, dat er wordt verder gekeken dan wat er nu voorligt. Ik denk dat dat zeer belangrijk is voor de mobiliteit in de toekomst.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel. U zegt terecht dat als iets goed is, dat ook gezegd mag worden. Dat zullen de administratie en de studiebureaus zeker graag horen. Het participatief proces creëert draagvlak en zorgt dat aan iedereen een perspectief geboden wordt en men samen kan meedenken om de toekomst te veranderen en te zorgen voor meer verkeersveiligheid. Dat is zeker een goede zaak. Anderzijds moet men erover blijven waken dat wanneer we vooruitgang boeken, er geen procesmoeheid ontstaat en dat er effectief wordt overgegaan tot actie. Zoals de heer De Veuster zegt, kost het misschien soms wel iets meer, maar de verkeersveiligheid is doorslaggevend en daarom moeten de punten die op dit ogenblik niet verkeersveilig zijn, aangepakt worden.

Ik begrijp dat jullie vragende partij zijn om ook andere tracés te bekijken en andere elementen mee op te nemen. Wat dit onderzoek betreft, spreekt de voorgeschiedenis die de heer Annouri gegeven heeft, voor zich. Als we dit onderzoek verder zouden uitbreiden naar tal van andere elementen, dan gaan we dat weer verzwaren en zijn we misschien verder af van een definitieve conclusie. Dat willen we zeker niet. Ik denk dat het beter is dat we dit volledig laten verlopen zoals het is.

Ik heb gisteren nog een aantal instanties gezien die vragen voor meer verkeersveiligheidsmaatregelen. We moeten al die punten meenemen. Ik blijf ten volle inzetten op een outputgerichte aanpak.

We moeten echt zorgen dat we heel wat projecten sneller gerealiseerd krijgen. Uiteraard kan ik dat niet alleen, zeker als het gaat over omgevingsvergunningen en planprocessen, of het verhaal rond complexe projecten. Ik zeg nog eens – ik heb het daarstraks al gezegd – dat het decreet complexe projecten zou moeten worden aangepast, maar ook andere procedures rond omgevingsvergunningen. We willen dat het sneller kan, en daarom zullen we erover blijven waken dat we hier sneller vooruitgang in kunnen boeken en dat we kunnen overschakelen naar de realisatiegerichte aanpak om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid – en uiteraard ook de leefbaarheid, waar de heer Annouri terecht naar verwijst – alle aandacht krijgt.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Dank u wel. Wat collega De Veuster zegt klopt, en het is mooi verwoord: de A12 is niet het paradijs op aarde. Verre van. Ik weet nog dat ik het als kind zeer leuk vond om naar al die winkels te gaan, met de ouders inkopen doen, naar de Quick, naar de Berka om schoenen te kopen, noem maar op. Maar vandaag, als volwassene, kijk je daar toch met andere ogen naar. Je kijkt

naar het algemeen belang, naar de leefbaarheid, naar hoe mensen zich daar op dit moment bij voelen. Dat is gewoon niet meer van deze tijd. Al die omringende gemeenten die daardoor gekruist worden, die kun je helpen om een stap te zetten in de richting van de 21^{ste} eeuw door dit aan te pakken.

Ik herhaal mijn punt dat ik hier daarnet heb gemaakt, namelijk dat het participatief traject echt heel erg goed is. Ik blijf wel bij mijn punt, minister, dat je niet per se het huidige traject gaat verzwaren als je daarnaast – niet aan elkaar gekoppeld – een ander traject begint, ook in verband met Wilrijk en bijvoorbeeld de sleuf in Boom. Je moet die niet aan elkaar koppelen, want dan vrees ik dat u inderdaad gelijk hebt met het verzwaren. Hou die los van elkaar. Misschien kunt u het op die manier wel doen, en zou het wel goed zijn dat daar nu al werk van gemaakt wordt.

Over de tramlijn, daarover verschillen we van mening. Ik denk dat dat toch voor een stuk een gemiste kans is. Maar zoals u zelf hebt gezegd: we gaan dat participatief traject nu even laten lopen. We zullen het in de toekomst, zodra daar een eerste fase is afgerond, zeker nog samen verder over hebben, want dit is toch een belangrijk dossier dat heel wat gemeentes treft.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over PFAS-vervuiling en grondverzet
– 3314 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Goedemiddag, collega's. Ik heb inderdaad een vraag over de PFAS-vervuiling (poly- en perfluoralkylstoffen), minister. Het is een discussie die we ook al in de plenaire gevoerd hebben, en waar we toch graag nog even op door willen gaan, gelet op de bijkomende berichtgeving.

Poly- en perfluoralkylstoffen zijn door de mens gemaakte producten die van nature niet in het milieu voorkomen. Ze worden gebruikt in allerlei producten omdat ze water, vet en vuil afstoten. Door het gebruik van deze producten, door fabrieksemisies, incidenten en zelfs bij het blussen van branden, zijn PFAS in het milieu terechtgekomen. PFAS breken niet af, kunnen zich gemakkelijk verspreiden in het milieu en kunnen ophopen in dieren, planten en het menselijk lichaam. Deze chemicaliën worden ook wel eens de 'forever chemicaliën' genoemd.

PFOS, een stof die gebruikt wordt om tapijten en textiel water-, vet- en vuilafstotend te maken, is een van de producten van de PFAS-familie.

In de commissie van 20 april stelde ik minister Demir de vraag naar de stand van zaken inzake onderzoek en normering van PFAS en de link met de werken aan Oosterweel. De minister gaf aan dat de normering recent was bijgesteld. Dat bleek ook uit een rapport van de OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij). Alleen voor PFOS is er geen bijstelling gebeurd. Voor bouwkundige toepassingen is de norm van PFOS niet aangepast en blijft die 70 microgram per kilogram grond. Voor de andere PFAS-verbindingen wordt een toetsingsnorm gevolgd, waarbij de som van de gemeten PFAS wordt getoetst aan de norm voor PFOS. Voor vrij gebruik van PFOS was er een bijstelling van 8 naar 3 microgram per kilogram grond voorzien, en dat gaat in vanaf 1 april 2021. Er wordt ook heel duidelijk aangegeven in de nieuwe richtlijnen dat bodemmateriaal opgegraven op PFAS-verdachte terreinen best ter plaatse blijven. De toetsingswaarden zijn voorlopige waarden omdat wetenschappelijk onderzoek nog steeds volop bezig is.

Op de commissie stelde minister Demir dat de norm voor bouwkundige toepassingen voor PFOS bepaald is op basis van de haalbaarheid en de gemeten achtergrondwaarden in Vlaanderen. Eerder gaf de minister ook aan dat er nog een bijkomend biomonitoringsonderzoek bezig is, hoewel we al weten dat PFAS een grote impact heeft en in de hele Vlaamse bevolking verhoogde concentraties te vinden zijn. Voor PFOS was dat in 2014 voor 77 procent van de 50- tot 65-jarigen het geval.

In de Standaard van 26 april wordt het grondverzet naar aanleiding van de werken aan Oosterweel in relatie tot PFOS toegelicht. In de commissie gaf minister Demir aan dat alle werken conform de geldende normering verlopen. Dat lijkt logisch. De vraag is natuurlijk of de normering streng genoeg is. In Nederland gebruikt men voor PFOS een strengere norm.

Bouwheer Lantis beseft het gevaar en neemt maatregelen. Men stelt dat de vervuilde grond het Oosterweel-projectgebied niet zal verlaten. De grond met de hoogste concentraties PFOS blijft in de zone waar hij wordt aangetroffen. Die grond wordt grondig verpakt zodat die op termijn geen risico kan vormen voor de omgeving. U hebt dat trouwens ook in de plenaire vergadering aangegeven. U zei toen dat de totale kostprijs wordt geraamd op ongeveer 64 miljoen euro. Met die 23 miljoen euro extra en de vorige schijf die het Vlaams Fonds voor de Lastendelging in 2019 aan Lantis ter beschikking heeft gesteld, heeft Lantis tot op heden een bedrag van 50 miljoen euro ontvangen om tegemoet te komen aan die problematiek.

Voorts zei u op de plenaire vergadering van 28 april over het transport van gronden: "Uiteraard zal de bouwheer, de nv Lantis, zelf het een en ander controleren maar daarnaast hebben we natuurlijk ook de instanties die daarvoor zijn aangewezen, met name de OVAM en de Grondbank. Zij zullen sowieso elke vrachtwagen controleren die daar met een vracht grond rondrijdt. Er zal worden gecontroleerd of men over de juiste attesten beschikt. Er moet ook een duidelijke verklaring zijn over het soort grond dat wordt getransporteerd. De OVAM zal dat allemaal opvolgen en de geldende richtlijnen doen respecteren."

In De Morgen en in de Standaard van 8 mei worden opnieuw data gepubliceerd. Annik Dirkx, woordvoerder van Lantis, zegt dat in totaal zo'n 400.000 kubieke meter grond in dit deel van de Oosterweelwerf de waarde van 70 microgram overschrijdt. Die grond blijft ter plaatse en wordt met een dubbele afdichting van waterafstotende folie en klei afgeschermd zodat de PFOS niet kan wegsijpelen. Dat is een verbetering, want nu ligt die vervuilde grond vrij in de natuur.

Daarnaast bevat zo'n 570.000 kubieke meter van de grond die wordt uitgegraven tussen de 8 en 70 microgram PFOS per kilogram droge stof. Die kan volgens de toetsingswaarden hergebruikt worden als bouwkundig bodemmateriaal binnen de werkzone. Er wordt onder andere een berm mee aangelegd. Grond die niet boven de grens van acht microgram piekt, mag elders vrij hergebruikt worden. De normen voor vrij gebruik zijn intussen aangescherpt naar 3 microgram PFOS per kilogram, volgens de studie waarnaar ik in het begin van mijn vraag verwees. Maar de vergunning aan Lantis is verleend op basis van de oude norm van 8 microgram, zegt de OVAM. Daarnaast geven Duitse experts aan dat de 70 microgram-norm die Vlaanderen hanteert 23 keer soepeler is dan de Nederlandse norm en 45 keer soepeler dan de Beierse.

U beseft dat al die verschillende cijfers toch wel wat vragen oproepen. Daarom wil ik de vraag opnieuw aan u stellen, minister. De vergunning die aan Lantis is verleend, is gebaseerd op oude normen die geldig waren tot 1 april. Vanaf 1 april zijn er nieuwe richtnormen geldig.

De voorzitter: Collega Schauvliege, mag ik u vragen om af te ronden? U gaat over uw tijd.

Mieke Schauvliege (Groen): Ik zal mijn vragen stellen. Mijn vraag is heel concreet: zal het grondverzet herrekend worden op basis van de nieuwe norm van

3 microgram? Hoeveel grond kan er op die wijze minder afgevoerd worden? Hoe zal die bijkomende hoeveelheid ingezet worden?

Kunt u meer duidelijkheid verschaffen over de raming van de sanerings- en stockeringskosten. Wie heeft die raming gemaakt? Hoe ziet ze er concreet uit en kan het parlement daarin inzage krijgen?

Vermits er nog geen saneringstechnieken voor PFOS bestaan, waarvoor zal de al voorziene 50 miljoen euro concreet dienen?

Kan Lantis ook putten uit de reserves voor projectgebonden risico's die voorzien zijn in het taakstellend budget, als de kosten voor de PFOS-vervuiling verder oplopen? Kunnen er dan ook middelen uit het overkappingsfonds worden ingezet?

Is het mogelijk dat een deel van de PFOS-vervuilde gronden worden hergebruikt voor de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten op Rechteroever? Welke stappen zult u in voorkomend geval zetten om dat hergebruik te stoppen en kunt u bij uitbreiding waarborgen dat er geen enkel volume aan vervuilde PFOS-gronden op Linkeroever ooit zal terechtkomen op Rechteroever?

Vraag zes gaat over de gronden die hergebruikt zouden kunnen worden binnen de kadastrale werkingszone. Welke kadastrale werkingszones zijn er allemaal afgebakend voor de Oosterweelwerken, specifiek voor de zones waar vervuiling met PFOS gevonden is? Welke conclusies blijken uit het door de bodemsaneringsdeskundige opgestelde rapport waarin deze zones worden afgebakend? Is de concentratie PFOS gebruikt als parameter om onderscheid te maken tussen de verschillende kadastrale werkingszones, waarbinnen dezelfde milieueffecten van de vervuilde gronden worden verwacht?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Schauvliege, dank u voor uw vragen.

Voor wat betreft de norm moet ik verwijzen naar wat we eerder al hebben gezegd. De OVAM heeft de voorlopige richtwaarde van 3 microgram per kilogram voor vrij gebruik van gronden recent bepaald, en deze geldt als toetsingswaarde wanneer er PFAS-gehalten gemeten worden in de bodem in het kader van een technisch verslag. Tot er nieuwe technische verslagen zouden opgemaakt moeten worden, gelden de normen die overeengekomen werden met de OVAM. De eventuele bijstelling van de norm naar 3 microgram heeft voor het projectgebied van Linkeroever geen impact omdat er een grondtekort is.

Voor wat uw tweede en derde vraag betreft, wil ik duidelijk meegeven dat Lantis zelf niet de saneringsplichtige is. De kosten die Lantis in kaart heeft gebracht gaan enkel over de maatregelen die Lantis zelf dient te nemen. De afhandeling van de PFC/PFOS-problematiek resulteert voor Lantis in een aantal meerwerken op Linkeroever. Specifiek gaat het hier over kosten voor de waterzuiveringsinstallatie – dan gaat het over investering, onderhoud en exploitatie – en verder voor een aantal bemalingsmaatregelen, kosten voor het verwerken en inpakken of afdekken van gronden, extra studie- en projectmanagementkosten, compensaties voor inefficiënties en vertragingen bij de aannemer.

Deze meerkosten zijn dus geraamd op basis van de meerwerken van aannemer Rinkoniën en wordt getoetst aan de ramingen en data die Lantis ter beschikking heeft en in beeld heeft gebracht.

De PFOS-vervuiling is een risico vreemd aan het investeringsproject als dusdanig. Daarvoor waren de financiële middelen niet voorzien in de scope van het financieel model van Lantis. Deze worden ook niet voorzien binnen het taakstellend budget,

maar moeten bijkomend gereserveerd of op tafel worden gelegd. Ze zijn dus niet voorzien in het taakstellend budget en dus ook niet in het financieel model van Oosterweel noch in het overkappingsfonds. Tot op heden werd een deel van de kosten aangerekend op enerzijds het Vlaams Fonds voor Lastendelging en anderzijds zijn er specifiek een aantal middelen vanuit mijn beleidsdomein naar voren gebracht om hieraan tegemoet te komen.

In de technische verslagen werd opgenomen dat aan de PFOS-houdende zone een aparte kadastrale werkzone wordt toegekend. Dit wil specifiek zeggen dat PFOS-houdende gronden niet naar andere delen van de werf of buiten deze kadastrale werkzone kunnen worden afgevoerd.

