



Vlaams
Parlement

vergadering **C345**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 24 juni 2021

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

INHOUD

| | |
|--|----|
| VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de elektrificatie van spoorlijn 19 Mol-Hamont – 3954 (2020-2021) | |
| VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de koppeling van de 3RX-studie en de spoorlijn Hamont-Weert – 3961 (2020-2021) | |
| VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doortrekken van spoorlijn 19 Mol-Hamont naar Weert – 3966 (2020-2021) | 5 |
| VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project Kustvisie – 3786 (2020-2021) | |
| VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de onverwachte stopzetting van het complex project Kustvisie – 3805 (2020-2021) | 11 |
| VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stopzetten van de procedures tegen het voorkeursbesluit over het complex project voor de bouw van een nieuwe sluis in Zeebrugge – 3925 (2020-2021) | |
| VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project voor de bouw van een nieuwe sluis in Zeebrugge – 3991 (2020-2021) | 18 |
| VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stopzetting van zandwinning in natuurgebieden op zee – 3928 (2020-2021) | 24 |
| VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van de hyperloop als transportmiddel – 3931 (2020-2021) | |
| VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke bouw van een hyperloop als transportsysteem in Vlaanderen – 3955 (2020-2021) | |
| VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijkheden van de hyperloop in Vlaanderen – 3994 (2020-2021) | 27 |

| | |
|---|----|
| VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kritiek van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Minaraad op de visienota 'Clean Power or Transport' – 3960 (2020-2021) | |
| VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de adviezen met betrekking tot de visienota 'Clean Power for Transport' – 3977 (2020-2021) | 31 |
| VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de contracten tussen Lantis en 3M, en het toezicht daarop – 3979 (2020-2021) | 32 |
| VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kritiek van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Minaraad op de visienota 'Clean Power or Transport' – 3960 (2020-2021) | |
| VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de adviezen met betrekking tot de visienota 'Clean Power for Transport' – 3977 (2020-2021) | 36 |
| VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Jan Jambon, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de betaling door de Vlaamse Regering van de kosten voor de sanering van de door 3M Belgium veroorzaakte PFOS-verontreiniging op het Oosterweeltraject in Zwijndrecht – 3995 (2020-2021) | 43 |
| VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontevredenheid van burgers over fietspaden en verkeersveiligheid, zoals blijkt uit de recentste Stadsmonitor – 4002 (2020-2021) | 46 |

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de elektrificatie van spoorlijn 19 Mol-Hamont**– 3954 (2020-2021)****VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de koppeling van de 3RX-studie en de spoorlijn Hamont-Weert****– 3961 (2020-2021)****VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doortrekken van spoorlijn 19 Mol-Hamont naar Weert****– 3966 (2020-2021)****Voorzitter: de heer Bart Claes****De voorzitter:** Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, op 10 juni jongstleden heeft voor de eerste keer een elektrisch aangedreven trein over de spoorlijn 19 Mol-Hamont gereden. Dat is uiteraard een goede zaak voor Noord-Limburg, omdat er nu eindelijk een rechtstreekse verbinding is met het centrum van dit land. Een missing link blijft echter de connectie van Hamont met Weert in Nederland, een traject van amper 11 kilometer, vanwaar zou kunnen worden aangesloten op het Nederlandse spoorwegnet. Ik verwijs graag naar Het Belang van Limburg (HBvL) van 11 juni, waarin het volgende staat: "Vandaag staat de trein vanuit Antwerpen 40 minuten te wachten in Hamont, om dan terug te keren. Op die tijd kan er perfect naar Weert worden gereden". Zowel lokaal als in het federale parlement werd er reeds voor gepleit om werk te maken van deze grensoverschrijdende connectie. U gaf zelf aan in een eerdere commissievergadering in oktober van vorig jaar dat 95 procent van wat nog moet worden gerealiseerd wat de spoorlijn Hamont-Weert betreft, op Nederlands grondgebied ligt. We hebben toen onthouden dat u er bij de Nederlandse regering op zou aandringen dringend werk te maken van de verbinding tot Weert.

Minister, hoe ziet u die mogelijke grensoverschrijdende verbinding tussen het Vlaamse en het Nederlandse spoorwegnet?

Kunt u een stand van zaken geven van het dossier?

Hoe verloopt het overleg met de federale overheid en de NMBS of Infrabel enerzijds, en met Nederland anderzijds?

In welke mate weegt het dossier van de IJzeren Rijn op deze plannen?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Over de kwestie van de IJzeren Rijn en de doortrekking is de voorbije jaren al heel wat inkt gevloeid, en zijn er ook heel zware uitspraken gedaan door diverse beleidsmakers. Het is goed om in deze commissie de beleidsmakers van vandaag te herinneren aan eerdere uitspraken waartoe de toenmalige en de huidige regering zich hebben verbonden.

Minister, we kunnen beginnen bij uw beleidsnota. Daarin hebt u zich geëngageerd om de gesprekken over de IJzeren Rijn verder te voeren. Begin dit jaar liet u ook weten dat de werkzaamheden in de internationale werkgroep met als naam 3RX in 2020 werden voortgezet, ondanks de coronabeperkingen. U zei toen ook dat er in 2020 een principeakkoord was bereikt om de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

van het project te actualiseren. Daarvoor zou er begin 2021 een trilaterale samenwerkingsovereenkomst worden afgesloten met Nederland en Duitsland omtrent het uitvoeren van die studie. De FOD Mobiliteit en Vervoer zou het bestek daarvoor in de markt zetten. De studie zou normaal deze zomer van start gaan en ongeveer een jaar duren.

Ik ga even terug in de tijd, naar 2018. Toen was er ook een kosten-batenanalyse, maar die werd toen maar lauw ontvangen door Nederland wegens de hoge kostprijs en de in hun ogen geringe meerwaarde. De Europese Green Deal en de stikstofproblematiek zijn echter nieuwe elementen die de uitkomst van zo'n nieuwe MKBA zullen beïnvloeden. Dat is ontegensprekelijk zo. De nieuwe elementen wegen alvast zwaar genoeg door om Nederland ervan te overtuigen een actualisatie van de MKBA mee te ondersteunen. Op zich is dat een goede zaak. In de zomer van 2021 zal dat dus ook gebeuren, zoals ik net al aangaf.

Een ander belangrijk aspect in het 3RX-dossier, dat een alternatief moet opleveren voor de historische IJzeren Rijn, is de elektrificatie van het spoortraject Mol-Hamont. Dat was langs Belgische zijde een van de voorwaarden die vervuld moesten worden om het 3RX-traject een kans op slagen te geven. Langs Nederlandse zijde werd er echter nog geen werk gemaakt van de elektrificatie van het vervolgtraject Hamont-Weert.

Door de koppeling tussen het 3RX-dossier en de elektrificatie van het traject Hamont-Weert, blijft een achtste grensoverschrijdende treinverbinding, met een potentieel van toch wel duizend passagiers per dag, oplopend in de toekomst, in de zogenaamde koelkast steken.

Wordt u betrokken bij de uitvoering van deze nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse?

De realisatie van het traject Hamont-Weert wordt steeds meegenomen als een onderdeel in het IJzeren Rijndossier. Hoe schat u de suggestie van een loskoppeling van het traject Hamont-Weert en het IJzeren Rijn-dossier in?

Welke stappen zult u zetten om, met of zonder loskoppeling, op uw niveau druk te zetten op het dossier Hamont-Weert, dat toch een belangrijk dossier is voor Vlaanderen, maar ook voor onze mooie provincie?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, bij het stellen van deze vraag denk ik terug aan die zondag, voorjaar 2014, toen voor de eerste keer de dieseltrein, die tot dan altijd stopte in Neerpelt, doorreed tot in Hamont Station. Het was 57 jaar geleden dat er in Hamont nog een trein was geweest. Natuurlijk was dat een enorme vooruitgang voor de stad Hamont-Achel. Maar meer nog dan dat: wij hebben toen altijd gezegd dat dat een belangrijke stap was in een nog veel belangrijkere stap die wij kunnen nemen, namelijk het doortrekken van die lijn tot in Weert. We hebben daar in het verleden ooit nog eens een actie ondernomen om dat toch eens in the picture te zetten, want het belang van het doortrekken van die lijn mag echt niet onderschat worden.

De beide Limburgen, zowel Nederlands Limburg als Belgisch Limburg, zijn geen grensregio's, maar zijn centrumregio's midden in de Euregio. Dat ligt eigenlijk centraal tussen de Vlaamse Ruit, de Nederlandse Randstad en de Duitse Ruhr. Nochtans is er geen deftig openbaar vervoer binnen die regio om zich te verplaatsen. Goed wetende dat Nederlands Limburg zowat in elke gemeente een grensregio is en goed wetende dat men in Nederlands Limburg vier Europese TEN-T-dossiers (Trans-European Transport Network) heeft aangevraagd om grensoverschrijdende spoorlijnverbindingen te onderzoeken, zou een doortrekking van die lijn tot in Weert een enorme kans kunnen zijn voor zowel Nederlands als Belgisch Limburg.

Door het vlot bereiken van Weert zouden wij ons in de verdere toekomst ook gemakkelijk kunnen bedienen van openbaar vervoer in de rest van Nederland en zelfs in de rest van Duitsland. Het zou dus een serieuze verbetering zijn van de ontsluiting van Limburg. En voor sommige Limburgse gemeenten, om bijvoorbeeld Kinrooi niet te noemen, zou het zelfs betekenen dat men een station vlak in de buurt krijgt om naar Antwerpen en dus ook naar Brussel te sporen, een hele stap vooruit in het kader van grensoverschrijdende mobiliteit, die wat betreft de spoorlijnen nog altijd ver achterophinkt. 80 procent van onze spoorlijnen is vooroorlogs en vertrekt nog altijd vanuit het België dat een eiland op zich was. Hoe dichterbij de grens kwam, hoe minder frequent de spoorlijnen werden. Er is dus een heel duidelijk pleidooi geweest.

Ik herinner mij ook nog dat we met de Noord-Limburgse burgemeesters die trein genomen hebben, om eens aan te tonen in welke ridicule situatie we terecht waren gekomen. Want tot in Mol was die spoorlijn wel geëlektrificeerd. En we dreigden in een situatie te komen waarbij men in de toekomst, als men Limburg binnenreed, zou moeten overstappen op een dieseltrein. Dus het was dan ook wel een tweede hoogdag toen drie jaar geleden de werken aan de elektrificatie van de spoorlijn 19 Hamont-Weert, met een kostenplaatje van 30,9 miljoen euro, waarvan 40 procent Europees geld, konden worden gestart. Ik herinner me nog dat minister Bellot toen breedlachend tegen zijn Vlaamse collega Weyts zei dat hij met veel plezier in Vlaanderen de mobiliteit kwam verbeteren.