Verder kunnen we ook stellen dat er op Rechteroever een groot overschot is aan gronden. Er is bijgevolg geen enkele noodzaak om op Rechteroever gronden aan te voeren, zoals ik ook al in de plenaire vergadering heb gezegd.

Verder is in de technische verslagen ook opgenomen dat al de PFOS-houdende gronden geregistreerd zullen worden in een apart bodembeheerrapport, om zo te vermijden dat deze zonder meer afgevoerd zouden worden.

Dan wat uw zesde vraag betreft: de zone waar verhoogde concentraties aan PFOS zijn aangetroffen is in de technische verslagen ondergebracht in één aparte kadastrale werkzone op basis van de aan- of afwezigheid van PFOS. Dat toetsingskader is daar dus in opgenomen. Daarbij is er in de afgebakende kadastrale werkzone geen bijkomende verontreiniging van het grondwater, en wordt er dus geen bijkomend risico aan blootstelling veroorzaakt.

Ik hoop dat ik daarmee op al uw vragen een antwoord heb geboden, en anders hoor ik het wel.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, bedankt voor uw antwoord. Het stelt ons alvast gerust dat alles zeer goed geregistreerd wordt, en dat er geen gronden met PFOS van Linker- naar Rechteroever verhuizen. Dat zegt u hier toch. En alles wordt heel duidelijk geregistreerd in een bodembeheerrapport.

Ik heb daarbij nog twee vragen. Dat bodembeheerrapport, zal dat consulteerbaar en inkijkbaar zijn? Kunnen we dat dus mee opvolgen? Ten tweede wil ik u nogmaals de vraag stellen – de verhalen blijven de ronde doen – over de gronden die worden afgevoerd en Oosterweel verlaten: is daar geen enkele PFOS-concentratie in terug te vinden? Ik wil de vraag nog eens heel expliciet maken: als er gronden de werf verlaten op Linker- of Rechteroever, kunt u mij dan voor 100 procent garanderen dat daar geen enkele meting of vaststelling van PFOS is vastgesteld, niet volgens de Vlaamse normen, en eigenlijk volgens geen enkele norm? Zal geen enkele meting de aanwezigheid van PFOS bevestigen?

Ik begrijp dat uit uw antwoord, en ik wil heel graag dat u mij dat nogmaals bevestigt. Want uit het antwoord van de plenaire kon je nog enigszins veronderstellen dat de gronden die de werf verlieten, gemeten zijn aan de 3 microgram-concentratie. Ik wil nu van u horen of dat 3 microgram is of 0 microgram. Ik denk dat dat wel een heel belangrijke uitspraak is, die heel wat mensen zal geruststellen.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Ik wil inderdaad graag even aansluiten, want de problematiek rond PFOS en de bezorgdheden daaromtrent houdt eenieder wel bezig. Want er zijn nog heel wat vraagtekens rond het verplaatsen en de wijze waarop

PFOS reageert. En anderzijds zijn er ook heel wat bezorgde berichten rond de impact op onze gezondheid en onze omgeving.

Daarom is het allerbelangrijk dat we daar bijzonder voorzichtig mee omgaan. In die zin ben ik ook blij dat u heel duidelijk stelt dat als er een vaststelling gebeurt van PFOS in een meting, de grond effectief op het terrein, op de afgebakende zone aanwezig blijft.

Maar wat de normering betreft heb ik begrepen dat we ondertussen natuurlijk een strenge normering hebben, omdat we meer kennis hebben. Ik ben dan ook wat bezorgd over de manier waarop we toch de nodige voorzichtigheid kunnen nemen in projecten die vandaag lopende zijn.

Minister, ik heb eigenlijk ook een vraag, ik heb er al naar verwezen tijdens de actuele vraag. Er zijn vandaag effectief technieken op de markt: het hybride grondwasproces, waarvan wordt geclaimd dat zij toch een heel grote zuiveringsgraad kunnen nastreven. We hebben ondertussen ook moeten vaststellen dat de OVAM de techniek ook toepast. U gaf aan dat dat voor u ook een nieuw gegeven was. Bij deze zou ik heel concreet willen vragen of de toepassing van die techniek voor het project in Oosterweel nog effectief wordt nagegaan, en of dat dan alsnog wordt ingezet als dat effectief mogelijk is.

Daar komt nog bij dat de gronden momenteel in folie worden gestockeerd, tijdelijk, om te zien of er zich geen verdere vervuiling kan verspreiden. Mag ik er dan ook effectief van uitgaan dat dat een tijdelijke berging is en dat, zodra de techniek beschikbaar is, die grond ook effectief wordt gezuiverd of niet? Hoe wordt daarmee omgegaan? Het is misschien een beetje een zijsprong, maar ik stel deze vraag omdat ik eerder een vraag om uitleg had ingediend die momenteel afgewezen is, omdat deze vraag eerst aan bod moest komen.

Bart Claes (Vlaams Belang): Namens mijn fractie wens ik mij ook aan te sluiten bij de tweede vraag van collega Schauvliege. Wij zouden bevestigd willen zien dat de vervuilde grond van Linkeroever de werf niet zal verlaten. Op lokaal niveau is daar toch wel wat heisa over, in mijn gemeente, waar een oude kleiput, een oud stort van de stad Antwerpen, met grond van Oosterweel zou worden opgevuld. De vervuilde grond zou daar niet opgegraven worden maar overdekt met grond van Oosterweel. Kan ik de bevestiging krijgen dat die niet zal worden bedekt met nog meer vervuilde grond van de werken bij Oosterweel?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, gezondheid belangt ons allemaal aan. Wij moeten zeer voorzichtig omgaan met vervuiling. Ik begrijp dat dit heel veel vragen, zeker bij de burgers, oproept. Zoals ik al gezegd heb in de plenaire vergadering, moet ik ook nu bevestigen dat Lantis heel duidelijk aangeeft dat er geen grond van Linkeroever wordt afgevoerd. Alle grond blijft ter plaatse. Ik denk dat ik daarmee dan toch heel duidelijk ben, mevrouw Schauvliege. Er is trouwens een grondtekort op Linkeroever. Dat is ook mijn antwoord aan de heer Claes.

Mevrouw Rombouts, wij vernemen inderdaad ook dat er nieuwe technieken zijn om met die vervuilde gronden, waarin men PFOS kan aantreffen, om te gaan. Daarrond is onderzoek lopende. Lantis zegt dat ze dat heel nauw opvolgen. Er zijn al aanwijzingen dat die nieuwe technieken goed bruikbaar zouden zijn in zanderige bodem, maar minder daar waar leem en klei overwegen, zoals op Linkeroever. Ik spreek in voorwaardelijke zin. Ik ben geen specialist in die technieken en onderzoeken. In elk geval volgt Lantis dat allemaal op. In samenspraak met de OVAM heeft men gekozen voor het inpakken van die gronden zoals ik dat al heb toegevoegd, maar als er betere technieken zijn, staat men daarvoor open.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): U begrijpt, minister, dat wij heel ongerust zijn om de berichtgeving over PFAS en PFOS in het kader van het Oosterweelproject en in het kader van mogelijke andere projecten in Vlaanderen waar grond naartoe gaat. Het is een milieuprobleem waarover niet alle kennis al beschikbaar is. Wij krijgen er continu nieuwe inzichten in. Wij kunnen eigenlijk niet voorzichtig genoeg zijn. Het is dan ook heel belangrijk dat dit heel nauwgezet verder wordt opgevolgd, niet alleen wat Oosterweel betreft, maar wat de hele problematiek rond PFAS en PFOS betreft.

Ik vroeg daarnet naar het bodembeheerrapport van de Oosterweelwerken. Ik vind het heel belangrijk om ook de transparantie te blijven bewaken. Alleen zo kan worden tegemoetkomen aan de ongerustheid van de bevolking en van de mensen die rond Oosterweel wonen.

Intussen is er een afspraak om in de commissie Leefmilieu hieraan een hoorzitting te wijden, met alle beschikbare kennis die er op dit moment over is. Ik stel voor dat wij daar met zijn allen de schouders onder zetten om al die kennis bij elkaar te houden en ervoor te zorgen dat wij de vinger aan de pols houden. Dit lijkt toch wel een verhaal te zijn dat nu nog niet stopt. Ik hoop dat wij daar met zijn allen rond kunnen samenwerken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het overleg over de Brusselse stadstol – 3365 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, op 2 december keurde het Vlaams Parlement met grote meerderheid een voorstel van resolutie goed tegen de plannen van de Brusselse Gewestregering om eenzijdig de stadstol, de zogenaamde SmartMove, in te voeren die de Vlaamse pendelaars en Waalse pendelaars zwaar financieel zou treffen en discrimineren.

In de resolutie werd concreet aan de Vlaamse Regering gevraagd om eerst en vooral er bij de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op aan te dringen dat ze actief de dialoog aan zou gaan met de andere gewesten over haar voornemen om een kilometerheffing en/of stadstol in te voeren, en als de dialoog met de andere gewesten geen oplossing zou bieden, alle juridische middelen aan te wenden zodat de Vlaamse pendelaars door de invoering van een kilometerheffing of stadstol niet gediscrimineerd zouden worden.

Op het Overlegcomité van 18 december 2020 werd afgesproken dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een overlegstructuur zou opstarten over de concrete uitwerking van zo'n tol. Daarbij werd er een centrale werkgroep opgericht die op zijn beurt vier themagebonden subwerkgroepen oprichtte, die handelen over fiscaliteit, leefmilieu, tewerkstelling en mobiliteit.

Inmiddels blijkt dat de vier thematische werkgroepen hun werkzaamheden hebben voltooid. De eindvergadering van de centrale werkgroep vond op 19 april 2021 plaats. Tijdens een volgend Overlegcomité zal SmartMove opnieuw op de agenda komen.

Minister, graag had ik van u vernomen wat de conclusies van de centrale werkgroep zijn en welk standpunt onze Vlaamse Regering heeft ingenomen in de werkgroepen. Houdt de Brusselse Regering vast aan haar standpunt inzake de stadstol,

en welke toegevingen is die regering desgevallend bereid te doen? Blijft de Vlaamse Regering zich verzetten tegen de stadstol of legt ze zich er, eventueel na Brusselse toegevingen, bij neer? Welk standpunt zal de Vlaamse Regering op basis van de conclusies nu innemen op het volgende Overlegcomité?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Claes, dank u wel voor uw vraag. U hebt zelf al de korte voorgeschiedenis van dit dossier meegegeven. Dat ga ik zeker niet herhalen. Op vraag van collega Brouwers hebben we al een stand van zaken gegeven op 1 april.

Op het Overlegcomité van 18 december en dat van 29 januari werden afspraken gemaakt over het verloop van het overleg over dit SmartMove-project. De drie regio's en de federale overheid werden bij dit overleg betrokken.

Zoals u zelf terecht zegt, was er een centrale werkgroep en waren er vier thematische subwerkgroepen rond de thema's mobiliteit, fiscaliteit, leefmilieu en economie en werk. Tot zover hebt u alles correct uit de doeken gedaan.

U zegt dan dat de centrale werkgroep inmiddels zijn werk heeft beëindigd en dat de thematische werkgroepen hun werkzaamheden hebben voltooid. Zover zijn we echter nog niet. Ik moet dat dus tegenspreken. Uit de besprekingen blijkt alleszins dat er nog heel wat onduidelijkheden en onzekerheden zijn. Van onze zijde kunnen we nu niet zeggen dat het overleg kan worden afgesloten en dat er tot een beslissing kan worden geconcludeerd. Zo zijn er bijvoorbeeld in de werkgroep fiscaliteit nog een aantal belangrijke juridische vragen opgeworpen. Maar er zijn ook een aantal technische kwesties inzake mobiliteit, leefmilieu en economie en werk. Wij zijn alleszins van oordeel dat deze op dit ogenblik verre van uitgeklaard zijn.

Nu, op 19 april is er een centrale werkgroep bijeengekomen, en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft het dossier nu opnieuw geagendeerd bij het Overlegcomité van volgende week woensdag, 26 mei. Daar zal men het dossier bespreken, zal men de stand van zaken overlopen en zal men beslissen over het verder verloop van het overleg.

Om u toch al enig idee te geven: tijdens de besprekingen is de vraag gesteld of het Brusselse SmartMove-project verenigbaar is met de Europese regelgeving. Dat moet nu verder onderzocht worden, en daarvoor zullen de Brusselse collega's zich moeten richten tot de Europese Commissie. Verder zijn er ook een aantal vragen gesteld over de verenigbaarheid van het SmartMove-project met onze interne staatsstructuur, en meer bepaald met de beginselen die zijn opgenomen in de bijzondere financieringswet. Daaromtrent heeft de Brusselse Regering voorgesteld om een vraag voor te leggen aan de Raad van State, of om de Raad van State daaromtrent te raadplegen. Het voorstel van de Brusselse Regering is nu om het overleg tussen de verschillende overheden in ons land verder te zetten, onder meer op basis van deze extern in te winnen adviezen, van de Raad van State enerzijds en de Europese Commissie anderzijds.

Wij hebben daar wel wat bedenkingen bij. Dat het overleg moet worden verdergezet, daar sta ik volledig achter. Ik denk dat we het daarover wel allemaal eens zullen zijn. Ik vind het uiteraard ook positief dat we ons objectief laten informeren en adviseren door externe instanties. Maar u zult ook begrijpen dat het advies vragen van de Raad van State over ontwerpen van ordonnanties een volgende formele stap is, en dan is het heel wat delicaat.

Alleszins mag men – zelfs als men daartoe zou concluderen – daar absoluut niet uit afleiden dat wij in Vlaanderen potentieel akkoord zouden zijn met deze ontwerpordonnanties. Dat wil ik toch heel duidelijk stellen. U kent mijn standpunt. Ik heb vanaf dag 1 altijd gezegd dat een eenzijdige invoering van een kilometerheffing – of

eigenlijk in deze echt een belasting van één gewest ten nadele van de inwoners van een ander gewest – absoluut niet kan. Daar blijf ik ook absoluut bij. Op dit ogenblik is de hamvraag of het voorleggen van een ontwerpordonnantie aan het advies van de Raad van State al dan niet een volgende formele stap is. Als men dat wil doen dan mag men daar alleszins niet uit concluderen dat Vlaanderen zich daarmee akkoord verklaart. Dat moet dus wel heel duidelijk zo opgenomen worden bij een mogelijke besluitvorming.

Nu, wij zullen dat sowieso nog wel in de regering bespreken en er zal ook nog wel wat overleg plaatsvinden voor het Overlegcomité van volgende week woensdag. Ik neem aan dat deze vraag nog wel terugkomt in een latere commissie.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik heb dus begrepen dat de werkgroepen nog steeds actief zijn. Ik heb misschien toch een paar bijkomende vragen, minister.

Hebt u er al iets van gemerkt dat de Brusselse Regering van plan zou zijn om toch toegevingen te doen naar de Vlaamse reizigers, de Vlaamse pendelaars?

Kunt u nog steeds bevestigen dat, indien er geen akkoord wordt bereikt, de Vlaamse Regering nog steeds alle juridische middelen zal aanwenden om deze eenzijdige invoering van die stadstol tegen te gaan?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Dank u. Ik moet zeggen dat u mij voor was met uw vraag, collega Claes, want ik heb er een ingediend voor de volgende week. Ik ben nu wel blij dat ik ze pas voor volgende week heb ingediend, want dan is het de dag na het Overlegcomité, en dan is er misschien al iets meer duidelijkheid over een en ander. We hebben namelijk vernomen dat er begin deze week in het Brussels Parlement daarover vragen zijn geweest aan minister Gatz. Zo kwamen we te weten dat een en ander volgende week aan bod zou komen.

We hebben daar ook vernomen dat het SmartMove-project opgenomen is in de aanvraag voor Europese relancemiddelen van de Brusselse Regering. Ze wil daarvoor een derde van de mobiliteitsenveloppe van de Europese middelen gebruiken. Ik heb dat ook opgenomen in mijn vraag voor de commissievergadering van volgende week. Dat is een opvallend punt. Ik weet niet wat u daarvan vindt, minister, maar ik heb bedenkingen bij het feit dat er voor een omstreden project waarover nog volop overlegd wordt, nu relancemiddelen worden aangeduid. Dat zegt volgens mij toch iets over de attitude van de Brusselse Regering die blijkbaar haar plannen toch graag op een of andere manier doorzet. Maar misschien ben ik fout. We kunnen daar zeker volgende week op terugkomen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): In Brussel maar ook in Vlaanderen is er een enorm groot probleem van files en van luchtverontreiniging. Het spijt me dat ik dat hier moet herhalen, maar de oplossing op die problemen komt niet van Vlaanderen. Mevrouw Brouwers heeft al een vraag aangekondigd voor de commissie van volgende week. Ook ik kondig al een vraag aan. Die gaat over de verschillende scenario's die de Vlaamse Regering vastlegt voor de ontwikkeling of de heraanleg van de Brusselse Ring. In al die scenario's is er voorzien in een verbreding van die ring en dus een verhoging van de verkeerscapaciteit. In geen enkel scenario wordt er rekening gehouden met de mogelijkheid van het invoeren van een slimme kilometerheffing, terwijl we allemaal weten en vooral de experts aangeven dat een slimme kilometerheffing het enige middel is waarmee we in staat zullen zijn om die congestie en die luchtverontreiniging tegen te gaan.

In dat opzicht wil ik nog altijd verdedigen dat het Brusselse Gewest voor zijn inwoners de keuze maakt om dat voorstel op tafel te leggen. Het staat ook in het regeerakkoord. In het Vlaamse regeerakkoord staat het tegenovergestelde: er komt geen slimme kilometerheffing. Het zou al heel verwonderlijk zijn als er op het Overlegcomité een akkoord wordt gevonden. Het is wel belangrijk om te benadrukken dat het goed is dat er overleg wordt gepleegd, dat er in dialoog wordt gegaan, dat verschillende mogelijkheden naast elkaar worden gelegd en dat men onderzoekt wat er al dan niet wettelijk en fiscaal mogelijk is. De Brusselse Regering had zich geëngageerd om tot 31 maart geen verdere stappen te zetten. Ze houdt dat aan zolang er geen uitkomst van het Overlegcomité is. Ik vind dat goed.

Minister, het zou goed zijn om de pijnpunten die het overleg heeft aangegeven verder te onderzoeken. Ik begrijp uw antwoord goed. U stelt voor om de zaken verder te onderzoeken en de vragen aan de Europese Commissie voor te leggen. Laten we de Brusselse Regering ook de stap laten zetten om het advies te vragen aan de Raad van State, met de duidelijke kanttekening dat het in geen enkel opzicht een akkoord van Vlaanderen inhoudt. De Brusselse Regering moet zich ook engageren om vervolgens met de resultaten van dat advies van de Raad van State opnieuw in overleg te gaan met onder andere de Vlaamse Regering. Dat lijkt me een goede werkwijze. Ik vind niet dat Brussel Vlaanderen iets moet opleggen, maar omgekeerd ook niet. We moeten het overleg verder kansen blijven geven.

Fundamenteel moeten we ook zoeken naar oplossingen voor de files en de luchtverontreiniging. Die slimme kilometerheffing moet er ooit komen en Vlaanderen zal daaraan ook moeten meewerken. De minister heeft een opening gelaten om dat vanaf 2025 te bekijken. Elke vooruitgang die we in de debatten kunnen boeken, is nuttig. Ik ben dan ook blij met het antwoord van de minister.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, ik begin met uw slotzin. U zegt expliciet dat Brussel geen dingen moet opleggen aan Vlaanderen en uiteraard ook niet vice versa. U spreekt ook van een slimme kilometerheffing. Wat voorlag in het hele SmartMove-project is in mijn ogen geen slimme kilometerheffing maar opnieuw het eenzijdige opleggen van een belasting voor inwoners van een ander gewest. Dat is wel iets wat Brussel eenzijdig wil opleggen. Als u het dus met mij eens bent dat men dat niet moet doen, dan denk ik dat wij bondgenoten zijn.

Ik herhaal dat in mijn ogen SmartMove geen slimme kilometerheffing is. Ik heb al meermaals gezegd dat ik wel geloof in een belasting op het gebruik in plaats van een belasting op het bezit en dat een kilometerheffing in de toekomst wel kan werken om te sturen. Maar dan moet het een slimme kilometerheffing zijn die breed gebiedsdekkend is en die het best over heel België wordt uitgerold.

Ik heb in het verleden al meermaals de vergelijking gemaakt met de kilometerheffing voor vrachtwagens. Daar hebben we met de drie gewesten intens samengewerkt. Die intense samenwerking gaat terug tot 2007. Toen heeft men gezegd dat men wou samenwerken om een kilometerheffing door te voeren voor vrachtwagens. Men heeft toen die gesprekken opgestart. In 2011 is men tot een samenwerkingsakkoord gekomen. Op 1 april 2016 heeft men het akkoord uitgerold en is het in voege getreden. Om maar opnieuw te zeggen: dat is een doorlooptijd van negen jaar. Voor mij hoeft het niet zo lang te duren, maar de randvoorwaarden moeten wel ingevuld worden.

Mijnheer Bex, ik vind het onaanvaardbaar dat u hier zegt dat de oplossingen van Vlaanderen zouden moeten komen om een antwoord te geven op de congestiegevoelige R0. U zegt dat Vlaanderen dat niet doet. Eens te meer moet ik dan herhalen dat wij meer dan 1 miljard euro investeren voor de leefbaarheid en de doorstroming op de R0. Als u dat nietsdoen noemt, dan moet ik u volledig tegenspreken.

Ik vind dat wij daar heel wat belangrijke investeringswerken doen, alleen al voor deze legislatuur tot 2024 meer dan 1 miljard euro. Daar komt nog een vervolg aan. Dat weet u. U kent het planproject van werken aan de ring. Er zijn dus heel veel investeringen gepland inzake leefbaarheid, inzake doorstroming, inzake een antwoord op verkeersveiligheid.

Het overleg zullen we zeker verder opvolgen. Ik heb vanaf dag één gezegd dat ik sowieso een believer ben van dat overleg. Ik wil dat overleg alle kansen geven. Opnieuw, de kilometerheffing voor vrachtwagens heeft aangetoond dat overleg kan werken en dat het kan uitmonden in een definitieve uitrol van een dergelijke belasting. Vandaag is er nog zeker geen akkoord. Mijnheer Claes, ik heb absoluut niet gemerkt dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn standpunt heeft veranderd. Er is vandaag geen akkoord. Ik wil het overleg alle kansen geven, maar ik moet opnieuw benadrukken dat als men finaal eenzijdig hiermee wil doorgaan zonder instemming van de andere gewesten, dat wij dan alle juridische middelen uit de kast zullen moeten halen om dat verhaal aan te vechten.

De voorzitter: Dat is een heldere slotboodschap.

De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, dank u voor uw antwoord.

U weet dat onze fractie geen voorstander is van een slimme kilometerheffing, niet in Brussel en niet in Vlaanderen. Er is al genoeg rekeningrijden via accijnzen: de rekening die de automobilist betaalt aan de pomp en, als het capaciteitstarief wordt ingevoerd, binnenkort ook via de stekker. Daar zult u in ons geen bondgenoot vinden.

Ik ben wel tevreden met uw antwoorden over de houding van de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering heeft tot hiertoe met haar houding de resolutie die wij hebben goedgekeurd in het Vlaams Parlement gehonoreerd. Vermits uw partij, minister, ook in de Federale en in de Brusselse Regering is vertegenwoordigd, zou ik het wel fijn vinden dat uw partijvoorzitter hierover eens ondubbelzinnig een uitspraak zou doen. Dat zou toch wel enkele problemen uit de weg kunnen helpen en voor meer duidelijkheid zorgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitstellen van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid – 3395 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, tijdens de commissievergadering van 29 april hebt u uitleg gegeven bij het nieuwe uitstel van het decreet Basisbereikbaarheid. Nadat de regering op 2 april de opdracht voor de Mobiliteitscentrale gegund had, heeft minstens een van de vier betrokken spelers een verzoekschrift tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid ingediend bij de Raad van State. De zitting rond de vraag tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid stond gepland voor 4 mei. U zei dat er drie mogelijke uitkomsten waren: geen schorsing, schorsing vanwege remedieerbare of schorsing van substantiële onregelmatigheid. En afhankelijk van de uitkomst schetste u verschillende scenario's: overgaan tot een definitieve gunning, een nieuwe beslissing dan wel een nieuwe procedure. U hebt ook gezegd dat er tot begin juni bijkomende procedures mogelijk zijn.

Hoewel u reeds aangaf dat de uitrol van de Mobiliteitscentrale niet haalbaar is op een tijdspanne van zes maanden, hebt u nog geen nieuwe richtdatum gegeven voor de uitrol van het decreet. Dat plaatst tal van actoren in een bijzonder moeilijke positie. Want ze weten niet tot wanneer van hen verwacht wordt dat ze de huidige diensten aan de reiziger aanbieden, en ze kunnen evenmin inschatten wanneer hun organisatie en werking grondige veranderingen zullen ondergaan. Op 29 april had u nog geen rechtstreekse reacties ontvangen van De Lijn, noch van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) of exploitanten. U gaf wel aan dat De Lijn een aantal aanbieders van belbussen moest opzeggen, en dat dat de reden was waarom ze de datum van 15 maart 2021 had aangegeven als point of no return. Deze contracten werden dus vermoedelijk opgezegd.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) werkt intussen aan de opmaak van de bestekken voor de flexbussen, de flexmobiliteit en de deelmobiliteit. U gaf aan dat deze pas in de markt geplaatst zullen worden nadat u de uitspraak van de Raad van State hebt kunnen bestuderen.

Minister, heeft de Raad van State reeds een uitspraak gedaan inzake de vraag tot schorsing van de gunning van de Mobiliteitscentrale? Wat zijn de gevolgen? Hebt u weet van eventuele bijkomende procedures bij de Raad van State?

Wat gebeurt er met de extra middelen die u voor 2021 en 2022 voorzien had voor vervoer op maat, met het groeiproces dat daarin zat? Blijven deze behouden voor vervoer op maat in de toekomst?

Hebt u contact opgenomen, zoals werd aangekondigd, met het Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer (ODAV) om overleg te plegen over de bestekken voor vervoer op maat? Wat zijn daar de uitkomsten van?

Kunt u voor de aanbesteding van de flexbussen, de flexmobiliteit en de deelmobiliteit aangeven hoeveel tijd er nodig is van het moment waarop deze in de markt geplaatst zullen worden tot het moment waarop deze diensten beschikbaar zullen zijn?

Is het voor De Lijn mogelijk om de huidige dienstverlening, inclusief belbussen, voor onbepaalde termijn verder te zetten na 31 december 2021? Zijn hier, gelet op de opzeg van de contracten, meerkosten aan verbonden? Hebt u hierover al concrete afspraken gemaakt met De Lijn, en welke zijn dat?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vraag. De Raad van State heeft inmiddels een uitspraak gedaan. Dat was op 12 mei 2021. Het gevolg van deze uitspraak is dat die gunning niet gesloten kan worden. Ze wordt dus effectief geschorst. We moeten dat verhaal dus overdoen. Op dit ogenblik heb ik geen weet van bijkomende procedures. Maar het feit dat ik er geen weet van heb, wil niet zeggen dat er absoluut geen zijn. Het zou alsnog kunnen, maar op dit ogenblik hebben we er geen weet van.

Uw tweede vraag betreft de extra middelen voor 2021 en 2022 voor het Vervoer op Maat. Blijven deze behouden? Dat is alleszins onze bedoeling. Er is hoe dan ook al overeengekomen dat zolang basisbereikbaarheid niet is gerealiseerd, de historische middelen bij De Lijn blijven. Dat spreekt voor zich want De Lijn staat vandaag nog in voor de snelbussen en andere elementen van het Vervoer op Maat. Over de extra middelen is de consensus dat zij gebruikt zullen worden voor basisbereikbaarheid, nog niet rechtstreeks voor het Vervoer op Maat maar voor mobipunten en andere vormen van deelmobiliteit en flexsystemen. Die middelen zijn zeker niet verloren.

Uw derde vraag peilt naar contacten met het Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer. Daarmee is er zeer regelmatig en zelfs permanent overleg. Hun input is van essentieel belang voor het opstellen van de bestekken. Zodra deze bestekken afgerond en gepubliceerd zijn, kan het overleg niet voortgezet worden omdat ook de huidige partners kunnen meedingen in de aanbesteding. Maar nu is er heel intens overleg.

De doorlooptijd van een Europese aanbestedingsprocedure bedraagt doorgaans tussen de zes tot negen maanden. Voor de flexbussen was er een tijdsbestek uitgetekend van zes maanden tussen publicatie en gunning. Voor de deelmobiliteit gaat het over een aanbesteding in twee fases met eerst een selectieprocedure en dan een technisch bestek en hier is een tijdspad uitgetekend van tien maanden tussen publicatie en gunning.

Uw vijfde vraag betreft de dienstverlening van De Lijn na 31 december 2021. In de commissie hebben wij het al gehad over de vraag van De Lijn om het voor 15 maart te weten, om pachters en medecontractanten te kunnen opzeggen. Met de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren (FBAA) zijn er al gesprekken geweest over de impact van het uitstel van basisbereikbaarheid. Zij zullen de belbussen verder blijven verzorgen, tot er meer duidelijkheid is over een nieuwe ingangsdatum.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, u hebt een aantal vragen beantwoord, maar uw antwoorden roepen alleen maar meer vragen op. Er is een schorsing van de toewijzing van de mobiliteitscentrale. Dat betekent dus dat de invoering van basisbereikbaarheid nu echt wel op de lange baan wordt geschoven. Ik begrijp dat u de hele procedure opnieuw moet doen. Na de vorige procedure weten wij dat dit toch wel een half jaar tot een jaar in beslag neemt. Ik neem aan dat u het arrest nog grondig moet bestuderen. Wat is de tijdsperiode die u ziet om nu opnieuw de procedure te starten en in goede banen te leiden? Ik neem aan dat er ook lessen geleerd zijn uit uw wedervaren. Misschien zult u nu iets meer tijdsruimte nemen voor de inwerkingtreding van het decreet.