Wat is op dit moment het belang van het elektrificeren van de spoorlijn? Er is een betere vervoersontsluiting van het noordwesten van de provincie Limburg, want de piekurtrein Brussel-Mol wordt verlengd tot Neerpelt, waardoor Noord-Limburg een rechtstreekse verbinding krijgt met de hoofdstad en vanaf 20 juni vertrekken twee studententreinen richting Leuven vanuit Hamont in plaats van Mol.

Met die elektrificatie komen we dus ook tegemoet aan een capaciteitsprobleem. 40 procent van de IC-treinen tussen Antwerpen en Hamont zal elektrisch rijden met dubbeldekvoertuigen. Dat betekent dat we 10 procent meer zitplaatsen gaan hebben. Er wordt geïnvesteerd in de toekomst en er zijn tal van voordelen voor reizigers uit de Kempen en Limburg, zoals u zelf zei tijdens de persconferentie van twee weken geleden.

Zoals gezegd, moet het verder gaan dan dat. We moeten die lijn ook kunnen doortrekken naar Weert, om in een echte poleposition terecht te komen in Noord-Limburg. In de Kamer heeft men op 3 juni alvast een resolutie goedgekeurd voor de treinverbinding Hamont-Weert.

Minister, wat is de stand van zaken over het doortrekken van deze spoorlijn richting Weert?

Welke initiatieven tot overleg hebt u reeds genomen? Welke zult u op korte termijn nog nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

De elektrificatie van spoorlijn 19 tot in Hamont is inderdaad een feit. Dat is sowieso een goede zaak en het is goed dat daar in het verleden heel wat commissieleden op zijn blijven hameren.

Wat is nu de stand van zaken rond de doortrekking richting Weert, zoals een aantal leden vragen? Uiteraard wil ik op de eerste plaats meegeven dat ik zeker zelf ook een voorstander ben van meer grensoverschrijdende spoorverbindingen. Zoals collega Ceysens zegt, zitten we inderdaad in het centrum van de Euregio. Daarom zijn zeker de Limburgse grensovergangen van groot belang, om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer op een hoger niveau getild kan worden, zeker wat betreft het spoor.

U weet dat ik inzake spoor de lead moet laten aan mijn federale collega Georges Gilkinet, al streven we samen naar een realistische en evenwichtige uitwerking van dit dossier en we blijven dat zeker mee opvolgen.

Zoals u weet werd er in de vorige legislatuur op vraag van minister Bellot een potentiële studie besteld door NMBS, dit als aanvulling op de maatschappelijke kosten-batenanalyse die in opdracht van het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en op verzoek van de Nederlandse staatssecretaris van Veldhoven besteld werd. Op basis van het bekomen reizigerspotentieel werd door NMBS een businesscase uitgewerkt. Deze gaf evenwel een negatief resultaat met een exploitatiedeficit van ongeveer 1 miljoen euro op jaarbasis. Om een volledig beeld te schetsen, werd in de studie ook gekeken naar het mogelijk in te zetten materieel en daarmee werden samenhangend de noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur, de bovenleidingsspanning en de noodzakelijke treinbeveiligingssysteem mee opgenomen. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met het bestaande goederenverkeer. Daarop werd dan beslist om dit dossier verder te bespreken met Nederland. Dat is de status waar we vandaag zijn. U weet dat Nederland bezig is met de regeringsvorming. Zodra daar een regering in de steigers staat, kunnen we dat dossier opnieuw oppikken.

Verder kan ik u meegeven dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) betrokken is bij de opmaak van de nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse. Het departement is lid van de subwerkgroep van de internationale werkgroep 3RX, die deze studie begeleidt. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal optreden als de leidend ambtenaar van de studie en zal die mee in de markt zetten. De studie zal gefinancierd worden door België, Nederland en Duitsland.

Voor het opstellen van het bestek van die studie waren de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Departement MOW gezamenlijk penhouder, waarna dit bestek in de subwerkgroep van de internationale werkgroep 3RX verder werd besproken.

Ik kan u vers van de pers meedelen dat deze ochtend de driedelige samenwerkingsovereenkomst door alle partners werd ondertekend. Dus de Duitse, Nederlandse en Belgische handtekeningen staan er intussen op. Dat betekent dat we het bestek nu verder kunnen afhandelen.

Er waren een aantal vragen over het overleg met het federale niveau en Nederland. Het dossier zit bij mijn federale collega Gilkinet. Zoals een aantal collega's al hebben gezegd, is er in de Kamer op 3 juni een voorstel van resolutie besproken. Uiteraard steun ik minister Gilkinet volledig om in dialoog te gaan met de Nederlandse collega's om dit dossier verder op het goede spoor te houden.

Er is een nauwe samenwerking tussen de federale overheid en vooral NMBS over de potentiële verbinding Hamont-Weert. De grootste infrastructuraanpassingen daarvoor moeten nog gebeuren op Nederlands grondgebied. Infrabel is daar minder bij betrokken. De federale administratie onderhoudt een nauw contact met haar Vlaamse tegenhanger, zowel voor dit dossier als voor andere grensoverschrijdende dossiers waarbij Vlaanderen betrokken is. Wat betreft Nederland werd in de schoot van de bestaande stuurgroep voor het grensoverschrijdend spoorverkeer een technische werkgroep opgezet om de verbinding Hamont-Weert verder te bespreken. Zoals al eerder gezegd in de commissie, hebben we dat ook besproken tijdens onze contacten met de Nederlandse collega's. Ook daar heb ik specifiek gevraagd aan toenmalig staatssecretaris Stientje van Veldhoven om zeker alle aandacht te geven aan dat dossier.

Ten slotte zijn er nog een aantal elementen over de IJzeren Rijn. Er is geen directe koppeling tussen het dossier Hamont-Weert en 3RX. De elektrificatiewerken die uitgevoerd werden aan L19 Mol-Neerpelt-Hamont komen uiteraard ten goede aan het project 3RX. Ook daarvoor is de elektrificatie van die lijn een absolute noodzaak, naast de verdubbeling van het spoor.

Over de exploitatie van de lijn Hamont-Weert lopen de gesprekken tussen België en Nederland. We hopen dat we daarover zo snel mogelijk meer nieuws kunnen brengen. Dat is de stand van zaken van deze twee dossiers tot nu toe.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Ik dank de minister voor haar vernieuwend nieuws. Dat is allemaal goed. Ik hoor dat de piekurtrein Brussel-Mol nu ook stopt in Neerpelt, maar we mogen dat iets dieper bekijken. De pendelaar die in Neerpelt opstapt, moet vijftien stops maken en is 1 uur en 59 minuten onderweg richting Brussel. Dan mogen we de vraag stellen of we daarmee tevreden moeten zijn. We moeten de pendelaars meer kunnen helpen. Bent u bereid om bij de NMBS meer aan te dringen om een snelle verbinding te organiseren ter aanvulling van het bestaande aanbod van stoptreinen?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik had uw antwoord wel een beetje verwacht, minister. Ik had niet gedacht dat u hier zou zeggen dat die trein binnenkort zou doorrijden. Mijn bedoeling met deze vraag is de druk hoog te houden, omdat het project heel nodig is. Wij hebben een heel lange grens tussen Vlaanderen en Nederland, een paar honderd kilometer. Maar er is maar één treinovergang. Dat is eigenlijk niet verantwoord in een welvarende regio. Alleen in Rozendaal is er een treinovergang en voor de rest nergens. Hier zou er wel de mogelijkheid zijn om Noord-Limburg te verbinden met Nederland, een noodzakelijke treinovergang.

Ik zou dan ook verder willen kijken dan de loutere kosten. De kostenbatenanalyse geeft aan dat het tussen 750.000 en 1 miljoen euro zou kosten. In alle eerlijkheid, er is heel wat marge, niet alleen volgens mij maar volgens verscheidene specialisten. Als de mensen de voordelen van die as gaan inzien, bijvoorbeeld dat men dan tevens verder kan doorrijden in Nederland en naar Duitsland, en in de andere richting naar Antwerpen, Brussel en verder, dan zal het aantal reizigers zeker toenemen. Als je daarenboven ook eens de andere lijnen onder de loep neemt, wat de NMBS blijkbaar niet doet, dan zijn er heel wat lijnen die nog veel verlieslatender zijn. Ik wil mij echt niet blindstaren op dat bedrag van 750.000 euro. Op zich is dat maar een beperkt bedrag voor een heel erg grote maatschappelijke winst.

Een laatste element waarom ik het zonde zou vinden om hier niet in te investeren. Als wij als Vlaamse en federale overheden tientallen miljoenen investeren in bovenleidingen, zou het zonde zijn daarmee te stoppen in Hamont. Hamont zelf heeft daar heel wat baat bij en op zich is dat al een grote winst. We zouden die winst kunnen vermenigvuldigen door die lijn door te trekken. Minister, ik wil u aanmoedigen om de gesprekken door te zetten en om de toekomstige minister in Nederland daarover ook aan te spreken, samen met uw federale collega Georges Gilkinet, om echt werk te maken van de doortrekking. Daarmee zou het openbaar vervoer in Limburg en Vlaanderen op een veel hoger niveau getild worden.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Ik wil nog even terugkomen op dat negatief saldo. Ik begrijp dat op dit moment de NMBS de details van die business case niet openbaar wil maken. Maar dan is het ook moeilijk om dat project grondig te bekijken. Ik heb een aantal bijkomende vragen, want wij mogen het belang van deze lijn niet onderschatten. Is er bijvoorbeeld in die business case al rekening gehouden met de drie andere grensoverschrijdende treinen waar Nederlands Limburg op inzet? Ik herinner mij destijds Nederlands-Limburgs gedeputeerde Patrick Van der Broeck – de man is ondertussen dijkgraaf. Hij kwam met een revolutionair plan naar buiten vanuit de visie dat grenzen niet moeten scheiden maar moeten verbinden. Hij wou dat men vanuit Limburg in een ster naar overal kon gaan. Zoals collega Danen al zei, is het goed dat die investering gebeurd is tot in Hamont, maar als wij die 11 kilometer kunnen verlengen,

dan kunnen wij zoveel meer richtingen uit gaan. Mijn vraag is dan ook of er met die initiatieven rekening is gehouden, en, minister, of er rekening is gehouden met onze eigen ontsluiting naar Noord-Limburg. Wij hebben hier al tot vervelens toe aangedrongen op openbaar vervoer vanuit Hasselt tot in Noord-Limburg, met om het even welk soort vervoermiddel maar wel in eigen bedding. De dag dat je morgen vanuit Hasselt tot aan deze lijn kunt rijden en van daaruit kunt overstappen, zet je gigantische stappen vooruit in het openbaar vervoer van Noord-Limburg. We mogen niet in het middeleeuwse denken blijven hangen, waarin wij ons vanuit Limburg alleen richten op Brussel en ook nog een beetje naar Antwerpen. Nee, zoals ik al heb gezegd, zitten wij in Limburg in een heel centrale regio en wij moeten alle kanten uit kijken.