Mijn vraag is vandaag vooral, ook in functie van wat u met De Lijn hebt afgesproken, welke datum u vandaag naar voren kunt schuiven voor de invoering van basisbereikbaarheid. De argumenten die u vorige keer heb gegeven waren dat de procedure lopende is en dat u de procedure alleen maar kunt bemoeilijken als u een concrete datum van het uitstel zou opgeven. Maar vandaag moet u toch zeggen met hoeveel tijd u de invoering van dit decreet zult uitstellen. Dat is mijn belangrijkste vraag.

Voor de andere elementen dank ik u voor het antwoord. Ik ben vooral blij dat de middelen voor vervoer op maat behouden blijven. Ik stel vast dat er overleg is geweest maar dat u niet veel bijkomende informatie geeft over wat er eventueel precies is afgesproken met de diensten voor aangepast vervoer. Het valt mij ook op dat u zegt dat het aanbesteden van die flexbussen minstens zes maanden duurt. We weten dat zich ook daar procedurele problemen kunnen voordoen. Voor de deelmobiliteit duurt dat minstens tien maanden. Als ik de rekensom maak, dan is er in geen enkel scenario een kans dat wij voor 1 januari 2023 basisbereikbaarheid kunnen invoeren.

De voorzitter: Collega Bex, mag ik u vragen af te ronden?

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, mijn vraag is vooral heel concreet: welke datum kan de minister vandaag naar voren schuiven voor de invoering van de basisbereikbaarheid?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik wil deze laatste vraag zeker bijtreden. Het is een van de belangrijkste vragen dat er duidelijkheid over moet komen wanneer het dan wel realistisch is om heel die operatie in werking te laten treden. Ik zou u willen aanraden om er dan een realistische termijn en een haalbare timing op te plakken en dat we desnoods een beetje meer ruimte nemen in plaats van te weinig ruimte.

Ik heb nog een concrete, bijkomende vraag. Op grond waarvan heeft de Raad van State geschorst? Gaat het over procedurefouten of een fout in de opmaak van het bestek? Kunt u daar iets meer toelichting over geven?

U zegt dat wat vervoer op maat betreft, de belbussen verder zullen blijven rijden. Hoe zit het dan met het kernnet en het aanvullende net? Zullen daar ook de oude dienstregelingen van toepassing blijven in afwachting van de nieuwe timing?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, dit is een commissie waar nieuws te rapen valt. Toen ik vlak na de paasvakantie de vraag stelde hoever het stond met de mobiliteitscentrale, kregen we te horen dat het naar de Raad van State was omdat een van de deelnemers niet akkoord was met degene die gekozen was. Vandaag vernemen we dat de Raad van State het zelfs schorst. Dat is niet altijd binnen de verwachtingen. Men hoopt altijd dat er niet wordt geschorst zodat men verder kan werken.

De vraag is welke redenen de Raad van State hiervoor heeft opgegeven en hoeveel tijd er nodig zal zijn om een nieuwe procedure voor aanbesteding van de mobiliteitscentrale te gunnen. Dat zal een beetje afhangen van de opmerkingen die gemaakt zijn door de Raad van State. Misschien kan de minister daar iets meer over zeggen. We dachten dat we volgend jaar in maart zouden kunnen starten, maar dat lijkt nu helemaal niet meer mogelijk, tenzij er over veertien dagen al een nieuw bestek zou worden uitgeschreven, maar dat kan ik me moeilijk inbeelden. Ik vraag me ook af binnen welke termijn we nu moeten denken. Dat is voor alle stakeholders een belangrijke vraag. Voor de rest wordt dit hoe langer hoe meer een spannend verhaal: wanneer zal basisbereikbaarheid kunnen ingaan? Dit is toch wel een tegenvaller. Minister, ik hoop dat u nog wat meer licht op de zaak kunt werpen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Mevrouw Brouwers, u spreekt over 'een commissie waar nieuws te rapen valt', maar misschien niet voldoende nieuws want het wekt ook nieuwe vragen, hoor ik de heer Bex hier zeggen. Het arrest is van vorige week woensdag, 12 mei, en u zult begrijpen dat het – zeker met het verlengd weekend ertussen – een beetje kort dag is. Maar alleszins zijn onze raadsmanen, samen met de administratie en uiteraard ook met mensen van mijn kabinet, dat arrest ten volle aan het analyseren om te kijken welke volgende stappen we moeten ondernemen.

Ik heb vorige keer in de commissie gezegd – toen er sprake van was dat er een uiterst dringende noodzakelijkheid (UDN) aanhangig gemaakt was bij de Raad van State – dat het op dat moment alle kanten uit kon: het kon een schorsing worden, het kon ook zijn dat de Raad van State zei dat het verzoekschrift werd afgewezen, het kon een volledige vernietiging zijn, kortom, er waren verschillende mogelijkheden. Vandaag weten we dat door het arrest de gunning niet gesloten kan worden, en dat we wat dat betreft nog een en ander moeten gaan herbekijken.

Moeten we nu de volledige procedure hernemen, of kunnen we met een tussenstap werken? Daar heb ik vandaag nog geen sluitend antwoord op, mijn excuses daarvoor. Ik wacht daar op de adviezen van onze raadsmanen, en dan kunnen we vervolgens bekijken welke stappen we gaan ondernemen. Uiteraard is dat ook in de wetenschap dat,

zelfs als wij opnieuw de gunning sluiten – u weet dat het hier over een groot bedrag gaat – we nog altijd geen zekerheid hebben dat het finaal kan doorgaan. U weet dat ook in andere aanbestedingsprocedures meermaals schorsingsprocedures aanhangig worden gemaakt bij de Raad van State. Maar we zijn uiteraard optimistisch en we hopen dat we toch snel meer duidelijkheid kunnen geven. Vandaag – en het spijt me ten zeerste – ben ik absoluut niet in de mogelijkheid om jullie te zeggen welke dan wél de datum van inwerkingtreding van het verhaal van de basisbereikbaarheid wordt. Ik kan u wel heel duidelijk zeggen dat het niet januari 2022 zal zijn, maar welke datum het wél zal worden, daarvoor wil ik eerst antwoorden op tal van bijkomende vragen, die ik uiteraard hoop zo snel mogelijk te kunnen krijgen.

Mevrouw Robeyns, het vervoer op maat gaat uiteraard niet in voege, maar uiteraard ook niet het kernnet en het aanvullend net. Zolang we niet echt zeggen op welke datum basisbereikbaarheid ingaat, blijven we bij het oude model, blijven we bij het model van basismobiliteit en verandert er in het werkveld helemaal niets.

Wat is nu afgesproken met de DAV's? Ik zeg het opnieuw: we spreken hier met alle partners, met alle stakeholders die hierin actief zijn. Dat zijn zowel de mensen als de diensten die het aangepast vervoeraanbod op dit ogenblik regelen. Dat zijn ook de mensen van De Lijn, dat zijn ook de partners of de exploitanten, onder meer ook via de FBAA. We praten hier dus met allen. Dit is natuurlijk voor niemand een aangename zaak, want het geeft opnieuw weer wat onzekerheid over hoe het nu verder moet. Maar we hebben wel van ieder het engagement om – ofwel met de uitrol van het plan, ofwel met de exploitatie zoals ze vandaag is, met basismobiliteit – de dienstverlening die ze vandaag verzorgen te blijven doen tot het decreet basisbereikbaarheid in voege kan gaan. In die zin hebben we daar dus het engagement van eenieder. Dus ook de diensten voor aangepast vervoer blijven zorgen voor hun dienstverlening. Zoals ik daarstraks al zei blijven we met hen in overleg. Maar u zult begrijpen dat zodra bestekken voor het vervoer op maat in de markt worden geplaatst, dat wij met hen alleen maar kunnen praten over reguliere zaken inzake het huidige aanbod, maar niet over toekomstige nieuwe elementen. Want dan zouden we sowieso de wet op de aanbestedingsprocedure schenden en dat willen we uiteraard niet.

Dus, een realistische timing van wat haalbaar is: ik had gewild dat ik u dat vandaag had kunnen zeggen, maar dat kan ik niet. Het moet inderdaad een realistische timing zijn, die haalbaar is.

Ik heb het vorige keer al gezegd. We hebben al een eerste keer uitstel moeten geven in december 2019. We zitten nu opnieuw met een uitstel van de finale inwerkingtredingdatum. Ik hoop dat ik daarover snel meer duidelijkheid kan geven, maar ik vrees dat ik dat pas zal kunnen als we de mobiliteitscentrale effectief kunnen gunnen en weten dat we de gunning kunnen sluiten zonder dat er een nieuwe procedure boven ons hoofd hangt.

Ik hoop dat ik met die antwoorden nog wat meer duidelijkheid heb kunnen creëren. Ik neem aan dat ook dit dossier nog vaker zal terugkomen in de toekomst.

De voorzitter: Dat zal ongetwijfeld het geval zijn, minister.

De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Vooreerst is het een goede zaak dat de minister aangeeft dat het openbaar vervoer zal blijven functioneren zoals het vandaag het geval is. Maar we moeten toch erkennen dat het geen goede gang van zaken is.

Minister, we hebben twee keer de invoering van het decreet over de basisbereikbaarheid moeten uitstellen. Mijn oproep aan u is heel duidelijk: ga zo snel als u kunt, maar zorg dat het uitstel lang genoeg is – ik pleit voor minstens een jaar – om ervoor te zorgen dat de haken en ogen die er nog aan de invoering van de basisbereikbaarheid zaten...

Ik denk bijvoorbeeld aan de deelmobiliteit enzovoort. Zorg ervoor dat alles op punt staat op het moment dat we met een nieuw systeem beginnen zodat het systeem een succes kan zijn vanaf de eerste dag. Als dat een jaar moet duren, dan is dat maar zo. Gebruik die tijd dan ook om zaken te verbeteren waar dat nodig is. Dat is ook een oproep die ik samen met collega Robeyns in een motie heb gedaan in de plenaire vergadering gisteren. Verbeter dit decreet nog waar het kan. Er zijn tal van plekken waar er te weinig aanbod zal zijn. U hebt nu de kans om dat te remediëren. U zult vrij kort voor de verkiezingen met een totale hervorming van het openbaar vervoer moeten uitpakken. Zorg er dan ook voor dat ze heel goed werkt zodat u er ook de vruchten van kunt plukken. Ik gun het u want het is in ieders belang dat er een goede hervorming van het openbaar vervoer is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteitsvisie 2040 – 3409 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Mijn vraag gaat over de mobiliteitsvisie 2040. Die zal als leidraad voor de mobiliteitsbeslissingen van de Vlaamse Regering de komende twintig jaar moeten dienen. Er wordt al enige tijd gewerkt aan die visie. Er is ook al een participatietraject geweest. Dat werd eind vorig jaar afgerond. Daar is al aangekondigd dat de Vlaamse Regering die visie eind vorig jaar of begin dit jaar zou goedkeuren. Tot nu toe hebben we die visie nog niet gezien. We zagen het al een paar keer op de agenda van de ministerraad verschijnen, maar er is nog geen beslissing. Daarom stel ik u graag een aantal vragen, minister.

Waarom werd de timing, die enerzijds eind dit jaar en anderzijds begin dit jaar werd aangekondigd, niet gehaald?

Hoe komt het dat de regering de mobiliteitsvisie nog niet heeft goedgekeurd?

Wat is de nieuwe timing om dat plan te voltooien?

Kunnen de resultaten van de publieksbevraging en het participatietraject met ons gedeeld worden?

Blijkbaar is de begeleiding gebeurd door TomorrowLab. Wat is de kostprijs daarvan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik waak heel sterk over de timing en u hebt gelijk: er is in dit dossier vertraging op de timing. Maar die is beperkt. Er is een heel intensief en participatief proces aan voorafgegaan. Dat heeft langer geduurd dan verwacht door de ruime inbreng van iedereen die deelgenomen heeft aan het proces. Er waren heel wat burgerparticipatieprocessen, gesprekken met deskundigen, en overlegmomenten met belangengroepen en actoren, waaronder ook alle lokale besturen.

Door die ruime participatie en de aanlevering van heel veel inbreng was er een groter schrijf- en redactiewerk. Dat heeft gezorgd voor wat vertraging. Er werden ook verschillende ontwerpversies voorgelegd en herwerkt en vervolgens inhoudelijk afgetoetst op hun consistentie met de eind 2020 gepubliceerde Europese strategie voor een duurzame en slimme mobiliteit. Die dateert ook van 2020 en daar wilden we op inspelen.

De mobiliteitsvisie vormt op dit moment het onderwerp van besprekingen in de interkabinettenwerkgroepen (IKW's), en daarna zal zij geagendeerd worden.

Ik geef dus toe dat er vertraging is, maar anderzijds weet ik dat er al decennialang wordt gepraat over mobiliteitsplannen. Ik engageer mij ertoe om dit alleszins voor het zomerreces goedgekeurd te krijgen. Het zit op dit ogenblik op de IKW's, dus vermoed ik dat we vroeger zullen kunnen landen.

Na de principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering moet het wel nog richting adviesronde, de Mobiliteitsraad (MORA) en dergelijke. De finale goedkeuring zal dan wel voor het najaar zijn.

Zodra de Vlaamse mobiliteitsvisie door de Vlaamse Regering principieel is goedgekeurd wordt de tekst samen met de resultaten van de publieksbevraging gepubliceerd op de website van de Vlaamse overheid. Ze zullen ook consulteerbaar zijn op het platform van CitizenLab. Dat is het elektronisch platform dat werd gebruikt voor de publieksbevraging. Deze documenten kunnen uiteraard ook worden gedeeld met het parlement of met de leden van deze commissie.

Wat is de kostprijs van de begeleiding door Tomorrowlab? Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) werd inderdaad begeleid in de totstandkoming van deze mobiliteitsvisie door Tomorrowlab, en dit na een algemene offertevraag. Hiervoor wordt 220.000 euro exclusief btw per jaar betaald. Na de oplevering van de visie is de opdracht van Tomorrowlab beëindigd. Dan valt deze jaarlijkse bijdrage weg.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, u verwees er zelf naar, dat we al twintig jaar bezig zijn met het formuleren van een plan voor een modal shift met minder auto-verkeer. Toen heette dat Mobiliteitsplan Vlaanderen. Daar werd vijftien jaar aan gewerkt, maar men is nooit tot een politieke consensus gekomen om het te finaliseren. Als blijkt dat het een aantal keer op de agenda van de regering wordt geplaatst en er nooit wordt afgeklopt, komt die ongerustheid terug naar boven. Men was er twintig jaar geleden al van overtuigd dat zo'n plan nodig is. Dat is vandaag nog steeds zo.

Ondertussen, minister, wordt in de vervoerregio's werk gemaakt van mobiliteitsplannen. Er is eigenlijk geen kapstok. Je zou verwachten dat die vervoerregio's zich kunnen baseren op een visie van Vlaanderen. Maar die is er niet. In die zin is er een sense of urgency: die kapstok van Vlaanderen moet er komen. Ik wil u oproepen om dat zo snel mogelijk afgeklopt te krijgen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wens mij ten volle aan te sluiten bij de vragen van collega Robeyns.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, ik zal u geruststellen. Men heeft in het verleden inderdaad decennialang gewerkt aan mobiliteitsplannen. Dat is nooit finaal afgeklopt.

Deze mobiliteitsvisie had ik zelf geagendeerd op 7 mei, maar heb ik zelf ook teruggetrokken. Het is maar een keer geagendeerd. Misschien kan ik u daarmee enigszins geruststellen. We hebben toen nog heel wat extra vragen gekregen. Er waren ook nog een aantal pijnpuntjes in. We hebben dus beslist het zelf terug te trekken en even te bekijken of we alle minpuntjes die er nog in zaten, kunnen wegwerken. Zoals ik daarstraks al zei, zit dit vandaag in de interkabinettenwerkgroepen. Ik

hoop het zo snel mogelijk te kunnen agenderen. Het is natuurlijk ook iets waarbij we niet over één nacht ijs willen gaan. Ook alle andere collega's willen daar voldoende tijd voor uittrekken. Dat respecteer ik uiteraard. Kortom, ik ben er wel van overtuigd dat we dat snel opnieuw kunnen agenderen. Het is zeker niet mijn bedoeling om dit naar de Griekse kalenden te sturen.

Uiteraard hebt u gelijk: de diverse vervoerregioraden zijn bezig met hun mobiliteitsplannen en hebben nood aan die kapstok. Dit zal er echter zo snel mogelijk komen. Ik hoop dat ik u daarmee allebei heb kunnen geruststellen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik geef u het voordeel van de twijfel. Wij rekenen er dus op dat dat voor de zomer wordt afgeklopt. Collega Ceyssens had vorige keer al gezegd in de regeling der werkzaamheden dat dat desgevallend uitgebreid aan bod zal komen hier in de commissie.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nood aan bijkomende containercapaciteit – 3368 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, tijdens een webinar van de Nationale Bank van België stelde Jacques Vandermeiren, de CEO van Port of Antwerp dat tegen 2023 de limieten van de beschikbare capaciteit in de containerterminals in de Antwerpse haven zullen worden bereikt. Het nieuwe getijdendok op de linkeroever zou evenwel pas ten vroegste in 2028 beschikbaar zijn. Om de groei in de containertrafiek op te vangen werd het complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) opgestart. Naast een nieuw getijdendok op de linkeroever zet ECA ook in op de uitbreiding van de containercapaciteit verspreid doorheen de haven. De bijkomende capaciteit zou dus stapsgewijs worden gerealiseerd.

Volgens de CEO zal er de komende jaren evenwel een groot probleem rijzen tot het nieuwe getijdendok operationeel zal zijn. Hij stelde zelfs dat er moet worden overwogen om op korte termijn bijkomende containercapaciteit te creëren achter de sluizen, ook al is dat niet evident, gezien de grootte van de hedendaagse containerschepen.

Minister, kunt u een toelichting geven bij de stand van zaken met betrekking tot het complex project ECA? Wat is een realistische timing voor de realisatie van de bijkomende containercapaciteit? Hoe reageert u op de uitspraken van de CEO dat er vanaf 2023 een groot probleem zal rijzen inzake de beschikbare containercapaciteit in Antwerpen en zijn voorstel om bijkomende containercapaciteit te creëren achter de sluizen om de noden op korte termijn te kunnen opvangen? Ziet u andere mogelijkheden om de nood aan bijkomende containercapaciteit op korte termijn te kunnen opvangen, desgevallend buiten de Antwerpse haven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Van Volcem, dank u wel voor uw vraag. Het complex project ECA is uiteraard zeer belangrijk.

Uw eerste vraag ging over de realistische timing voor de realisatie. U weet wellicht dat we op dit ogenblik in de uitwerkfase zitten. Op 31 januari 2020 heeft de

Vlaamse Regering het voorkeursbesluit inzake ECA goedgekeurd. Ik ben vervolgens gestart met de uitwerkfase. Die fase heeft drie subfases: een subfase van projectonderzoeknota's, een subfase van geïntegreerd onderzoek en de besluitvormingsfase. De eerste subfase, die van de opmaak van de projectonderzoeknota's, werd grotendeels beëindigd. Er zijn twee projectonderzoeknota's daaromtrent voorgelegd. De ene heeft specifiek betrekking op de westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven (WOW).

En de ene heeft betrekking op de containercluster Linkerscheldeoever. De containercapaciteit als dusdanig is afgekort als de CCL of Containercluster Linkeroever. Daar kijken we naar hoe we verder het getijdedok kunnen bekijken, wat daar de aanhorigheden zijn en wat daar qua logistiek nodig is.

Wat de projectonderzoeknota WOW betreft: daarvan kan ik u meegeven dat die in mei 2020 in consultatie is gegaan, en dat in oktober 2020 het team-MER de richtlijnen voor het milieueffectenrapport heeft opgemaakt of uitgevaardigd. Op basis daarvan werd opnieuw een overwegingsdocument opgesteld. Dat is ook publiek gegaan, en daar zijn opnieuw inspraakrondes en adviesrondes over geweest. Men is daar op dit ogenblik bezig met het verdere verloop van het geïntegreerd onderzoek, dat volop bezig is. Zeker de eerste ontwerp-MER-teksten liggen daar ter bespreking voor.

Wat de andere onderzoeksnota betreft, met name de containercluster voor de Linkerscheldeoever: daarvoor is er een consultatieronde geweest in juli-september 2020. Op 2 april 2021 heeft het team-MER de richtlijnen met betrekking tot het milieueffectrapport voor dit project uitgevaardigd. Ook daar zijn er opnieuw inspraakrondes geweest en zijn er adviezen binnengekomen. Op basis van die rondes is er een geactualiseerde versie gekomen van de projectonderzoeknota. Die dateert van 21 april 2021, en heeft eigenlijk geleid tot een tussennota, met name een bijgestuurde projectonderzoeknota. Hier is er eigenlijk een voorstelling van een derde inrichtingsalternatief voor het tweede getijdedok op tafel gelegd. We hadden al een boemerang en een winkelhaak en nu komt daar nog een duplex bij. Dat ligt nu voor, en daarvoor wil men nu opnieuw die consultatieronde laten plaatsvinden. Die ronde is gestart op 5 mei, en zal lopen tot 4 juni. Daarna wordt opnieuw een overwegingsdocument opgesteld vanuit het team dat het complex project hier opvolgt.

Die projectonderzoeknota rond de containercluster zal dus geactualiseerd worden op basis van de inspraakrondes. Dat zal ook voorgelegd worden aan het team-MER, en dan zullen we richtlijnen krijgen voor het verdere verloop. Vermoedelijk zijn we dan september 2021.

De aard van en het aantal reacties dat we krijgen in het kader van deze bijkomende publieksronde, die tot juni loopt, zal uiteraard een impact hebben op de timing. Zijn er heel veel reacties of is er nauwelijks reactie? Dat zal alleszins de verdere timing beïnvloeden. Alleszins zullen we zeker waken over die timing, de timing voor die complexe projecten. Het is al meermaals aan bod gekomen dat die doorlooptijd niet veel te lang wordt. Daarom komt er te gepasten tijde die evaluatie van het decreet Complexe Projecten, zoals ook voorzien in het regeerakkoord.

Wat uw tweede vraag betreft rond de uitspraken van de CEO rond problemen inzake beschikbaarheid van containercapaciteit: ik moet verwijzen naar het Haven-decreet, dat heel duidelijk de bevoegdheidsverdeling vastlegt. Enerzijds zorgt de Vlaamse overheid voor de nodige infrastructuur. Anderzijds behoort het concessiebeleid toe aan het havenbestuur. Zij bepalen daar wie op welk terrein zal zitten.

Mijn bevoegdheid heeft hier enkel betrekking op het sturen van het complex project, om ervoor te zorgen dat daar een kwalitatief hoogstaand procedureverloop

is, en dat het multidisciplinair onderzoek daar alle kansen krijgt en dat er voldoende overleg is met eenieder die betrokken is.

Ik blijf dus hameren op de open en transparante communicatie, op het maatwerk, de geïntegreerde aanpak. Het moet zijn verloop kennen in overeenstemming met het decreet complexe projecten. Elke stap heeft zijn tijd nodig met het oog op voldoende rechtszekerheid.

Binnen de bevoegdheid van het havenbestuur stelt Havenbedrijf Antwerpen alles in het werk om samen met de grote containerklanten tijdelijke oplossingen te zoeken als er nood is aan extra opslagcapaciteit. Als er niet actief gezocht wordt naar oplossingen om deze tijdelijke nood te lenigen, zullen betrokken klanten zelf hun oplossingen gaan zoeken. Het verleden heeft aangetoond dat deze oplossingen dan soms in andere Europese havens gezocht zullen worden. Wij koesteren onze havens en willen zoveel mogelijk klanten hier houden. Vandaar dat het een zoektocht is naar een tijdelijke oplossing in afwachting van de bijkomende capaciteit die het complex project zal bieden. Het is dus niet ter vervanging van de ECA-capaciteit.

Kunnen we dan op korte termijn de nodige bijkomende capaciteit opvangen, desgevallend buiten de Antwerpse haven? Daarover is al onderzoek gedaan in het kader van de verkennings- en onderzoeksfases van dit complex project. Finaal is men daar tot de conclusie gekomen, na onderzoek van alle alternatieven zoals beschreven in de Alternatievenonderzoeksnota, dat er geen alternatieven zijn buiten de Antwerpse haven. In Zeebrugge zouden er in het diepzeecontainersegment wel mogelijkheden zijn als overloophaven. Als er piekmomenten zijn in de Antwerpse haven kunnen er dan af en toe containerschepen naar de haven van Zeebrugge uitwijken. Dat wordt ten volle geoptimaliseerd en zodoende hopen wij opnieuw de klantenbinding te kunnen faciliteren en ervoor te zorgen dat er voldoende capaciteit is in afwachting van het bijkomende getijdedok.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Bij een grote werkgever zoals havens in het algemeen en die van Antwerpen in het bijzonder is een tijdelijk capaciteitsprobleem toch wel ernstig. De Vlaamse Regering en u, minister, moeten toch wel dit dossier naar zich toe trekken. U mag het mij niet kwalijk nemen dat ik vaststel dat complexe projecten niet vaak tot een oplossing leiden. Dat zie je ook in andere dossiers, zoals bijvoorbeeld de sluis in Zeebrugge. Wachten op participatieprocessen is uiteraard goed maar met dat geïntegreerd onderzoek duren die processen toch zo lang. Als er zich capaciteitsproblemen voordoen, moet er toch wel een alternatief zijn.

U zegt dat er geen alternatieven zijn buiten de Antwerpse haven behalve voor diepzee-overlooph mogelijkheden waarvoor Zeebrugge dan in aanmerking komt. Dat is dan al positief voor Zeebrugge. Maar ik denk in het algemeen dat de Vlaamse Regering moet ingrijpen, nu de economie na een moeilijke periode groeit, er nood is aan containercapaciteit, en men toch om redenen van infrastructuur, ruimtelijke ordening en processen niet kan landen. Dat is toch een rem op de economie. In die zin is dat een belangrijke vraag, ook al ben ik niet van Antwerpen. Ik vind het in het algemeen een heel belangrijke vraag voor de toekomst van Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, enkele maanden geleden stelde u hier in de commissie de conceptnota voor de Vlaamse havenstrategie voor. Ik heb u toen gezegd dat er wereldwijd systemen in gebruik zijn waarbij men volle containers tot zes hoog kan stapelen. Hier is dat tot drie hoog. Bovendien is bewezen dat men met deze systemen even flexibel kan werken als nu het geval is. Er is nu al een speler in de Antwerpse haven die gedeeltelijk met een dergelijk systeem

werkt, DP World. Ik heb dat toen ook gezegd. Ook PSA maakt wereldwijd gebruik van systemen met containers in de hoogte. COSCO werkt ook op die manier. Maar in Antwerpen en in Zeebrugge is het er nog niet.

Ik denk dat we het allemaal met u eens zijn dat het noodzakelijk is dat Vlaanderen verder inzet op de groei van de containertrafiek. Het project ECA Antwerpen voorziet dan weer in die extra containerbehandelingscapaciteit, zo maar even circa 7,1 miljoen twenty-foot equivalent units (TEU) per jaar. Dat is niet niets. De uitdaging is er. De technologie is er. Ik zie dus geen enkele reden om die systemen hier niet in te voeren in onze Vlaamse havens, temeer daar ECA ook zelf wil inzetten op de uitbreiding van de containercapaciteit verspreid over de haven zelf.

Dat brengt me opnieuw bij uw conceptnota waar u duidelijk aangeeft dat u ook de optie van ondergrondse logistieke systemen zou bekijken. U hebt het in de conceptnota ook over dat ruimtelijke aspect van de activiteiten in de havens. Wel, dat is in dit dossier meer dan ooit actueel. Ik denk dat u meteen aan de slag moet met de doelstellingen uit de conceptnota. Het is onmogelijk om al de vragen die ik enkele maanden geleden heb gesteld, opnieuw aan u te stellen, dus houd ik het maar bij een concrete vraag: wilt u deze systemen voor behandeling van containertrafiek invoeren naar aanleiding van ECA? Hoe gaat u deze bedrijven triggeren om in de hoogte te gaan bouwen en nieuwe verhandelssystemen van containers in te voeren, temeer omdat de tijdslijn om dat allemaal te realiseren in het kader van ECA toch wel min of meer beperkt is?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik heb een aantal elementen ter ondersteuning van dat fantastische ECA-project voor de Antwerpse haven. Minister, dank voor uw antwoord. Ik ben blij dat u het niet naar de Griekse kalenden stuurt. Het zijn de 'kalenden', niet de 'kalender'. Dat is, zoals de iden, een tijdsaanduiding bij de Romeinen die bij de Grieken niet bestond. Daarom zegt men vaak lachend om iets niet naar de Griekse kalenden te sturen. Alle gekheid op een stokje, het is natuurlijk cruciaal dat die capaciteit er komt.

De uitspraak van mijn CEO was niet nieuw en is al lang bekend. De prognose van twintig jaar geleden zegde al dat het optimaal zou zijn dat rond het jaar 2021 het dok bruikbaar zou zijn. Ik moet u niet zeggen dat we enige vertraging hebben opgelopen. Het is al lange tijd duidelijk dat we in tussentijd bijzonder inventief moeten zijn, en vooral dan onze terminaloperatoren, om nog efficiënter te werken en mogelijkheden te zien.