De voorzitter: Mag ik u vragen stilaan af te ronden?

Lode Ceyskens (CD&V): Zijn die kansen ook mee bekeken in die businesscase?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik sta zelf achter meer grensoverschrijdende spoorverbindingen. Ik zal wat dat betreft bij mijn collega's blijven aandringen om daar verder werk van te maken. Op dat vlak zitten we allemaal op dezelfde golflengte.

Mevrouw Moors, de vijftien stops en de lange reistijd van 1 uur 59 minuten die men moet doorlopen, moet ik voorleggen aan de federale collega's. Ik neem aan dat dit ook wel besproken wordt wanneer men het in de Kamercommissie heeft over die spoorverbindingen, maar ik wil zelf zeker navragen wat er mogelijk is om de reistijd in te korten. Natuurlijk, als er minder stops zijn, betekent dit ook dat er minder mensen her en der kunnen opstappen. Ik zal het in elk geval meenemen.

Mijnheer Ceyskens, hier op mijn kabinet heeft men er al regelmatig op aangedrongen om de studie van NMBS te kunnen inkijken en gedetailleerd uit te pluizen. Vandaag moet ik het antwoord schuldig blijven op uw vragen, aangezien we die studie zelf nog niet hebben.

Feit blijft dat Nederland over de brug moet komen, want daar moeten de belangrijkste investeringen nog gebeuren. We kunnen hier wel allemaal vragende partij zijn om de geëlektrificeerde lijn van Hamont door te trekken tot Weert, maar zolang Nederland geen groen licht geeft, is dat wat moeilijk. Ik hoop dat men in Nederland zo snel mogelijk een regering heeft, waar dan zo snel mogelijk mee aan de tafel kan worden gezeten om hierin vooruitgang te boeken. Op de vorige Vlaams-Nederlandse top hebben wij het aangekaart en het is ook besproken tussen de ministers-presidenten Jambon en Rutte. Het is nu zaak om zo snel mogelijk opnieuw aan tafel te gaan zitten met de Nederlandse collega's om daar hopelijk vooruitgang in te boeken.

We zitten allemaal op dezelfde golflengte en willen er allemaal werk van blijven maken. Ik zal zeker druk blijven uitoefenen op minister Gilkinet, maar eerst moet er asap een regering in Nederland komen. Wat dat betreft, wil ik de Nederlandse collega's alle succes toewensen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb goed gehoord dat u een bijzondere inspanning wilt leveren ten aanzien van uw federale collega en dat u erop wilt aandringen om verbetering te brengen in de halve werkdag die mensen bijna moeten ondergaan om tot in Brussel te geraken vanuit Neerpelt. Ik zal dit dossier zeker blijven opvolgen.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Er moeten twee dingen gebeuren. Ten eerste moet er druk gezet worden op Nederland om die lijn te moderniseren en te elektrificeren. Ten

tweede moet ervoor gezorgd worden dat er een trein kan rijden. Het is een beetje de kip of het ei. In Nederland zal men heus niet investeren als men niet zeker is dat er ooit een trein zal rijden. Dat moeten we echt kunnen garanderen. Ik denk dat uw taak duidelijk is. We zullen niet nalaten om u daar regelmatig aan te herinneren en hierover vragen te stellen in deze commissie.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, met het akkoord destijds in de Vlaams-Nederlandse top hebben we een heel belangrijke stap vooruit gezet. Als er een nieuwe regering in Nederland is, dan is er meteen ook een regeerakkoord. Het is misschien toch niet onverstandig om in de lopende onderhandelingen in Nederland links en rechts een ballonnetje op te laten om dit belangrijke dossier voor België én voor Nederland te betonen in dat regeerakkoord.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project Kustvisie – 3786 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de onverwachte stopzetting van het complex project Kustvisie – 3805 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Twee West-Vlamingen met dezelfde vraag, maar die is belangrijk voor heel Vlaanderen. De Vlaamse kust en het achterland moeten beschermd worden tegen de zeespiegel, de gevolgen van de klimaatopwarming. Dat is de taak van een overheid, we vergeten dat soms in onze strijd tegen de dagjespolitiek. We moeten durven vooruitkijken en dat doet de Vlaamse overheid ook met het Masterplan Kustveiligheid van 2011.

In 2017 besliste de Vlaamse Regering het plan om te vormen naar een complex project Kustvisie. Die is gericht op het ontwikkelen van een langetermijnaanpak van de Vlaamse kustbescherming, met 2100 als tijdshorizon, nog tachtig jaar. Het uitgangspunt is duidelijk, we moeten rekening houden met extremere zeespiegelstijgingen dan tot nu toe het geval was in de bestaande beleidsplannen.

We moeten via het complex project onderzoeken welke aanpak nodig is om de kust en het achterland op lange termijn te beschermen tegen een hogere en versnelde zeespiegelstijging. Er liggen drie scenario's voor: een zeespiegelstijging tot één meter, tot twee meter en tot drie meter. Daarbij wordt onderzocht hoe de bescherming geleidelijk opgeschaald kan worden en wat de kantelpunten zijn waarop die opschaling nodig is.

Het complex project loopt. Het is al een paar keer aan bod gekomen in de commissie en in de plenaire vergadering. Groot was mijn verbazing, maar niet alleen de mijne, toen het projectteam Kustvisie via de media aan de betrokken gemeentebesturen liet weten dat er wordt afgestapt van de procesaanpak complex project. Het complex project zou worden begraven. Dat is een zeer onverwachte beslissing en communicatie met misschien verstrekkende gevolgen, vandaar mijn vraag om uitleg.

Minister, kunt u dit nieuws al dan niet bevestigen? Als het in de pers staat, zal het wel zo zijn.

Wat zijn de beweegredenen van het projectteam Kustvisie om af te stappen van de procesaanpak complex project? Hoe reageert u op deze beslissing?

Wat betekent deze beslissing voor de verdere opwaardering van onze kustbescherming richting 2100?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Niet alleen West-Vlaanderen maar heel Vlaanderen is hierbij betrokken. Op 20 mei hadden we het in deze commissie over de suppletiewerken voor onze kust. In de bijvragen kwam de toekomstvisie voor de kustbescherming ook aan bod. Ik verwees toen onder andere naar het complex project Kustvisie waar de diensten mee bezig zijn. U zei hierop: "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."

Groot was mijn verbazing toen ik in de onlineversie van Flows een bericht van 28 mei las, waarin staat: "Het projectteam Kustvisie, dat in opdracht van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) een plan voor kustbescherming tot 2100 ontwikkelt, heeft aan de gemeentebesturen van de Kust laten weten dat er wordt afgestapt van de formule 'complex project'."

De redactie is redelijk hard voor het beleid en spreekt van een eerste dominosteen die valt. Ze kregen geen reactie van de diensten van Mobiliteit en Openbare Werken. De journalist vraagt zich trouwens ook af of er nu ook een einde komt aan andere complexe projecten, zoals Nieuwe Sluis Zeebrugge of Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA).

Daarom had ik graag van u geweten, minister, wist u van het stopzetten van het complex project? Zo ja, wanneer werd u verwittigd, en wat is uw reactie hierop?

Wat is de impact, niet alleen op het kustplan zelf, maar ook eventueel op andere projecten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Het project Kustvisie zal inderdaad verdergezet worden, maar buiten de procedure complexe projecten. Dat wil ik eerst heel duidelijk stellen. Het is destijds inderdaad opgestart onder het decreet Complexe Projecten. Er is een startbeslissing genomen in december 2017, maar in overleg met de administratie, en ook de betrokken gemeenten, hebben we beslist dat we een doorstart willen maken met deze Kustvisie, niet meer onder de procedure complexe projecten.

We verlaten dus de procesaanpak, maar we blijven wel voortbouwen op datgene wat tot hiertoe aan informatie is vergaard, en wat met alle betrokken instantie is verwezenlijkt. De opgedane kennis, uitgewisselde informatie en de inzichten die we vergaard hebben, blijken uiteraard zeer relevant. We blijven ook in de toekomst verder inzetten op participatie, overleg en samenwerken.

Bovendien zal er een nieuw consortium komen, onder leiding van Alexander D'Hooghe, dat Kustvisie inhoudelijk en procesmatig zal ondersteunen. Het gaat daarbij om een groep experts met zowel een uitmuntende technische kennis, als een sterke ervaring in cocreatie, onder meer opgedaan in het kader van de leefbaarheidsprojecten bij de werken aan de Antwerpse Ring. Met die kennis en know-how gaan we dus verder aan de slag voor Kustvisie.

Het doel van Kustvisie blijft om onze kust en het achterland verder te beschermen, ook tegen de hoge en versnelde zeespiegelstijging op lange termijn. Dit wil ik jullie

even als info meegeven. Het is dus niet zo dat we zonder meer stoppen met Kustvisie als dusdanig. We halen het wel weg vanonder de procedure complexe projecten, en dit om meerdere redenen.

We hebben de publieke raadpleging in maart van dit voorjaar, specifiek op vraag van de kustburgemeesters, on hold gezet. Waarom? De kustburgemeesters gaven aan dat men door het hele covidverhaal al zoveel te verduren had, niet alleen daar in de streek, maar overall. Ze vonden het daarom ongepast om net op het moment dat er wat meer vrijheid kwam, af te komen met een verhaal rond Kustvisie, wat opnieuw heel wat onrust bij de bevolking met zich mee zou brengen. En dan kwam men tot de overweging dat de procedure Complexe Projecten voor Kustvisie misschien niet aan de orde was. Kustvisie is namelijk een strategische visie op héél lange termijn, en niet iets waarmee men morgen een groot investeringsproject voor ogen heeft.

Dat is iets wat niet altijd goed zo werd gepercipieerd in het kader van de publieke raadpleging. Daarom heeft men geoordeeld dat het beter was hiervoor een andere procedure – een soort sui-generisprocedure – uit te werken.