Er werd gezegd door een collega dat de hoogte maximum drie is. Bij ons is het gemiddeld drie hoog. Bij DP World bijvoorbeeld gaat men wel al hoger omdat dat daar met automatisering werkt. Dan kan men wel degelijk in de Antwerpse haven tot vijf gaan. Maar dat kan niet overal, dat klopt. Misschien dienen er zich nog andere opportuniteiten aan, maar er wordt alleszins achter de schermen behoorlijk hard aan gewerkt.

De minister heeft gezegd dat de alternatieven een hele tijd geleden onderzocht zijn in heel het alternatievenonderzoek. Maar ik heb toch een bemerking aan degenen die denken dat we de internationale markt gewoon kunnen sturen of verplaatsen. Zo werkt dat natuurlijk niet. 'Cargo is king'. In mooi Nederlands: 'Cargovracht is koning'. De rederijen beslissen op basis van tal van facetten, bijvoorbeeld de productiviteit van de arbeiders, die in Antwerpen zeer goed is, of de mobiliteit, waar we aan werken om die beter te krijgen. Dus gewoon containeractiviteiten oppakken en naar een andere haven brengen, al is het tijdelijk, zal het beleid niet kunnen doen. Dat zijn beslissingen die worden genomen door de rederijen. Laat ons er uiteraard van uitgaan dat wij die verankering in Antwerpen kunnen behouden. Die

capaciteit is dus cruciaal. Ik dank de minister en de regering voor de steun. Ik weet dat u het heel belangrijk vindt om zo snel mogelijk de spade in de grond te steken.

Ik heb een bijvraag, maar ik verwacht daar niet echt antwoord op. Kunt u in de toekomst aandacht hebben voor het flankerende beleid, eerst het dok uiteraard, maar ook voor de walstroom? Het is heel belangrijk dat u dat samen met uw collega's in de Vlaamse Regering aanpakt. Als je door de inrichting van een walstroom op een kaai de uitstoot van een middelgrote stad kunt weghalen, dan is dat een bijzondere uitdaging en een mooie kans. Het is gewoon een vraag om dat alstublieft mee te nemen. Voor de rest dank ik u voor uw steun om de capaciteit zo snel mogelijk ter beschikking te willen stellen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Van Volcem, u zegt terecht dat het een groot infrastructuurwerk is. Het duurt allemaal nogal lang. De bedoeling van het decreet betreffende de complexe projecten was om binnen een aanvaardbare termijn en door gericht overleg met alle betrokken partners te komen tot een gedragen beslissing en tot de beste combinatie. Het is een proces van lange adem. We wisten dat het ruim tien jaar zou duren. Dat stond ook in de startnota. Die nota dateert van juli 2016 en de tijdshorizon bedroeg daarin 2030. De projectdoelstelling was toen nog dat het complex project tot 2030 de groei zou kunnen opvangen. Het zal nu iets later zijn. We moeten er zeker over waken dat de termijn niet te ver uitloopt. Anderzijds is het ook een bevestiging dat het extra getijdendok absoluut nodig is. De huidige krapte en de noodzaak aan bijkomende oplossingen tonen eens te meer aan dat het extra dok er wel degelijk moet komen.

Ik ben het met u eens dat de procedures lang duren. In het regeerakkoord hebben we effectief opgenomen dat procedures vereenvoudigd en verbeterd worden. Zowel in mijn beleids- en begrotingstoelichting (BBT) als in het relanceplan van de voltallige Vlaamse Regering is expliciet opgenomen dat we een evaluatie en een optimalisatie van het decreet betreffende de complexe projecten willen op basis van de ervaringen. Wat dat betreft is collega Demir penhouder, maar we zullen haar alleszins vragen om daar snel werk van te maken. U zegt terecht dat de diverse procedures van complexe projecten heel veel tijd in beslag nemen.

Mijnheer Verheyden, wat betreft uw vraag om nog flexibeler om te gaan met het stapelen van containers en over de specifieke inrichting, heb ik vorige keer in de commissie al gezegd, en ik moet dat nu ook herhalen, dat het Havenbedrijf Antwerpen bevoegd is om te kijken hoe welbepaalde gronden in concessie worden gegeven aan welbepaalde bedrijven en hoe het zal zorgen voor de optimale invulling van die terreinen. Dat is duidelijk een bevoegdheid voor het Havenbedrijf Antwerpen, maar ik neem aan dat het daar zelf ten volle op inzet en daarvan werk maakt, zeker omdat het kampt met de nood aan extra capaciteit.

Mevrouw De Ridder, we zullen dat van de Griekse kalenden zeker meenemen. De Vlaamse Waterweg zet volop in op de walstroom, zeker op de binnenvaart omdat we daar in eerste instantie op focussen. Ik begrijp dat het ook voor de havens in de toekomst belangrijk is. Ik kan niet vooruitlopen op het flankerende beleid, maar we moeten daarvoor alle aandacht hebben want we weten dat stilliggende schepen nog enorm veel CO₂-uitstoot hebben als ze niet kunnen aansluiten op de walstroom. We blijven daar zeker volop op inzetten.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik heb geen bijkomende vragen. Ik zal dat verder opvolgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van de busvloot van De Lijn
– 3344 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de eerste elektrische bussen in Antwerpen
– 3405 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Mijn vraag gaat niet over de eerste elektrische bussen. Dat is de vraag van mevrouw Van Volcem. Bij mij gaat het eerder over de opvolging van het hele dossier over de elektrische bussen.

Afgelopen zomer liep er een aanbestedingsprocedure van De Lijn voor de aankoop van 970 elektrische bussen. Die werd afgelast om redenen van zowel technische, operationele, financiële als strategische aard. Eind 2020 kwam er een nieuwe aanbestedingsprocedure met een selectieleidraad voor 200 elektrische bussen. In de commissievergadering van 7 januari 2021 heb ik gevraagd waarom bepaalde busbouwers daarvan uitgesloten werden. U hebt zich toen geëngageerd om de procedure te herzien. U bevestigde in de commissiezitting van 21 januari 2021 dat de raad van bestuur van De Lijn heeft beslist om de selectieleidraad stop te zetten en een nieuwe procedure te starten.

Dan was er een nieuwe wending in het dossier met de hoorzitting van De Lijn in deze commissie op 11 maart. De Lijn stelde toen dat ze niet langer van plan was om nog een bestelling van 200 bussen te plaatsen, maar slechts 63 standaard e-bussen in de komende 2 jaar. Voor zover ik kan nagaan, is dat bestek tot nu toe niet uitgeschreven. Ik kan me daarin vergissen, maar we hebben dat nergens teruggevonden.

Ik heb daar toch een aantal vragen over, minister. Wanneer moet de aanbestedingsprocedure voor de aankoop van 63 standaard e-bussen rond zijn? Wat zijn de uiterste data voor de aanbesteding, de toewijzing en de oplevering? Als de timing niet meer voor dit jaar is, wat gebeurt er met de 96 miljoen euro die gebudgetteerd is voor 2021 voor de aankoop van elektrische bussen?

De Lijn stelde in de hoorzitting van 11 maart dat volledig emissievrij rijden tegen 2025 niet haalbaar zou zijn. Op 18 maart hebt u gezegd dat u wel vasthoudt aan die ambitie en u hebt dat herhaald op 6 mei. Hoe wilt u De Lijn ertoe aanzetten om die doelstellingen alsnog te halen? Zijn er op dat vlak al vorderingen? Het gaat toch om tamelijk tegengestelde visies. Welke concrete stappen moet De Lijn zetten om die doelstelling alsnog te halen?

Op de vergadering van de commissie van 18 maart en van 6 mei was het onduidelijk hoe stadskernen waarin emissievrij gereden moet worden, gedefinieerd worden. Aangezien u vasthoudt aan de doelstelling om emissievrij te rijden in die stadskernen, is de vraag of er ondertussen meer duidelijkheid is over wat 'stadskernen' betekenen.

In het antwoord op mijn vraag om uitleg van 4 maart over de vergroening bij pachters hebt u verwezen naar een briefwisseling met De Lijn waarin u de maatschappij hebt gevraagd om volop in te zetten op elektrificatie bij de pachters. Die rijden op ongeveer de helft van de lijnen en zijn heel belangrijk voor de vergroening. Welke stappen heeft De Lijn daartoe ondernomen?

Het dossier over de bestelling van e-bussen is verbonden met de mogelijke deconsolidatie van De Lijn. We hebben het daar al uitgebreid over gehad. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag over deconsolidatie stelde u, minister, dat de opmaak van het openbare dienstcontract in volle voorbereiding is en dat de eerder vooropgestelde timing, namelijk 1 januari 2022, wordt nagestreefd. Kan ik daaruit concluderen dat de deconsolidatie zal doorgaan zoals bepaald in de conceptnota?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): U mag het me niet kwalijk nemen dat ik u blijf lastigvallen met die elektrische busjes in de centrumsteden. We kijken er zo naar uit. Telkens als ik iets lees over een elektrisch busje in een andere stad, komt mijn jaloers kantje naar boven. Ik kan het niet laten. We leven in Brugge toch in een historische stad met heel veel bussen. De voltallige gemeenteraad verlangt unaniem naar die elektrische busjes in de historische binnenstad, met de hele smalle straatjes. Ik vind het jammer dat Brugge niet op uw prioriteitenlijstje staat.

Ik lees dat sinds 11 mei 2021 op de Antwerpse stadslijn 17 tussen Brouwersvliet en het Universitair Ziekenhuis Antwerpen (UZA) in Edegem elektrische busjes worden ingezet. Eerder was dat ook al het geval in Leuven. Op Leuven zijn we ook jaloers omdat ze daar heel veel studenten en hoogopgeleiden en heel veel werk en heel veel innovatie hebben. Weldra volgt ook het eerste project in Gent.

De elektrische bussen op lijn 17 zullen 's nachts worden opgeladen en worden tussentijds bijgeladen op de eindhalte aan het UZA. Bij het proefproject dat volgend jaar in Gent van start zal gaan, worden bussen ingezet met een batterij die voldoende autonomie heeft om een hele dag te rijden zonder tussentijdse laadbeurten.

Deze proefprojecten kaderen binnen de ambitie om tegen 2035 alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij te laten rijden. Bij eerdere besprekingen in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken bleek duidelijk dat deze ambitie gepaard gaat met een aanzienlijke kostprijs. We hebben dat ook vernomen op de hoorzittingen. Er zullen ook heel wat investeringen in de stelplaatsen moeten gebeuren.

Minister, hoe evalueert u de inzet van e-bussen in Leuven sinds vorig jaar?

Welke investeringen dienden er te gebeuren op de stelplaats en de eindhalte aan het UZA om de elektrische bussen op te laden? Hoe verhoudt deze investering zich tot de kosten van de bussen met batterijen van de nieuwe generatie die volgend jaar in Gent zullen worden ingezet?

Worden er op korte termijn nog andere proefprojecten met e-bussen ingepland door De Lijn? Zo ja, waar?

Hoeveel e-bussen worden er momenteel al ingezet door onderaannemers van De Lijn? Hoe evalueren zij de inzet van de elektrische bussen?

Zult u op korte termijn bijkomend elektrische bussen inzetten via de onderaannemers van De Lijn? Tijdens de hoorzitting bleek dat er daar toch wel wat mogelijkheden zijn in 2023.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik begin met de laatste vragen.

De vraag over de e-bussen is al heel vaak in de commissie gekomen, maar specifiek op de proefprojecten waarover mevrouw Van Volcem het heeft, wil ik zeker ingaan. Mevrouw Van Volcem, ik ken uw bekommernissen voor de minibusjes of de kleinere elektrische bussen voor de stad Brugge. Het siert u enorm dat u zo

opkomt voor uw stad. Maar ik heb het in het kader van het e-bussenprogramma al meermaals gezegd: men zet in eerste instantie volop in op de standaardbussen en niet zozeer op de kleine bussen. Ik blijf het in elk geval voorleggen aan de raad van bestuur van De Lijn om daar werk van te maken.

De inzet van de e-bussen in Leuven is een project dat in 2017 is gelanceerd. Sinds vorig jaar zijn de e-bussen in Leuven aan het rijden. Na enkele technische kinderziektes loopt dit goed. Zowel de reizigers als de inwoners zijn positief over het gevoeliger stiller zijn en het emissievrije karakter van deze elektrische bussen.

De Lijn gaat intern nog een grote bevraging doen van de chauffeurs en de technici. Maar informele opmerkingen op de werkvloer zijn alleszins positief. Vorige week kon ik in Antwerpen praten met een aantal chauffeurs over hun ervaring. Zij waren enorm lovend. Wat dat betreft zit dat zeker goed.

U vroeg naar de investeringen en het project rond het UZA. Voor het proefproject hebben we vijf elektrische bussen en ook de investering in laadinfrastructuur. Op de stelplaats is 197.000 euro uitgegeven voor conductieladers. Op de parking van het UZA is 1,2 miljoen euro uitgegeven voor de bouw en aansluiting van een midspanningscabine, een snellaadstation met drie pantografen en een mobiele ladder.

Wat Leuven betreft: daar hebben we ook die vijf e-bussen. Daar hebben we op de stelplaats 128.000 euro uitgegeven, en op de Campus Heverlee 805.000 euro. In Gent rijden de bussen op dit ogenblik nog niet. Daar plande men de ombouw van drie elektrische bussen en stelplaatsen. Daarvoor is ongeveer 313.000 euro uitgetrokken.

U vroeg ook of er op korte termijn nog andere proefprojecten worden gepland. Ik denk – en dat is alleszins mijn boodschap aan De Lijn geweest – dat de tijd van proefprojecten wel voorbij is, zeker als ik de evoluties in de omliggende landen zie, waar men toch zeker ook heel wat van kan leren. Deze proefprojecten gingen terug tot 2017. Ze zijn nu in 2020 en 2021 daadwerkelijk in exploitatie. U weet echter dat we het op dit ogenblik over een andere boeg gooien, zoals mevrouw Schoubs dat hier in de commissie ook heeft toegelicht. We willen nu gestaag de uitrol van die e-bussen onmiddellijk in exploitatie hebben. Het lastenboek van de eerste zestig loopt nu. Daar kom ik straks echter nog in detail op terug. We willen dan zo snel mogelijk die tweehonderd elektrische bussen doen rijden en ook heel wat stelplaatsen hebben aangepast.

Wat de exploitanten betreft: ook die zijn hiermee bezig. Ik weet dat de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren (FBAA) heel veel informatiesessies geeft voor de exploitanten, om hen ook warm te maken. Ook De Lijn heeft al meermaals met hen contact opgenomen. Wat ik heel concreet weet, is dat er op dit ogenblik al twee onderaannemers e-bussen inzetten. Er is de firma Van Mullem, een deel van de groep MULTIOBUS van Tienen. Zij hebben op dit ogenblik twee elektrische bussen rijden en zullen er weldra tien bij krijgen. Dat is dus al een goede zaak. MULTIOBUS heeft ons zelf ook laten weten zeer tevreden te zijn over die emissievrije bussen. Er is ook De Polder, dat een deel is van de groep Hansea. Zij hebben in het Antwerpse ook een elektrische bus rijden.

Mijnheer D'Haese, dan waren er uw vragen over de aanbestedingsprocedure. De Lijn heeft de procedure met betrekking tot die negenhonderd bussen inderdaad stopgezet. Dat was een veel te grote aanbesteding, terwijl de markt eigenlijk continu evolueert. Dat proces kennen we echter inmiddels. Het bestek van de e-bussen is een eerste keer gebracht, maar is dan ook teruggetrokken. Ik denk dat er in deze commissie ook wel een consensus over was dat iedereen daarachter stond, opdat alle spelers zouden kunnen meedoen en niemand van tevoren zou worden

uitgesloten. Met betrekking tot de laadinfrastructuur en de consultancy was de selectieleidraad lopende. Die is in december goedgekeurd. In maart is er een bestek gelanceerd. Dat loopt dus voor de beide.

Het verhaal van de e-bussen zelf loopt mijns inziens vertraging op, wat ik zeker niet toejuich. Het stond gisteren op de agenda van de raad van bestuur, maar daar heeft men het dossier andermaal uitgesteld. Men heeft nu wel een extra raad van bestuur gepland, op 31 mei. Er waren gisteren klaarblijkelijk te veel vragen over het bestek, dat finaal ook maar maandag aan de leden van de raad van bestuur werd voorgelegd. Dat is natuurlijk kort dag om alles tot in de details te kunnen bekijken. Ik betreur dat dat zoveel tijd kost. Van januari tot mei, dat is al een heel lange periode. Ik blijf er dan ook andermaal bij De Lijn op hameren, en vraag andermaal aan de raad van bestuur om hier werk van te maken en ervoor te zorgen dat dat dan toch zeker op 31 mei de deur uit kan en kan worden gepubliceerd.

Men verwacht dat de toewijzing van zowel laadinfrastructuur als consultancy ergens in oktober zal kunnen gebeuren, had ik begrepen. Wat de bussen betreft, zal het veeleer richting november zijn, maar het is alleszins wel de bedoeling dat we de toewijzing kunnen doen. Misschien nog even ter verduidelijking: de laadinfrastructuur en de consultancy, dat is met de procedure in twee fasen, dus selectieleidraad en dan bestekken. Voor de bussen is er onmiddellijk een bestek, zodat men wat dat betreft toch ietwat tijdwinst heeft.

Wat uw tweede en derde vraag betreft, over het emissievrij rijden in de stadskernen: wat in het regeerakkoord is opgenomen, daar blijf ik inderdaad aan vasthouden, mijnheer D'Haese. Ik vind dat u een ietwat selectieve lezing geeft van wat ik de vorige keer gezegd heb. Ik wil u opnieuw bevestigen dat ik blijf vasthouden aan ons regeerakkoord. Er is inderdaad een ambitieuze doelstelling in opgenomen rond emissievrij rijden in de stedelijke kernen tegen 2025 en, wat vooral belangrijk is, emissievrij in heel Vlaanderen tegen 2035.

U weet ook dat De Lijn zelf in het verleden al heeft gevraagd wat de term 'stedelijke kernen' nu precies inhoudt. Zijn dat de dertien centrumsteden? Zijn dat alle mogelijke stadskernen? Wat wil men daar specifiek onder verstaan? Dat is inderdaad niet heel expliciet gedefinieerd in het regeerakkoord. Alleszins hebben we op dit ogenblik ruim achthonderd hybride bussen, zowel Euro 5 als Euro 6. Alleszins is het de bedoeling dat die hybride bussen sowieso elektrisch rijden in de stadskernen. Daar heeft De Lijn zich toe geëngageerd. En uiteraard is het zaak om zo snel mogelijk een versnelling hoger te schakelen om over te gaan tot de volledige elektrificatie, om zodoende de doelstelling tegen 2035 te halen.

Ik heb daarstraks al gezegd dat er geregeld overleg is met de FBAA en de pachters van De Lijn. Ik weet niet of u geabonneerd bent op de nieuwsbrief van de FBAA, maar daar ziet u dat het continu op de agenda staat. Dus ook zij zijn daar volop op aan het inzetten. Ook hier is het enerzijds een financiële kwestie, en anderzijds is er het verhaal van het opladen van de bussen. We kijken wat daar kan inzake samenwerking tussen De Lijn en de exploitanten. Er lopen heel wat diverse gesprekken onderling.

Dan is er het verhaal van de financiering en de deconsolidatie. Ik moet wat dat betreft zeggen dat er op dit ogenblik weinig nieuws is. En als u mij dat volgende week opnieuw gaat vragen, denk ik dat ik weer hetzelfde moet zeggen. Ik heb altijd gezegd dat de elektrificatie geld kost. Dat weten we allemaal. Er zijn de engagementen van de Vlaamse Regering dat wij volop de kaart van de elektrificatie willen trekken. Dan zal er ook voorzien moeten worden in financiering. En hoe die financiering zal verlopen, of dat via een alternatieve financiering zal zijn of via deconsolidatie of een publiek-private samenwerking (pps) of wat dan ook, het engagement van de vergroening is verankerd in het regeerakkoord. Tegen 2035 moeten we dat doen. Wel, dan moet natuurlijk ook De Lijn engagementen krijgen dat ze daar verder op kan inzetten. Ik heb alleszins deze engagementen al gegeven voor 2021. Ik zal dat ook in de toekomst blijven doen.

Ik hoop daarmee alle vragen beantwoord te hebben, en anders hoor ik het wel. Ik hoop ook dat het antwoord niet veel nieuwe vragen oproept, maar ook dat horen we wel.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Bedankt, minister. Dat waren inderdaad al een aantal heel heldere antwoorden op mijn vragen. Ik ga er nog een beetje dieper op ingaan, omdat een aantal zaken mij nog niet helemaal duidelijk zijn.

Wat ten eerste de aanbesteding betreft: dat is inderdaad geen goed nieuws. Ik denk dat niemand hier blij is dat dat opnieuw uitgesteld is. Hebt u informatie over de reden waarom men dat op de raad van bestuur heeft uitgesteld? Waarover zijn er onenigheden? Als u dat weet, kunt u dat meegeven? Want het is toch echt wel dubbel jammer, zowel voor de elektrificatie als voor de relance. Ik denk echt dat dat hier een belangrijke rol in zou kunnen spelen. Het is jammer om te zien dat dat opnieuw vertraging oploopt.

Wat betreft de ambities rond emissievrij rijden, wil ik niet selectief zijn. U bent heel duidelijk in uw ambities. Dat is glashelder: de stadskernen in 2025 en de rest in 2035. Maar wat ook even duidelijk is, is dat De Lijn hier in een hoorzitting in dit parlement heeft gezegd dat dat niet gaat. We zijn nu een tijdje verder, en u hebt uw ambitie. Maar De Lijn heeft gezegd dat dat niet gaat. De vraag is dan waar we nu staan. Zult u bijdraaien, zal De Lijn bijdraaien of vinden jullie elkaar ergens in het midden? U kunt toch niet verder door te zeggen dat we onze ambitie aanhouden, terwijl De Lijn zegt dat ze dat gewoon niet gaan doen? Dat is mijn vraag. Het gaat niet over wat u vindt, maar over wat ervan gaat worden.

Rond de stadskernen begrijp ik de redenering van de hybride bussen. Maar ik begrijp ook dat er eigenlijk nog steeds geen vooruitgang is voor het definiëren van de stadskern. Op zich zou je dat een discussie over het geslacht der engelen kunnen noemen: wat is wel stadskern en wat niet? Maar om ervoor te zorgen dat u zichzelf achteraf kunt evalueren en dat wij u kunnen afrekenen op het halen van uw ambities, waarvan we hopen dat u ze haalt, zijn die definities natuurlijk wel belangrijk. Als we tegen 2025 de stadskernen emissievrij willen en we weten in 2025 nog altijd niet wat stadskernen zijn, dan is het moeilijk om aan te geven of dat gelukt is of niet.

Rond de pachters en de onderaannemers ben ik blij dat er veel overleg is. Maar er is natuurlijk nog wel wat meer mogelijk. De Lijn sluit contracten af met pachters. Ik vraag mij af wat er opgenomen is voor de nieuwe contracten. Wat zijn de plannen daarrond? Die contracten zullen volgend jaar hernieuwd moeten worden, tegen wanneer het decreet Basisbereikbaarheid ooit zal ingaan. Zijn dat zaken die daarin worden opgenomen, emissievrij rijden in stadskernen? Worden er bepaalde percentages emissievrij rijden vastgelegd, of blijft dat bij overleg?

U zei dat er veel wordt gesproken over samenwerking, zeker voor laadinfrastructuur. Hoe kijkt u daarnaar qua kostendeling? Zijn pachters zelf verantwoordelijk voor het bouwen van laadinfrastructuur, of kunnen zij laden op stelplaatsen van De Lijn? Is er gedeelde infrastructuur?

De voorzitter: Ik ga u wel moeten vragen om af te ronden, collega D'Haese.

Jos D'Haese (PVDA): Dan sluit ik af. U schreef in uw antwoord op de schriftelijke vraag die ik had gesteld, dat de deconsolidatie doorgaat zoals gepland, op 1 januari 2022. Wil dat zeggen dat we effectief doorgaan met een deconsolidatie zoals die er staat in de conceptnota, en dat die ingaat op 1 januari?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik ben er niet zo gelukkig mee, maar toch bedankt voor uw antwoord. Ik vind het eigenlijk ook wel een prioriteit. In de steden leven de meeste mensen: 25 procent van de bevolking. Daar heb je ook de meeste verplaatsingen met het openbaar vervoer en daar liggen ook de stations. Dus ik denk dat het een goede zaak is dat u er een prioriteit van maakt dat de steden tegen 2025 emissievrij zouden moeten kunnen rijden.

U zegt dat dat over 2500 bussen gaat. Dat is natuurlijk een redelijk groot aantal op 7000 bussen, waarvan er 800 hybride zijn. Maar toch, als er op federaal vlak stappen vooruit worden gezet en als er wordt beslist dat vanaf 2026 alle bedrijfs-wagens emissievrij moeten zijn, omdat ze anders niet meer fiscaal aftrekbaar zijn, dan denk ik dat wij vanuit Vlaanderen het goede voorbeeld moeten geven. De bedrijven zetten stappen, maar de overheid, het collectief vervoer, moet ook stappen zetten. Ik denk dat dit toch een beetje een symbooldossier is. Misschien moeten we ook, zoals men de wet nu aanpast op federaal niveau, een decreet opstellen waarbij De Lijn haar onderaannemers, als dat bedrijven zijn, moet verplichten om emissievrij aan de steden te leveren, zodat ze die stap vooruitzetten.

Minister, ik pleit er eigenlijk voor om het niet zo blauwblauw te laten, maar om toch enkele stappen vooruit te zetten. Dat zal misschien niet lukken in 2023. 2025 is een ambitie, maar we zouden toch in 2024 in alle centrumsteden emissievrije bussen kunnen hebben, of toch in de stadskernen? We moeten eerlijk zijn: een stad is soms heel groot. Maar de prioriteit zou toch moeten gaan naar de historische stadskernen, waar het vaak smal is en waar je door die bussen heel veel vervuilde lucht hebt. Die kernen zijn ook niet zo groot, die lijnen zijn ook niet zo talrijk. Het openbaarvervoersplan in Brugge bijvoorbeeld is volledig op die micro-bussen geënt, en je zit dan ook met het openbaar domein. Ja, we moeten stappen vooruit zetten. Wat mij betreft, hoe vlugger, hoe liever. Ik zou eigenlijk willen dat u stappen zet om de pachters te verplichten tegen 2023 in de historische kernen met die elektrische bussen te rijden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, u weet dat de CD&V-fractie rond die vergroening en elektrificatie van bussen al lang aan het werk is. In de vorige legislatuur hebben wij daar nog een conceptnota rond neergelegd, vanuit het principe 'leading by example', het principe dat je als overheid het voorbeeld moet geven. We hebben die doelstellingen uiteraard mee opgenomen in het regeerakkoord. Ik heb daar tijdens de vorige commissievergadering een zeer gelijkaardige vraag over gesteld. Dat is de vraag die vandaag vooral door collega D'Haese is gesteld.

Ik merk dat er in de vragen van collega Van Volcem wat meer lokale aspecten aan bod komen. U moet echt niet jaloers zijn, mevrouw Van Volcem. Die elektrische bussen zullen er bij u ook komen. Tot nu toe heb ik nauwelijks klachten gekregen over de ervaringen in Leuven. Laten we hopen dat het een positief iets is en dat daardoor de angst die er bij De Lijn precies toch wat heerst om dat soort bussen in te zetten, kan worden weggewerkt.

Ik wou, net zoals mevrouw Van Volcem, zeggen dat, nu de federale overheid de vergroening van het bedrijfswagenpark heeft vooropgesteld, we als Vlaanderen niet kunnen achterblijven. We vragen dus om extra te schakelen rond die e-bussen bij De Lijn. Het is jammer dat men daar gisteren blijkbaar weer niet over heeft beslist. Maar goed, het moet ook grondig gebeuren. Als er dus nog vragen zijn, moeten die eerst worden opgelost. Dat begrijp ik ook wel.

Minister, ik heb twee vragen voor u. Kunt u nagaan of De Lijn zou kunnen profiteren van bepaalde fiscale maatregelen die door de federale overheid zijn afgekondigd, rond de kostenafrek van de installatie van laadpalen? Zou dat ook op hen van toepassing kunnen zijn?

Moeten we niet denken over mogelijkheden voor De Lijn om laadpunten aan haltes of stelplaatsen op bepaalde momenten semipubliek te maken? Dat is een punt dat we hier graag willen inbrengen. Het betreft zaken die uiteraard nog moeten worden nagekeken. Het zijn ideeën die we daaromtrent hebben. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik ga eerst in op die proefprojecten. We hebben in Leuven gezien dat die bussen in eerste instantie niet zo vaak reden, omdat De Lijn er nog niet in was geslaagd om voldoende chauffeurs op te leiden om met die elektrische bussen te kunnen rijden. Kunt u verzekeren dat dat voor Antwerpen, voor de bussen die nu daar staan, wel het geval is, zodat die op een efficiënte manier kunnen worden ingezet?

Ik kom tot het bredere plaatje: de vergroening en vooral de ambitie om tegen 2025 en 2035 respectievelijk de stadskernen en heel Vlaanderen emissievrij te kunnen bedienen. We moeten daarin stappen vooruitzetten. Ik vind dat we te veel ter plaatse trappelen. Ik heb het dan niet zozeer over die aanbesteding die inderdaad werd uitgesteld, collega's. Maar laat ons hier vandaag in de commissie toch niet te scheef kijken naar een bedrijf dat probeert om een aanbesteding correct te doen, wanneer we zelf door een slechte aanbesteding basisbereikbaarheid moeten uitstellen. Die aanbesteding moet er komen. Maar de fundamentele vraag is welk financieel traject de Vlaamse Regering voorziet om de volgende vijftien jaar die ongelooflijk grote ambitie van een investering van 200 à 250 miljoen euro per jaar waar te maken.