Heeft dit nu impact op de kustbescherming? Zoals ik al zei: de ervaring van de voorbije periode heeft geleid tot de conclusie dat het procedurele kader niet strookt met de aard van het project. De verre tijdshorizon, de onzekerheden die met de tijdschaal gepaard gaan, de strategische doelstelling, de grootteschaal, dat zijn allemaal elementen die eigen zijn aan dit project. De uitwerking en uitvoering van concrete infrastructurele ingrepen zijn vandaag nog niet aan de orde. Dat wil niet zeggen dat we in de tussentijd niks doen als het gaat over de ontwikkeling van een langetermijnstrategie voor de kustbescherming na 2050 en richting 2100. We hebben nog altijd ons Masterplan Kustveiligheid, dat recent zijn tienjarig bestaan mocht vieren en waarin heel wat investeringen en inspanningen zijn opgenomen met als doel de kustbescherming op peil te houden richting 2050. Dat Masterplan Kustveiligheid blijven we dus verder uitvoeren. Het is in het kader van die visie op de heel lange termijn, tot 2100, dat we dat onderzoek nu voortzetten, weliswaar buiten de procedure van de complexe projecten.

Heeft dat nu een impact op andere complexe projecten, zoals mevrouw Fournier zegt? We zullen straks nog verder ingaan op de kwestie van de nieuwe sluis van Zeebrugge, maar het feit dat we de procedure stopzetten voor het complex project Kustvisie en die Kustvisie op een andere manier, met een sui-generisprocedure verder zullen uitrollen, heeft geen betrekking op de andere projecten die lopen in het kader van het decreet Complexe Projecten. U weet dat er een twaalftal dossiers van complexe projecten lopen, en dat er inmiddels drie zijn stopgezet. Ik denk dat ik dat vorige week in de commissie heb toegelicht. Met de andere dossiers gaat men echter door, maar uiteraard volgt er wel een evaluatie van het decreet Complexe Projecten, zoals reeds eerder aangekondigd. Voor de nieuwe sluis van Zeebrugge is er dus zeker niets aan de hand. Dat blijft doorlopen onder de procedure van de complexe projecten. Het is alleen wat de langetermijnvisie betreft, de strategische visie die moet worden uitgewerkt voor de zeespiegelstijging tegen 2100, dat we denken dat we het best op een andere manier verdergaan, omdat onrust bij de bevolking met telkens opnieuw een openbaar onderzoek eigenlijk geen goede zaak is.

Tot zover. Mochten er bijkomende vragen zijn, dan hoor ik het wel.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord. Het verheldert alleszins al voor een groot stuk. Ik ben zeer blij te horen dat aan het Masterplan Kustveiligheid en de stapsgewijze uitvoering daarvan niet wordt geraakt. Dat lijkt me een evidentie. Integendeel, we moeten echt doorgaan met die investeringen.

Ik heb wel begrip voor de vaststelling die er nu toch blijkt te zijn dat je de procedure van een complex project misschien heel moeilijk kunt hanteren voor een toekomstvisie, een project dat eigenlijk in de verre toekomst, op lange termijn zal worden gerealiseerd, terwijl er bij een publieke raadpleging op korte termijn verwachtingen en ook bepaalde schrikbeelden en percepties – we moeten daar eerlijk in zijn, zeker wat de kust betreft – worden gegenereerd. Ik begrijp dus wel dat men die twee uit elkaar haalt. Ik heb nu van u vernomen dat een consortium, een expertenteam het langetermijnonderzoek zal voeren, onder leiding van Alexander D’Hooghe. We kennen die man allemaal, en we weten ook dat hij er in het verleden al in is geslaagd om tegengestelde visies en belangen, om voorstanders en mensen met schrik te verzoenen, en dus draagvlak te creëren.

We trekken dat project nu uit de procedure van de complexe projecten. Het project op zich blijft overeind. Op een bepaald moment zal er echter toch een draagvlak moeten worden gezocht voor een aantal voorstellen en suggesties. We weten dat diegene die het consortium moet leiden, daar wel kaas van heeft gegeten. Mijn logische vraag is dus de volgende. Ik neem aan dat het niet de bedoeling is om de resultaten van dat studiewerk in de doofpot te stoppen of dat niet transparant mee te delen. Hoe zult u op een bepaald moment dan toch dat draagvlak bij de bevolking gaan steunen, bij de eigenaars, bij de bezoekers van de kust, bij de vele belanghebbenden van onze Vlaamse kust, en wanneer is dat moment dan?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Bedankt voor uw antwoord, minister.

Ik hoop echt dat er door het afstappen van het complexe project en het overgaan naar een consortium, geen vertraging zit op het uitvoeren van al die verschillende aspecten om onze kust te beschermen. Het werd hier al gezegd, maar ik kan het niet genoeg benadrukken: gans het kustproject, het veiligheidsplan van de kust, is zeker geen West-Vlaams of regionaal dossier. Ik denk dat de stijging van de zeespiegel een grote impact heeft op gans Vlaanderen. Ik wil dat hier toch nog eens benadrukken, dat het echt wel een belangrijk dossier is voor Vlaanderen.

Wat me wel een klein beetje verwondert – maar het zal wel kloppen, als u dat zegt – is dat op vraag van de burgemeesters de publieke raadpleging ‘on hold’ werd gezet. Ik denk dat de burgemeesters toch ook wel vragende partij zijn om zo snel mogelijk een draagvlak bij de bevolking te creëren, zoals collega Maertens ook zei, om die projecten te gaan uitwerken. Ik vind het een beetje jammer dat die raadpleging ‘on hold’ werd gezet. Hopelijk wordt dat ook niet op de lange baan geschoven en kunnen we hier toch ook dat nodige draagvlak creëren.

Ik heb nog één specifiek vraagje, minister. De procedure van de complexe projecten wordt geëvalueerd. Vorige maand hebben wij met het studiebureau Sweco samengezeten voor de N8-verbinding Ieper-Veurne. Dat is een dossier waar ik nu niet specifiek op zal ingaan, maar het is een dossier dat al zestig jaar loopt, met onderzoek, met studies, met bijhorende kosten en dergelijke. Nu er een evaluatie gaat komen van de complexe projecten, stel ik mij de vraag of het wel nodig was om het dossier N8 nog op te starten als complex project. Als blijkt dat de procedure van complexe projecten op een andere manier georganiseerd zal moeten zijn, welke invloed heeft dat dan op nu opstartende projecten, en specifiek op de N8?

We hebben hier in de commissie ook al heel veel aangeklaagd dat heel veel procedures heel langlopend zijn, zoals de aanleg van fietspaden en dergelijke. Ik vraag me ook af of er met mevrouw Demir al concrete afspraken zijn rond andere procedures die moeten versnellen of die op een andere manier moeten verlopen, zodat wij deze maatschappelijke projecten toch sneller en efficiënter kunnen uitvoeren.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneckhout (Groen): Eerst en vooral, collega Maertens en collega Fournier: dank voor de zeer relevante vraag. Ik denk dat het inderdaad breed gaat en dat het een terechte bezorgdheid van ons allemaal in deze commissie en het parlement zou moeten zijn.

Minister, ik schrik ook wel een beetje, net als de collega's, van die beslissing, in die zin dat alle elementen die u in uw uitleg aanreikt, eigenlijk ook gekend waren op het moment dat er een beslissing werd genomen in 2017 om de procedure complexe projecten toe te passen. Het is dus niet zo dat er nieuwe elementen zijn opgedoken, die tonen dat de procedure niet meer van toepassing is. Het zijn dus eigenlijk bestaande elementen, waarvan nu blijkt dat die procedure daar niet voor geschikt is. Ik kan dat voor een stuk wel volgen, maar dat betekent natuurlijk dat er eventueel wat tijd verloren zou kunnen zijn gegaan in de voorbije jaren.

Ik hoor u wel zeggen dat u alles wat daaruit gekomen is, gaat meenemen. Maar dat net op het moment dat we naar de bevolking zouden trekken, de handrem wordt opgetrokken en er een andere procedure wordt toegepast, is toch een klein beetje ongelukkig. Ik snap uiteraard de timing, en niemand heeft voor covid gekozen. Ik hoor ook de aankondiging van het consortium. En collega's Maertens en Fournier vragen ook of we dan toch zo snel mogelijk aan de slag kunnen, ook met de bevolking en alle andere betrokken actoren.

Wat is de impact op de timing? Op welke termijn wilt u landen met die Kustvisie? Wat is daar het engagement van u en van de Vlaamse Regering?

En op welke manier, ook methodologisch, zal die oefening van overleg met allerlei actoren, maar vooral dan toch de bevolking, gebeuren in dat proces? Is daar al duidelijkheid over in dat consortium?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, de complexe projecten maken het niet altijd eenvoudiger, zeker wanneer men de visie tegen 2100 wil realiseren. Ik ben eigenlijk meer voorstander van uw plan van aanpak, dat kordaat is en gericht op snelle en efficiënte investeringen. Alle ministers hebben natuurlijk geïnvesteerd in de kustveiligheid. En u doet dat ook. Er zijn ook heel wat projecten ingeschreven in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) om op de zwakke plekken te investeren. Dat is een goede zaak.

Minister, ik stel eigenlijk voor dat er, om draagvlak te hebben, in alle kustgemeenten een soort folder of brochure komt over wat er de laatste tien jaar gebeurd is aan de kust, wat u zult investeren aan de kust, welke zwakke plekken reeds zijn opgelost. En inderdaad, er zijn er nog een aantal die we moeten afleggen. Ook onder andere in Knokke is er heel wat ophef geweest. Het klopt dat het ruimtelijk vooral een impact heeft voor de mensen die een eigendom hebben aan de kust of in de omgeving, ook voor tweedeverblijvers, enzovoort, dat burgemeesters van kustgemeenten eigenlijk ook strijden. Ik begrijp enerzijds dat er geen overstromingen zijn, maar anderzijds dat hun bewoners toch ook tevreden zijn. We hebben dat ook gezien voor het energie-eiland. Het is zo ook een beetje met deze werken, waarbij men vreest dat men niet meer gaat kunnen sporten, dat mensen kopen voor zeezicht en dan geen zeezicht meer zullen hebben, dat dat heel veel effecten kan hebben op de natuur, op stromingen.

Er is wel wat werk aan de winkel. Maar, minister, ik denk dat u er goed aan doet om nu niet in het wilde weg een grote bevraging te doen, maar dat u eerder zegt wat we hebben gedaan en wat we de komende vijf jaar gaan doen. Er is nu een onderzoek. We pakken de zwakke plekken aan. Minister, het is heel belangrijk dat er inderdaad misschien eerst een goed overleg komt met de kustburgemeesters,

wat eigenlijk in het verleden niet zo was. Als ik zie hoe bijvoorbeeld destijds in Knokke burgemeester Lippens zelf grote affiches op alle grote gebouwen ...

De voorzitter: Collega, mag ik u vragen om af te sluiten?

Mercedes Van Volcem (Open Vld): ... hing, dan denk ik dat daar eigenlijk totaal geen draagvlak was. Dat had eigenlijk wel moeten gebeuren. Minister, als ik dan zie op de manier waarop u dat doet: met kleine stappen vooruit om geen drie achteruit te moeten gaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank voor de bijkomende vragen.

Uiteraard voor alle duidelijkheid: zoals mevrouw Fournier ook gezegd heeft, belangt de kustbescherming ons allemaal aan. We hebben ons Masterplan Kustveiligheid. Dat is tien jaar in uitvoering. Daar heeft men al heel wat investeringen voor gedaan. Ik heb er even het kostenplaatje van Masterplan Kustveiligheid bijgenomen: voor ruim 300 miljoen euro zijn er werken voorzien onder het mom van 'zacht waar het kan, hard waar het moet'. Dus er zijn heel wat infrastructuurwerken, maar ook heel wat zandsuppletiewerken. Zachte en harde maatregelen zijn daarin voorzien. Ruim 240 miljoen euro is al besteed en ook die andere 60 miljoen euro gaan we zeker verder besteden. Dat wil ik even duidelijk kaderen wat betreft ons Masterplan Kustveiligheid, waarmee we eigenlijk zorgen voor de beveiliging, minstens tot en met 2050. Die werken blijven dus zeker allemaal verder toekomstgericht doorlopen.

Het is inderdaad zoals mevrouw Van Volcem misschien zegt. Ik ben vorige week in Nieuwpoort een bezoek gaan brengen aan de werken die daar worden uitgevoerd. Specifiek gaat het daar over een stormvloedkering die daar gebouwd wordt. Het is heel imposant om te zien. Daar hebben we de folder gekregen van tien jaar Masterplan Kustveiligheid die het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) heeft opgemaakt. Die is inderdaad zeer boeiend. Die kan zeker ter beschikking gesteld worden aan de commissieleden hier. Maar er kan inderdaad ook beter naar de brede bevolking eens goed gecommuniceerd worden over wat men al allemaal gedaan heeft en wat men toekomstgericht nog plant, alles om ervoor te zorgen dat men al een beveiliging heeft tegen 2050.

Het complex project Kustvisie was inderdaad opgestart omdat men werken moet opzetten voor de beveiliging van de potentiële 3 meter stijging van de zeespiegel. Men kan inderdaad wel zeggen dat men in 2017 van mening was dat men die studie het beste plaatste onder de procedure complexe projecten om daar te zorgen voor veel inspraak, om te zorgen voor cocreatie en dergelijke. Maar nu is men tot de conclusie gekomen dat iedere keer dat men een grootschalige publieke raadpleging organiseert voor iets dat pas op heel lange termijn en op strategisch niveau wordt gerealiseerd, men daar geen draagvlak voor vindt. Er liggen met name vier scenario's op tafel waarover vandaag een publieke raadpleging zou worden georganiseerd. Het gaat om werken die potentieel binnen een paar decennia zouden worden uitgevoerd. Daarom is er voorgesteld om die weg te halen uit het decreet betreffende complexe projecten. Het heeft als dusdanig niets met de evaluatie van het decreet te maken of met de mededeling dat een en ander niet goed werkt bij het decreet betreffende complexe projecten. Het heeft vooral te maken met het feit dat het gaat over een heel langetermijnvisie op hoog strategisch niveau waarover vandaag niet iedereen de inschatting kan maken.

Dat wil uiteraard niet zeggen dat we daarover niet meer transparant en publiekelijk raadplegen. We hebben Alexander D'Hooghe betrokken. Ik denk dat iedereen in de commissie hem wel kent als iemand die heel veel heeft ingezet op inspraak en cocreatie. We blijven alleszins zorgen voor inspraak en dergelijke meer, maar we

willen niet vastzitten in het stramien van een complex project waarbij men stelt dat er bepaalde procedurefouten zijn gebeurd als er nog maar van de planning wordt afgeweken. Dat werkt niet voor die heel lange projecten. Dat wil ik duidelijk meegeven.

Mevrouw Fournier, u vraagt welke impact dat heeft op de N8 of waarom we nog starten met nieuwe procedures onder het huidige decreet Complexe Projecten. Ik zeg niet dat het decreet betreffende de complexe projecten over de hele lijn slecht is. Dat is helemaal niet het geval. Maar we moeten wel vaststellen dat er van de twaalf lopende dossiers, waarvan de meerderheid uit 2016 en 2017, op dit ogenblik maar drie de fase van het afronden van een voorkeursbesluit hebben bereikt. Voor twee heel belangrijke procedures, namelijk ECA en de nieuwe sluis van Zeebrugge, zijn drie instanties na het voorkeursbesluit naar de Raad van State getrokken. Dat is voor ons het signaal dat we dat decreet moeten durven evalueren en daar vraagtekens bij durven stellen.

Dat wil daarom niet zeggen dat we in de toekomst geen enkel dossier meer onder het decreet betreffende de complexe projecten willen laten verlopen. Het opzet van het decreet is nog altijd om grote infrastructuurwerken versneld te doen verlopen. We willen daar zeker aan vasthouden. Maar voor de projecten op heel lange termijn of voor de heel strategische projecten kunnen we beter komen tot een sui-generis-procedure waarbij sowieso opnieuw heel veel inspraak gebeurt en we de studies en bevindingen uit het verleden blijven honoreren. We nemen dat zeker mee, maar we zullen de burger niet continu confronteren met een keurslijf aan publieke raadplegingen met een vrij strakke routeplanning die goed is voor infrastructuurwerken, maar iets minder voor de langetermijnvisie. Ik hoop daarmee uw bekommernissen te hebben weggenomen.

Over het project van de Kustvisie zult u in de toekomst nog een en ander horen en we zullen dat ook in deze commissie nog bespreken. Desgevallend zal ik vragen of we de folder van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust ter beschikking kunnen stellen, zodat jullie een duidelijk overzicht zullen hebben van wat er allemaal in het kader van het masterplan is gebeurd.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Nogmaals, ik heb alle begrip voor die beslissing. Ik heb lokaal de afgelopen tien jaar behoorlijk wat ervaring met participatietrajecten. Daar merk je echt hoe abstracter en hoe verderaf beslissingen en realisaties zijn, hoe moeilijker het is om mensen gedreven te laten deelnemen aan de participatie en om een draagvlak te creëren.

Alleen wil ik ervoor waarschuwen – en daar hebt u niet op geantwoord, ongetwijfeld omdat u nu nog niet weet hoe dat zal zijn of wanneer het zal zijn – dat er op een bepaald moment wel een draagvlak moet worden gezocht. Op een bepaald moment moet er wel participatie en transparantie zijn. Daarvoor rekenen wij op u, minister, en ongetwijfeld ook op de trekker van het consortium, mijnheer D’Hooghe.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb ook niet direct een antwoord gekregen op een opmerking. Ik hoor dat u, minister, toch ook wel uw twijfels hebt over de procedure van het complex project. Dan vraag ik mij af waarom u toch nog een complex project gestart bent voor de N8. Ik had nog een bijkomende vraag maar u kunt daar niet meer op antwoorden. Wanneer is er voorzien in de evaluatie van de complexe projecten? Dat is al verschillende keren in verschillende commissies aangekondigd. Dat hoor ik dan misschien wel in een andere commissie.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stopzetten van de procedures tegen het voorkeursbesluit over het complex project voor de bouw van een nieuwe sluis in Zeebrugge – 3925 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project voor de bouw van een nieuwe sluis in Zeebrugge – 3991 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Op 10 juni maakte u bekend dat er een akkoord werd bereikt met de verschillende partijen die procedures hadden aangespannen bij de Raad van State tegen het voorkeursbesluit van het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge. Toen het nieuws bekend werd, zat ik in het schepencollege en wij waren allemaal heel verheugd dit te vernemen. Als gevolg hiervan zouden de verschillende procedures worden stopgezet. Dat is bijzonder hoopgevend nieuws. De procedures bij de Raad van State leken immers een grote bedreiging te vormen voor de realisatie van dit zeer belangrijke project voor Zeebrugge. Naast de bouw van de levensnoodzakelijke tweede zeesluis, bevat het project immers ook de aanleg van de Nx en maatregelen om de leefbaarheid van het dorp Zeebrugge te verbeteren.

In uw perscommunicatie zette u een ambitieuze timing uit voor de realisatie van het project, waarvan de schop in de grond zou kunnen gaan in 2024. Voordien moet er evenwel nog een oplossing gevonden worden voor enkele bedrijven die zullen moeten verhuizen voor de aanleg van de nieuwe sluis. Ik heb de volgende vragen, die Zeebrugge, de haven en het dorp beroeren.

Kunt u toelichting geven bij de overeenkomst die werd afgesloten met de verschillende partijen die procedures hadden aangespannen bij de Raad van State?

Zijn alle lopende procedures bij de Raad van State definitief stopgezet?

Welke timing voorziet u voor de volgende stappen in de procedure complexe projecten? Wanneer zou de nieuwe zeesluis volgens deze timing operationeel kunnen zijn?

Wat is de stand van zaken van de hervestiging van de bedrijven die noodzakelijkerwijze moeten verhuizen om de nieuwe zeesluis te kunnen realiseren?

Wat is stand van zaken van de onteigeningen? Wij horen dat heel wat panden al voorwerp hebben uitgemaakt van een verkoop en zijn toegetimmerd. Bij de bevolking komt dat dan als een verloedering over. Er is daar een inspanning nodig om de leefbaarheid te bewaren en om duidelijkheid te verschaffen.

Wat zal het project kosten en is er financiering voorzien? Staan er daarvoor middelen op de begroting?

Welke milderende maatregelen zijn er meegenomen? Graag kreeg ik een overzicht van de budgettering, timing en financiering ervan.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Op 8 juni laatstleden werd door de Vlaamse Regering via een elektronische procedure het punt over het complex project voor een nieuwe sluis in Zeebrugge behandeld. Een week later werd in de commissie Financiën gesproken over dit voorkeursbesluit. De vragen van de heer Rzoska gingen vooral over budgettaire kwesties en de afgesloten dading.