En daarom, minister, moet u een plan voorleggen. Dat plan kan wat ons betreft echt niet die deconsolidatie zijn. Die kostendekkingsgraad – om maar een element te noemen – is daarvoor te laag. Maar er zijn ook tal van andere elementen die hier vroeger al aan bod zijn gekomen en die duidelijk maken, ook uit adviezen allerhande, dat die deconsolidatie niet de juiste weg is om te volgen.

U zult binnen de Vlaamse Regering een traject moeten afspreken waarmee die middelen effectief op tafel komen. Of een bepaalde wijk al dan niet tot de stadskern behoort en of in 2025 de evaluatie gemaakt wordt of de ambitie van de Vlaamse Regering is waargemaakt, zal mij worst wezen. Wat mij interesseert is of u een plan op tafel kunt leggen waar de financiering op een heldere manier gegarandeerd is voor de vijftien jaar waarin een ongelooflijke transitie van De Lijn nodig is. Daarover hoor ik eigenlijk niets. Ik roep u op om daar met een plan te komen.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Minister, we hebben de vergroening van de vloot, we hebben de bussen zelf, maar we hebben ook de stelplaatsen die aangepast moeten zijn aan de brandstof. Dat kan toekomstgericht naast elektriciteit ook waterstof en andere zaken zijn. Mijn oproep is om bij De Lijn daarover een goed plan te maken.

Recent hadden we in Sint-Niklaas een nieuwe stelplaats die niet direct aangepast was. Dat was een reden om te vertragen. Ik begrijp dat. Er is ook een doorlooptijd voor infrastructuur. Je kunt niet de ene keer kiezen voor diesel, dan waterstof, dan elektriciteit. We moeten daar ook eerlijk in zijn. We moeten ervoor opletten dat we niet alles doen, want dan worden die stelplaatsen wel zeer dure aangelegenheden. Daar ben ik het volledig met u eens, minister.

Ik zou toch willen oproepen om, als we op bepaalde plaatsen willen schakelen naar vergroening, naar andere brandstoffen voor bussen, de stelplaatsen aan te passen en niet omgekeerd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er waren nog heel wat bijkomende vragen.

Er is hier gezegd dat de federale beslissing rond de vergroening van de bedrijfs-wagens een goede zaak is. Dat kwam gisteren ook al aan bod. Ik wil echter ook aandacht vragen voor wat wij tot nu toe al hebben gedaan. We hebben ons actieplan 'Clean Power for Transport' (CPT) goedgekeurd. Daarin staan heel ambitieuze doelstellingen, niet alleen op het vlak van laadinfrastructuur, maar ook op het vlak van het wagenpark voor private wagens, het buspark, het bromfietspark. Kortom, we willen alles vergroenen.

Ook bij De Lijn willen we vergroenen. We hebben hier in commissie de uiteenzetting gekregen over hoe het e-busprogramma eruit zal zien. Dat is geënt op drie grote pijlers: de e-bussen zelf, de e-hybridebussen en de e-bussen bij de exploitanten.

Het gaat echter niet louter om het kopen van een elektrische bus. Neen, daar komt veel meer bij kijken. Mijnheer Daniëls, we moeten ook ten volle inzetten op de stelplaatsen. Het bestek voor de 51 stelplaatsen loopt. Het gaat om stelplaatsen in vaak verouderde toestand waarin geïnvesteerd moet worden. Daar moeten we volop op inzetten. Dat bestek loopt en het kan waarschijnlijk in oktober toegewezen worden om zo de eerste stelplaatsen om te turnen en moderner te maken. De consultancy, die we daar zeker ook nog bij nodig hebben, zal waarschijnlijk ook in oktober toegewezen kunnen worden.

Het bestek voor de eerste zestig e-bussen is gisteren op de raad van bestuur uitgesteld. Sommigen hadden daar vragen bij, vooral technische vragen. De leden van de raad van bestuur informeren zich terecht heel grondig over dat bestek. Ze willen vooral de focus leggen op kwaliteit. Ze willen kwaliteit meer laten doorwegen dan prijs, wat op zich zeker geen slechte zaak zou zijn.

Het is natuurlijk de raad van bestuur die zelf het bestek goedkeurt en zelf bepaalt hoe het bestek in de markt komt. Zoals ik al zei, als men woensdag een raad van bestuur heeft en men pas maandag het bestek ter kennis krijgt, dan is het natuurlijk voor de leden van de raad van bestuur heel kort dag om er met gedegen kennis over te oordelen. Ik begrijp dus dat er uitstel werd gevraagd. Er is ook een extra raad van bestuur ingelast. Ik hoop wel dat men op 31 mei finaal kan afkloppen en het bestek zo snel mogelijk in de markt kan plaatsen.

De Lijn zelf heeft ruim 2500 bussen in het wagenpark, waar helaas nog Euro 3- en Euro 4-bussen bij zijn, maar ook zo'n 800 Euro 5- en Euro 6-hybridebussen. Daarnaast hebben de pachters ook nog ruim 2000 bussen. Dat maakt dat er ongeveer 8000 bussen in Vlaanderen rijden. De pachters hebben een jongere vloot, geen Euro 3- en Euro 4-bussen.

Waarom focus ik ook op hybride bussen? Men vraagt hier altijd: wat met de stadskernen? Meneer D'Haese, u zegt dat u hoopt dat ik mijn doelstellingen ga halen. Sta mij toe dat ik een klein beetje twijfel en dat ik eerder denk dat u hoopt dat ik ze niet ga halen. We hebben alleszins ambitieuze doelstellingen. We willen de kernen emissievrij hebben. Er zijn al een aantal lage-emissiezones (LEZ's) waar de emissies heel erg worden gecontroleerd, maar we kunnen ook emissievrij rijden met hybride bussen. Dat heeft ook de directeur-generaal van De Lijn al heel duidelijk in deze commissie gezegd. Er is een streeknet en een stadsnet en de bussen stoppen niet aan de stadsgrenzen. Men kan zich zelfs de vraag stellen waar de grens van de stad is. Waar is bijvoorbeeld de grens van de stadskern Leuven en wat valt daaronder en wat niet? Het is moeilijk.

Mevrouw Schoubs heeft heel duidelijk gezegd dat, als we zouden zeggen dat in alle stedelijke kernen tegen 2025 alleen elektrische bussen zouden moeten rijden – want zo interpreteert u dat –, 70 procent van de vloot tegen 2025 elektrisch moet

zijn. 70 procent van 2500 bussen is niet haalbaar, dat weten we allemaal. Omdat er al 800 hybride bussen zijn, die wel degelijk emissievrij kunnen rijden op het stadsnet, kan men wel de ambitie halen om tegen 2025 zoveel mogelijk stedelijke kernen emissievrij te bedienen, zonder dat het met volelektrische bussen is. Ik wil dit benadrukken. Ik blijf het herhalen dat het voor mij belangrijker is dat heel Vlaanderen emissievrij kan zijn en dat er overal gezonde lucht is, niet alleen in de kernen maar ook in de gemeenten in de onmiddellijke nabijheid. Dat is en blijft voor mij heel belangrijk.

De financiering is uiteraard heel belangrijk. U weet dat we op dit moment onderhandelen met De Lijn over het openbaredienstcontract, de nieuwe beheersovereenkomst. Er wordt wekelijks vergaderd. Ik neem aan dat het ook nog uitgebreid in de commissie aan bod zal komen. Er zal ook worden opgenomen hoe de verdere financiering van de elektrificatie zal moeten worden bekeken tussen nu en 2035. Het is een langere termijn, maar we moeten er wel de engagementen voor nemen.

Mijnheer D'Haese, u zegt dat ik op een schriftelijke vraag zou hebben geantwoord dat de deconsolidatie zou moeten zijn beslist tegen januari 2022. U mag met die schriftelijke vraag bezorgen, want ik weet niet waar u het over hebt.

Het is ook niet zo dat wij als Vlaamse Regering beslissen om over te gaan tot deconsolidatie. Het is het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) dat finaal de beslissing neemt en de terugblik doet. Waarschijnlijk in 2025 kijkt men op de voorbije drie jaar, dus voor de nieuwe openbaredienstcontracten van 2022 tot 2025, of er voldoende elementen aanwezig zijn om te kunnen beslissen tot deconsolidatie. Maar dat doen wij niet; dat doet het INR.

Wat ik opnieuw wil benadrukken – en daar heeft de heer Bex zeker een punt – is dat er wel een financieel engagement moet zijn richting De Lijn. Ik verwijs wat dat betreft naar wat tijdens de gedachtewisseling met de Lijn is gezegd: er zijn verschillende mogelijke vormen van financiering. Het kan gewoon via een lening die ten laste komt van de Vlaamse overheid, het kan via een pps-constructie, het kan via deconsolidatie. Kortom, er zijn verschillende mogelijkheden. Er is ook al het verhaal geweest van een decretale verankering. Maar dat is finaal nog niet afgeklopt. Dat zullen wij mee opnemen in het verder overleg over het openbaredienstcontract.

Kortom, vandaag heb ik dus nog geen pasklaar antwoord op hoe de financiering eruitziet tussen nu en 2035. We weten dat het over een immens bedrag gaat van ruim 3 miljard euro. We hebben wel allemaal het engagement genomen dat we dat willen realiseren en dat we die doelstelling willen halen. We zullen het ook moeten halen. Het staat in heel wat plannen: in ons klimaatbeleidsplan, in ons CPT-plan en in het plan van De Lijn zelf. Kortom, we blijven erover waken dat we die doelstellingen wel degelijk zullen halen.

Er was nog de vraag over de participanten, maar die heb ik onrechtstreeks al beantwoord. Ik heb gezegd dat het e-busverhaal drie pijlers heeft. Ook de participanten moeten daar ten volle bij betrokken worden. Iemand heeft de vraag gesteld: wat met een kostendeling? Ook dat is vandaag nog niet volledig uitgewerkt. Ik vind alleszins dat we er zeker over moeten nadenken hoe die participanten bijvoorbeeld meer kunnen inzetten op de aankoop van e-bussen en tegelijkertijd bijvoorbeeld publieke stelplaatsen gebruiken om op te laden. Ik dacht dat dat ook aan bod was gekomen tijdens de presentatie. Ook die piste moet zeker worden meegenomen, namelijk dat er een intense samenwerking is, zeker inzake het gebruik van de laadinfrastructuur, zodat die niet alleen voor de bussen van De Lijn zelf maar ook voor de exploitanten toegankelijk is.

Ik hoop dat ik daarmee alle vragen beantwoord heb, maar dit onderwerp zal nog meermaals terugkomen.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Minister, dank u voor uw antwoorden, die een aantal dingen duidelijk maken, maar die vooral duidelijk maken dat er nog weinig duidelijk is. Dat is toch wel straf. U zegt dat u Vlaanderen zo snel mogelijk emissievrij wilt maken. Ik ook. Ik heb er zelfs vorig jaar een voorstel van resolutie voor ingediend om die ambities te versnellen. Op dit moment hebben we vijf elektrische bussen in Antwerpen, een paar in Leuven en drie bij de pachters. Voor de rest is volgens mij alles onduidelijk. Het is onduidelijk wat de doelstellingen zijn. Het is onduidelijk bij De Lijn zelf en bij de pachters hoe men die wil halen. Het is onduidelijk of die überhaupt haalbaar zijn. Het is al helemaal onduidelijk hoe we die gaan financieren.

Ik ga helemaal akkoord met collega Bex. Er moet een omslag komen naar een totaal ander wagenpark bij De Lijn en eigenlijk weten we niet hoe dat moet gebeuren. Dat is een enorme operatie die moet worden uitgerold, technisch en financieel. U kunt eigenlijk nog altijd niet antwoorden op hoe u van plan bent dat te doen. Ik vind dat allemaal redelijk straf. En ondertussen lopen wij vertraging op.

Hier verschil ik een klein beetje met collega Bex: het interesseert me echt wel hoe het zit met die kleine bestelling nu, juist wegens de periode waar we nu in zitten, namelijk het einde van de coronacrisis en de relance die moet aantrekken. Ik zou denken dat als de Vlaamse overheid wil inzetten op vergroening, ze dan alles in de strijd gooit om elektrische bussen, trams en wat weet ik allemaal te bestellen om te zorgen dat ze onze bus- en trambouwers weer kunnen aantrekken en dat de onderaannemers onderdelen kunnen aanleveren enzovoort. Maar men blijft alles op de lange baan schuiven. Men blijft de beslissingen uitstellen. Alles blijft onduidelijk. Ik vind dat heel, heel raar.

Ten slotte heb ik een heel kleine opmerking voor collega Daniëls. Ik ben heel blij dat u ons pleidooi voor waterstofbussen bij De Lijn mee ondersteunt. Misschien kunt u noteren dat uw partijgenoot bij De Lijn, de voorzitter van de raad van bestuur, dat jammer genoeg manu militari tegenhoudt. Die weigert zelfs om te onderzoeken of het een optie kan zijn. Maar misschien kunt u, mijnheer Daniëls, een goed woordje doen en kan De Lijn inderdaad met waterstofbussen rijden. Want voor waterstof hoeft je geen dure oplaadinfrastructuur aan ziekenhuizen te bouwen. Met een volle tank kunnen de bussen de hele dag rijden.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, het is geen gemakkelijk dossier. Ik denk dat u zelf veel sneller zou willen gaan, maar u bent de baas van De Lijn niet. U hebt daarmee een beheersovereenkomst afgesloten en u kunt maar blijven aandringen. We moeten niet denken in termen van problemen, maar wel in termen van oplossingen. Ik hoop dat we maand per maand stappen vooruitzetten. De Vlaamse overheid en ook De Lijn zijn verplicht om daar werk van te maken. Per stad moeten er kleine stappen vooruit worden gezet.

Volgens het Vlaamse regeerakkoord moeten er tegen 2025 ongeveer 2500 bussen komen. U zegt dat er 800 hybride bussen zijn. We hebben drie jaar tijd om 1700 bussen te vervangen. Als u met een plan komt samen met de partners en met De Lijn, dan kunt u daarin slagen, maar dat zal een zekere doortastendheid vergen. Die hebt u ook.

U zet ook stappen vooruit in uw communicatie om die laadinfrastructuur te ontwikkelen aan supermarkten en aan semiopenbare plaatsen en te voorzien in de nodige subsidies. Dat is de weg die we moeten volgen. U weet dat ik ook een zeer vragende partij ben. Men zegt altijd: waar een wil is, is een weg. Ik denk dat u die weg wel zult vinden.

De voorzitter: Mijnheer Bex, u wenst nog te zeggen dat u wel inzit met de kleine bestelling?

De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Hoe kunt u het raden, voorzitter? Als ik in mijn betoog zou hebben gezegd dat het mij niet interesseert, dan was dat uiteraard bij wijze van spreken. Naast de kleinere bestelling komen er immers nog heel wat grote opdrachten op ons af.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.