Ik kom bij u omdat ik vragen heb over de impact en de timing van het project. Het belangrijkste nieuws voor de regio is dat minister Diependaele zei: "Met het afsluiten van een dading werd afstand van geding gedaan door de tegenpartijen en zijn alle procedures tegen het voorkeursbesluit nu van de baan. Als gevolg hiervan kan de focus nu volledig gaan naar de verdere uitwerking van het project richting het projectbesluit."

In deze commissie kwam de discussie rond de nieuwe sluis en het daarbij horende complex project reeds eerder aan bod in maart 2021, en dat naar aanleiding van het advies van de auditeur van de Raad van State over het voorkeursbesluit. U ging toen onder andere in op de evaluatie van de complexe projecten en u zei dat dit project het verst gevorderd was. Daarnaast zei u: "Iedereen vraagt eigenlijk naar de exacte timing. Zoals ik al zei, wordt er gestreefd naar een definitief projectbesluit eind 2023. De effectieve start van de bouw van de nieuwe sluis van Zeebrugge kan dan ten vroegste in 2024 plaatsvinden." Kortom, de lopende procedure bij de Raad van State zorgde voor de nodige vertraging.

Nu de slopende procedure bij de Raad van State van de baan is, blijven nog enkele vragen over met betrekking tot de procedure complexe projecten en de timing. Wat is de impact op de timing nu er een dading is? Blijft u werken binnen het model van de complexe projecten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik kan u bevestigen dat de procedures bij de Raad van State tegen het voorkeursbesluit van de nieuwe sluis in Zeebrugge werden stopgezet na het bereiken van een akkoord met de respectievelijke partijen. Zoals u weet, werden drie procedures tot vernietiging van het voorkeursbesluit opgestart: door een groep burgers, door twee jachtclubs en een bedrijf uit Zeebrugge. De procedure door de groep burgers werd eind vorig jaar door de Raad van State verworpen wegens het ontbreken van het vereiste belang en wegens het niet tijdig overmaken van een memorie van wederantwoord. De twee overige procedures bleven lopen.

Van deze laatste twee procedures werd ons eind december vorig jaar het negatief auditoraatsverslag overgemaakt. Naar aanleiding van die lopende procedures zijn we gaan onderhandelen met de resterende partijen. Dat is uitgemond in drie dadingen, waarmee we erin geslaagd zijn om de partijen afstand van geding te laten doen. Zo zijn alle nog lopende procedures bij de Raad van State tegen het voorkeursbesluit van de baan.

Met de twee jachtclubs zijn afspraken gemaakt die hun voortbestaan garanderen. Zo werd afgesproken om de hinder tijdens de werken tot een absoluut minimum te beperken. Ook kregen de verenigingen garanties dat de jachthaven steeds goed toegankelijk zal blijven, zowel tijdens de werken als na de realisatie van de sluis.

In de overeenkomst gesloten met het bedrijf dat actief is in het projectgebied zijn er vertrouwelijkheidsbedingen opgenomen, waarop ik niet verder kan ingaan.

Nu alle procedures bij de Raad van State van de baan zijn, gaat de focus volledig naar de verdere uitwerking van het project richting projectbesluit. De voorbije maanden zijn we verder blijven werken richting projectbesluit, zodat de tijd die

potentieel verloren ging, tot een minimum kan worden herleid. Dat heb ik al toegelicht in de commissie van 18 maart. De bedoeling is nog altijd, zoals enkele collega's hebben gezegd, om naar een definitief projectbesluit te gaan eind 2023.

De start van de effectieve bouw van de nieuwe sluis start dus in principe ten vroegste in 2024. Deze timing is niet gewijzigd, maar is dus zeer krap. Het is moeilijk om vandaag een uitspraak te doen over de termijn waarop de sluis volledig operationeel zal zijn. De uitvoeringsfase, de derde fase, wordt momenteel verder doorlopen. Hier worden de verschillende redelijke alternatieven tegen elkaar afgewogen. De bouwtijd van het project hangt af van het alternatief dat straks het grootste draagvlak heeft. De operationalisering van de sluis is afhankelijk van het uiteindelijke project. Tegen eind dit jaar wordt de keuze van het inrichtingsalternatief verwacht. Dan zal er meer inzicht daaromtrent zijn.

Wat betreft de financiering, mevrouw Van Volcem, zitten we in de uitwerkingsfase. De kostenraming die in de onderzoeksfase begroot werd op een bedrag van 1,9 miljoen euro exclusief btw, zal verder verfijnd worden in functie van de redelijke alternatieven. Ook hier is de verdere uitwerking nog lopende. Het inrichtingsalternatief eind dit jaar zal een beter inzicht geven in de finale kostenraming.

In het kader van de uitwerkingsfase wordt ook een traject doorlopen rond de financiering van het project. Het is de bedoeling om tegen het projectontwerpbesluit ook een eerste voorstel van financieringsplan voor te leggen aan de Vlaamse Regering. Ik kan wat dat betreft ook verwijzen naar de commissie Financiën waar minister Diependaele geantwoord heeft op een vraag van de heer Rzoska op 15 juni. Hij heeft eenzelfde mededeling gedaan.

De ruimte voor de hervestiging of herlokalisatie van enkele bedrijven en de onteigening in Zeebrugge en bij uitbreiding in Brugge zelf, is schaars. Dat weten jullie beter dan ikzelf. Ondanks deze schaarste wordt met alle betrokken bedrijven naar oplossingen gezocht. Bij sommige bedrijven zijn het nog denkpistes, bij andere wordt het al heel concreet.

Een aantal bedrijven zullen dankzij de goede samenwerking met de stad Brugge en met de West-Vlaamse Investeringsmaatschappij kunnen herlokaliseren naar het nieuw in te richten bedrijventerrein De Spie. De Spie ligt in de buurt van het B-Park winkelcentrum in het noorden van Brugge. Deze bedrijven zijn nu in overleg met de West-Vlaamse Investeringsmaatschappij over de concrete voorwaarden en modaliteiten.

Ook binnen het havengebied worden in nauwe samenwerking met het Havenbedrijf Brugge-Zeebrugge als gebiedsbeheerder oplossingen gezocht voor water- en havengebonden bedrijven. Het zoeken naar herlokalisatieoplossingen voor getroffen bedrijven gaat onlosmakelijk samen met de vergoeding die het getroffen bedrijf krijgt voor de verwerving door de overheid van de te onteigenen bedrijfssite. Hiervoor heb ik zowel vorig jaar als dit jaar de nodige middelen op de begroting voorzien, opdat de afdeling vastgoedtransacties met de bedrijven de onderhandelingen kon opstarten. Deze middelen waren al voorzien. Het gaat niet over bijkomende middelen die mee opgenomen moeten worden. Specifiek voor de bedrijven hadden wij een bedrag voorzien van ongeveer een kleine 70 miljoen euro, en voor de woningen waren onteigeningen voorzien voor een bedrag van om en bij de 17 miljoen euro. De onderhandelingen zijn met sommige bedrijven reeds vergevorderd, en voor een aantal verwachten we alleszins nog dit jaar aankoopaktes.

Dan de woningen: ruim 70 procent van de woningen zijn verworven. Vele gebeuren door een minnelijke verwerving. Het gaat over zo'n 72 woningen die we trachten te verwerven. De bepaling en uitwerking van milderende maatregelen maken mee het onderwerp uit van het geïntegreerd onderzoek, en zijn vandaag nog volop in

uitwerking. In de loop van september wordt hierover nogmaals een participatiemoment georganiseerd met de inwoners van Zeebrugge. Deze input wordt dan vervolgens ook mee opgenomen in het verdere vervolg.

Dan kom ik bij de vraag van mevrouw Fournier, of we blijven werken binnen het model van de complexe projecten. We zijn blij dat de procedures bij de Raad van State van de baan zijn. Met dit complex project 'Nieuwe Sluis Zeebrugge', dat over een concreet infrastructuurwerk gaat, maakt de Vlaamse overheid de haven van Zeebrugge klaar voor de toekomst. Jullie weten dat het over drie pijlers gaat: de nautische toegang tot de achterhaven; de nieuwe verbindingsweg Nx, die de mobiliteit zal verbeteren; en de verbeterde infrastructuur en voorzieningen die ook de leefbaarheid van Zeebrugge voor de toekomst garanderen.

Het project heeft een grote impact op heel de omgeving. Vandaar dat dialoog, inspraak en cocreatie van zeer groot belang zijn. Ik ben alleszins blij dat we nu verder kunnen werken, in het kader van de uitwerkingsfase. We streven nog altijd naar een projectbesluit in 2023, en in 2024 dan effectief de spade in de grond. Maar nogmaals, die timing is heel krap. Als er in het kader van een aanbesteding of zo weer een kink in de kabel komt, door een procedure voor de Raad van State, of wat dan ook – daar hebben we de laatste tijd meermaals mee te maken – dan zal dat wel wat roet in het eten gooien inzake die timing. Maar we waken er alleszins over dat alles verder vlot kan verlopen.

Ik hoop met dit uitgebreide antwoord al uw vragen beantwoord te hebben, maar ik hoor het wel als er nog bijkomende zijn.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dank u wel voor uw antwoord, minister. U begrijpt dat ik dat van zeer nabij volg. U weet dat ik ook schepen ben van Openbare Werken in Zeebrugge, dus er zijn veel vragen. De mensen weten niet altijd wie wat organiseert. Het is positief dat reeds 70 procent van de woningen minnelijk onteigend konden worden. Dat zijn er toch meer dan 50, en dat zijn dan toch mensen die akkoord zijn. De bedrijven, dat loopt misschien iets moeilijker, maar het is goed dat daar ook de nodige inspanningen worden geleverd. Het nodige budget is voorzien. Maar ik zou toch één ding willen vragen, minister. U weet ook dat iets staat of valt met een goede communicatie, en met draagvlak creëren. U moet begrijpen dat de sluis een enorme impact heeft, op heel veel mensen. Ze hebben er angst voor, ze denken dat ze daar niet meer zouden kunnen wonen, dat het minder leefbaar zou zijn, en zo meer.

Wat ik u eigenlijk vooral wil vragen is of u een inspraakronde plant. Er is een wat ongemakkelijke communicatie geweest inzake een alternatief dat werd voorgesteld op een moment dat de stad zelf een grote consultatieronde had gehouden. Twee dagen nadien doorkruiste dat eigenlijk elkaar, wat heel spijtig is. Dan begrijpen de mensen het niet meer, en kunnen wij het niet meer uitleggen. En dan is het voor jullie ook moeilijk.

Wat ik vraag is dat u voor dit belangrijke project, dat meer dan 1 miljard euro kost, en dat van belang is voor de haven en heel belangrijk is voor de leefbaarheid van de mensen, u uw administratie de opdracht geeft om dat voldoende professioneel, met professionele mensen voor te bereiden. Wat bedoel ik daarmee? Dat er een professioneel team is inzake communicatie, om het eenvoudig uit te leggen, empathisch, de meerwaarde en het maatschappelijk belang duidend. Met toekomstige beelden moet men mensen hoop geven voor dit dorp. Ik denk dat dat zeer belangrijk is.

Minister, ik heb indertijd nog inspraakvergaderingen gehad over Elia, en ik kan u zeggen dat daar iemand van het ambtelijke type ... (*onverstaanbaar*)... Ik kan u

zeggen dat de hele zaal met proppen heeft gegooid. Het is geen gemakkelijk publiek, en ik zou erop willen aandringen dat, als u wilt landen, er voldoende middelen naar voren worden geschoven.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord. Nu, de nieuwe sluis van Zeebrugge is cruciaal voor de verdere uitbouw van de haven, ik denk dat dat hier niet meer gezegd hoeft te worden. Het is ook wel goed dat de datum van realisatie nu echt wel dichterbij komt. Ik hoop voor u, en ik hoop ook voor ons en voor de haven, dat u nog deze legislatuur de schop in de grond kunt steken.

Anderzijds is het ook wel zo dat de haven veel meer nodig heeft dan alleen maar die zeesluis. Enkelen van ons hebben deze of vorige week een schrijven ontvangen van de vereniging van havenondernemingen, Association Port of Zeebrugge Interests (APZI). En wat er, kort samengevat, in die brief stond, is dat onder andere de estuaire vaart heel belangrijk is, maar dat dat zeker ook niet de enige manier van ontsluiting is. Zij vragen ook wel om een volwaardige binnenvaartverbinding voor de haven van Zeebrugge. We hebben de Steenbruggebrug die nu gelukkig in de pipeline zit, maar er is ook de Dampoortsluis die eigenlijk in een bijzonder penibele situatie zit. En dan verwijzen ze in hun schrijven ook naar het Schipdonkanaal, en meer specifiek naar het al dan niet schrappen van de reservestroken. Minister, ik weet dat dit een dossier is dat hier niet even in de rand van een ander dossier kan worden besproken en toegelicht. Maar niettegenstaande wil ik toch het belang van dit dossier nog eens benadrukken, en toch wel vragen om hier geen overhaaste beslissingen in te nemen. Want als we echt willen gaan voor die modal shift via het spoor, via binnenvaart, dan denk ik dat we alle opties moeten openhouden.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, bedankt voor het antwoord.

Het is inderdaad ook een dossier waar we in het verleden ook al verschillende keren over van gedachten hebben gewisseld hier in de commissie. Ik zal niet te diep ingaan op een aantal aspecten, maar u weet dat er vanuit onze fractie en vanuit onze partij, ook lokaal, toch wel wat bezorgdheid is over voldoende ruimte voor de leefbaarheidsaspecten, die ook samenhangen met de keuze en de investeringen die daarvoor nodig zullen zijn. Ik ben dus zeer benieuwd naar de budgettaire kaders die voorzien zijn op het einde van het jaar om beide aspecten in kaart te brengen. U weet dat dat voor ons uiteraard de grote prioriteit is, naast de ontsluiting van de haven en de economische leefbaarheid.

Maar ik heb eigenlijk een zeer praktische vraag. Het woord 'dading' wekt in deze tijd altijd wat extra aandacht op. Ik begrijp dat u hier in een publieke zitting over een aantal aspecten weinig inzage kunt geven aan ons als parlementsleden, maar ik vraag toch of er een mogelijkheid is om dat op een vertrouwelijke wijze te kunnen inzien, zoals we dat bij eerdere en andere dadingen ook hebben kunnen doen. Voorzitter, dat is bij dezen ook een formele vraag, om dat op die manier op te nemen. Maar ik hoop dat de minister daarop kan ingaan.

De voorzitter: Collega Vaneekhout, ik zal die vraag ook richten tot de parlementsvoorzitter.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen.

Mevrouw Van Volcem, ik hoop inderdaad zeker niet dat men met proppen gaat gooien als er straks opnieuw een infovergadering plaatsvindt. Maar zoals ik daarstraks al heb gezegd is er sowieso een participatiemoment voorzien in september, waarbij het de bedoeling is om dan richting een inrichtingsalternatief te kunnen gaan.

Ik hoop dat het communicatiebureau dat hiervoor wordt ingeschakeld, het participatiemoment in september 2021 in goede banen zal leiden. Ik hoop dat het communicatiebureau van wanten weet en de verschillende alternatieven duidelijk kan toelichten. Dit moet leiden tot een inlichtingsalternatief waarover we hopelijk tegen het einde van dit jaar meer duidelijkheid hebben. Daaraan gekoppeld, zullen de verschillende milderende maatregelen hierin worden opgenomen. Ik zal de administratie alleszins vragen de nodige aandacht te geven aan de wijze waarop wordt gecommuniceerd. Ik neem aan dat er ten aanzien van de stad Brugge een terugkoppeling kan zijn en dat dit in goede banen zal worden geleid.

Het woord 'dading' is soms delicaat, maar het is steeds de bedoeling een geschil dat bij een of andere gerechtelijke instantie aanhangig is gemaakt of een potentieel toekomstig geschil te beslechten. Beide partijen doen dan wat water bij de wijn, wat hier ook is gebeurd met betrekking tot de dading met de jachtclub en de dading met het specifiek bedrijf. Daar staan heel vaak vertrouwelijkheidsclausules in. Het is dan aan de partijen om dit te respecteren. Aangezien ik deze dading mee heb ondertekend, wil ik die vertrouwelijkheidsclausule als partij graag honoreren en kan ik hier niet verder over uitweiden. Als de voorzitter van het Vlaams Parlement me vraagt die dading her of der ter inzage te leggen, is dat mogelijk, uiteraard met respect voor de vertrouwelijkheid.

Mevrouw Fournier, de modal shift blijft zeer belangrijk. Dit is in mijn beleidstoeelichting opgenomen en we blijven hierop focussen. Ik heb de brief van Voka ontvangen, maar ik zal vandaag niet verder uitweiden over de estuaire vaart, de reservatiestroken of andere ontsluitingen naar de binnenvaart. Dat zou ons te ver afleiden van deze specifieke vraag om uitleg over een belangrijk dossier, namelijk het complex project voor de nieuwe sluis van Zeebrugge. Het komt er vooral op aan daarop te focussen. We moeten de krappe timing zo veel mogelijk respecteren. Dit betekent dat we zo snel mogelijk tot een projectbesluit moeten komen, om dan in 2024 hopelijk tot de uitvoering van het project over te gaan. Dit project is van groot belang voor de nautische toegang, maar ook voor de mobiliteit. De verbindingsweg Nx en andere leefbaarheidsprojecten zijn hierin opgenomen. Ik neem aan dat we hier vooral op focussen en dat we hopen zo snel mogelijk vooruitgang te kunnen boeken.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik noteer dat u de administratie zult meedelen dat het communicatiebureau het nodige zal doen. Dat is zeer belangrijk, want we weten allemaal dat de mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) vooral technisch onderlegd zijn en een wetenschappelijke benadering hebben. Als dergelijke projecten worden voorgesteld, is het ook belangrijk zich in de plaats te stellen van de mensen die er wonen, goede communicatietechnieken en empathie te hebben en vooral niet enkel voor te stellen wat op technisch vlak zal gebeuren, maar ook wat de eventuele milderende maatregelen zijn en wat de voordelen van het een of het ander denkspoor voor de betrokkenen kunnen zijn.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik heb geen verdere toevoegingen. Ik dank u voor uw uitgebreide antwoord.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stopzetting van zandwinning in natuurgebieden op zee – 3928 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, de Noordzee is het grootste natuurgebied van België. Meer nog, je zou de Noordzee kunnen beschouwen als de elfde provincie van België, met een oppervlakte van bijna 3500 vierkante kilometer. Het is de thuis van ongeveer 2100 soorten planten en dieren. Maar de toestand van de Noordzeenatuur is zorgwekkend, ondanks de beschermde Natura 2000-gebieden. Versturende activiteiten, zoals zandwinning, gingen onverminderd door, zelfs in beschermd natuurgebied. Daarom roept de 4Sea-coalitie op tot de afbouw en uiteindelijke stopzetting van zandwinning in natuurgebieden op zee.

De zee stopt immers niet aan de grens. De nood aan zand kan dus bekeken worden op een Europees niveau. Daarnaast is het belangrijk om bewuste maatschappelijke keuzes te maken en de transitie in te zetten naar een circulaire economie, want zand is een niet-hernieuwbare grondstof en de zandlimiet is in zicht. Naast recycling is het ook belangrijk om de levensduur te verlengen inzake alles wat bouw en bouwmaterialen betreft. De winning van zeezand dient langdurige en structurele toepassingen te krijgen. Zand gebruiken voor bouwconstructies zorgt voor een lange levensduur van het product. Het regulier opspuiten van de kustlijn voldoet hier niet aan en is het aandachtspunt om de zandbalans beter in evenwicht te brengen. Alternatieve manieren voor onze broodnodige kustverdediging zijn en moeten meer doeltreffend en minder zandbehoevend zijn.

Het aangroeien van een mature duingordel, zelfs voor de dijk, past binnen het circulaire verhaal en is een nature-based solution voor onze kustverdediging. Op deze manier wordt het zand vastgehouden voor onze kust, in plaats van jaar na jaar opgespoten en opnieuw weggespoeld te worden richting Nederland.

In het Belgische deel van de Noordzee zijn alle beschermde gebieden Natura 2000-gebieden. De beschermde Natura 2000-zones herbergen twee belangrijke beschermde habitattypes: permanent met zeewater overspoelde zandbanken en rifen en grindbedden. Deze kwetsbare natuur moet worden beschermd om ze kans op herstel te geven.

De staat van instandhouding van de ondiepe zandbanken en omliggende gebieden is verarmd door een decennialange impact en wordt als matig ongunstig beoordeeld. Niet enkel de bodem werd aangetast, ook de waterkwaliteit is veranderd door een invloed van vervuild water vanaf het land.

Voor de benthosgemeenschap vond er waarschijnlijk een shift plaats naar soorten die zich snel en massaal kunnen voortplanten, en die weinig gevoelig zijn voor verstoring. Soorten die lang leven en zich slechts langzaam voortplanten, en meestal relatief groot kunnen worden, zijn zeldzaam geworden of zijn verdwenen.

Voor het habitatype van de grindbedden is de situatie helaas nog ernstiger. De staat van instandhouding van het gebied is ongunstig: de natuurlijke oesterbedden zijn volledig verdwenen en er kan niet aangetoond worden dat het gebied nog gebruikt wordt als paaigebied door haring. Enkel de habitat is nog aanwezig: er kon aangetoond worden dat zich nog keien en grotere rotsblokken in het gebied

bevinden. De geassocieerde sessiele epifauna kan zich echter niet ten volle ontwikkelen.

De Natura 2000-gebieden op zee omvatten in theorie een groot deel van het Belgische deel van de Noordzee. Helaas gaat het over papieren bescherming. Het zijn lijnen op een kaart, maar sinds de Natura 2000-gebieden hun beschermingsstatus kregen, werden weinig tot geen effectieve beschermingsmaatregelen ingevoerd.

Er zijn geen acties op zee die enige biodiversiteitswaarden beschermen, herstellen, versterken of eigenlijk zelfs conserveren. Tot op heden is de toestand van de Noordzeenatuur zorgwekkend, zoals aangeduid in de zesjaarlijkse rapporten van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. De druk op het mariene milieu is immers groot en groeit elke dag. Daar zijn we ons van bewust, minister. Momenteel zijn er vijf activiteiten: recreatie, scheepvaart, visserij, baggeren en militaire activiteiten met exclusieve rechten in het Belgische deel van de Noordzee. De verouderde wet Marien Milieu creëert op deze manier een oneerlijk speelveld, waarbij de natuur de grote verliezer is.

Eigenlijk zouden alle activiteiten in het natuurgebied een passende beoordeling moeten ondergaan, zoals dit bijvoorbeeld voor het plaatsen van windmolens al het geval is. In ieder geval horen de meeste activiteiten eigenlijk niet thuis in dat Natura 2000-gebied, zolang ze in een slechte staat van instandhouding verkeren.

Minister, wat is uw standpunt en wat plant u te doen om zandwinning uit zee te verhinderen bij werken inzake kustverdediging?

Deelt u deze analyse en wenst u daar rekening mee te houden bij de voorwaarden inzake aanbestedingen en opdrachten inzake kustverdediging?

Welke kustverdedigingsplannen staan op stapel voor onze kust en welk budget is daarvoor voorzien?

Welke concrete werken zult u dit en volgend jaar doen en kunt u nog met de hogere bevindingen rekening houden en het opspuiten van zand uit de zee verhinderen?

Acht u een passende beoordeling noodzakelijk of niet en heeft dat impact op geplande openbare werken aan de kust die een beroep doen op zand uit de zee?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Van Volcem, dank u voor uw vraag. Zeegranelen blijven uiteraard een belangrijke grondstof voor de bouwindustrie, maar ze zijn ook nog altijd onmisbaar inzake de kustverdediging. Op het Belgisch continentaal plat zijn meerdere winzones afgebakend.

Enkel winzone 2, die u ook vernoemd hebt, ligt in het Habitatrichtlijngebied Vlaamse banken. De concessie voor zandwinning in deze winzone van de Vlaamse overheid dateert al van voor de afbakening van het Habitatrichtlijngebied Vlaamse banken in het Marien Ruimtelijk Plan 2014. Die concessie loopt nog tot en met 31 juli 2022. Het aandeel gewonnen zand uit deze zone voor kustverdediging is vandaag al zeer beperkt en bedraagt slechts 11 procent van de totale hoeveelheid zand voor kustverdediging in de periode 2011 tot 2020. Mits er voldoende alternatieven beschikbaar zijn, zal er in de resterende looptijd van de concessie, dus tot juli 2022, geen zand meer ontgonnen worden uit deze winzone 2 voor kustverdediging, en zal deze concessie van de Vlaamse overheid ook niet vernieuwd worden. Dus in juli 2022 loopt dit sowieso definitief af.

Naast het inzetten op hergebruik van zandige specie en nature based solutions, zoals onder andere duin voor dijkprojecten en vooroeversuppleties, zal er nog

steeds zand gewonnen moeten worden in de overige winzones op het Belgisch continentaal plat om aan de onderhoudsbehoefte te kunnen voldoen. De eigenschappen van zand uit alternatieve winzones zijn niet steeds evenwaardig voor de toepassing op het strand. Daarbij gaat de verhoogde aandacht naar de impact op de waardevolle grindbedden vanuit de meest nabijgelegen wingebieden. Dat gaat dan vooral over het zuidelijke deel van de Oosthinderbank. Tot slot zal ook verkennend onderzoek uitgevoerd worden in de voorziene zoekzone voor zandwinning in het Marien Ruimtelijk Plan.

Voor de komende opdrachten inzake kustverdediging zal geen zand meer gewonnen worden uit de windzone binnen het Habitatrichtlijngebied en zal dus gebruikgemaakt worden van alternatieven.

De komende jaren staat de afwerking van het masterplan Kustveiligheid, dat ik daarstraks ook al heb toegelicht, nog op het programma. Dat omvat de afwerking van het suppletieprogramma, dus restsuppleties in Knokke-Heist, alsook de afwerking van de overstromingsbeschermingsplannen via de havens.

Dit omvat de afwerking van de stormvloedkering in Nieuwpoort, het ontwerp en de uitvoering van overstromingsmaatregelen in de haven van Oostende, de vernieuwing van de uitwateringsconstructie van de Blankenbergse Vaart in Blankenberge en de tweede fase stormmuren in de haven van Zeebrugge. Hiernaast is er ook nog de toetsing van de sluizen en stuwen en de maatregelen die hieruit zullen volgen. Het geraamde afwerkingssaldo van het Masterplan Kustveiligheid bedraagt ongeveer 61 miljoen euro. Dat is vervat in het jaarlijkse budget voor waterbeheersing en kustverdediging van ongeveer 30 miljoen euro. Voor meer details kan ik u verwijzen naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 681 van uzelf, mevrouw Van Volcem.

Welke concrete werken zullen wij nog plannen? De invulling van het suppletieprogramma 2021/2022 wordt mee vorm gegeven door de resultaten van de tussentijdse veiligheidstoetsing van de zeewering. Dit zal gebeuren op basis van de resultaten van de airborne LiDAR-meetvlucht die uitgevoerd werd op 28 april 2021. De invulling en aanbesteding van de effectieve bestellingsopdrachten is voorzien voor het najaar 2021. De effectieve uitvoering wordt in principe voorzien in 2022. In het voorjaar van 2021 werd al gesuppleerd in Raversijde-Mariakerke, Bredene en Duinbergen.

Ten slotte vraagt u of ik een passende beoordeling noodzakelijk vind. Een passende beoordeling is voorzien in de fase van de concessieaanvraag en werd al uitgevoerd. Dit betreft federale materie en heeft geen invloed op de individuele projecten, met uitzondering van eventuele voorwaarden die opgelegd worden.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik ben een groot natuurliefhebber en ook bevoegd voor natuur in Brugge. Zo komen mensen mij dan ook allerhande vragen stellen. Het doet mij eigenlijk wel plezier dat een stuk van die werken, 11 procent gedurende 10 jaar, nog relatief beperkt is. Maar het doet mij nog meer plezier dat die concessie op 31 juli 2022 afloopt en dat de zandwinning in dat natuurgebied niet zal worden voortgezet. Ik denk dat dit een klaar, duidelijk en positief antwoord is.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Als het over zand gaat, weet de minister dat ik meestal aansluit. Wij hebben daar eerder ook al over van gedachten gewisseld. Ik leg ook de link met de vraag over de Kustvisie. Als wij elk jaar minstens 30 miljoen euro geven aan het opspuiten van zand op onze stranden, dan toont dat net de

dringendheid aan om een andere visie op onze kust te gaan ontwikkelen. We moeten kijken hoe we op een meer natuurlijke manier onze kust resistent kunnen maken tegen de klimaatopwarming en de stijging van de zeespiegel. Anderzijds moeten wij er ook voor zorgen dat het op een andere manier ook recreatief en toeristisch aantrekkelijk blijft. Ik hoor dat de concessie volgend jaar afloopt en dat u mits voldoende garanties niet de intentie hebt om ook zelfs in de komende maanden nog zand te laten winnen in de winzone 2. Is dat dan de enige plaats in echte Natura 2000-gebieden, die ongeveer een derde van onze Belgische kust uitmaken, waar er aan zandwinning wordt gedaan? Of zijn er ook andere plaatsen in Natura 2000-gebieden waar er aan zandwinning wordt gedaan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Specifiek in de winzone 2, dat Habitatrichtlijngebied, loopt de zandwinning af op 31 juli 2022.

Ik denk niet dat de andere winzones op het Belgisch continentaal plat – want er zijn er meerdere – in een Habitatrichtlijngebied liggen. Maar ik zal dat veiligheidshalve navragen, zodat ik geen foute mededelingen doe. Ik heb begrepen dat alleen die winzone 2 in het Habitatrichtlijngebied ligt. Maar zoals gezegd zal ik dat nog eens checken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van de hyperloop als transportmiddel – 3931 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke bouw van een hyperloop als transportsysteem in Vlaanderen – 3955 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijkheden van de hyperloop in Vlaanderen – 3994 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, collega's, politici pikken het idee van een hyperloop als transportmiddel steeds meer op. Ook Vlaanderen liet het potentieel van het hypersnelle vervoer door luchtledige buizen onderzoeken. Met een hyperloop zou er aan een snelheid van 1000 kilometer per uur gereisd kunnen worden. De hyperloop werd eind vorig jaar opgenomen in de officiële duurzame mobiliteitsstrategie van de Europese Commissie. De technologie zou verplaatsingen over grote afstanden efficiënter maken. In de strategie van de Europese Commissie staat eveneens dat de technologie in de nabije toekomst levensvatbaar zal zijn.

Vlaanderen wil als logistiek centrum niet achterblijven. Het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) heeft ondertussen eveneens het potentieel van een hyperloop als transportmiddel voor personen en vracht laten onderzoeken. De studie heeft ook de impact van een hyperlooptraject door Vlaanderen onderzocht en daaruit blijkt dat de technologie theoretisch duidelijk haalbaar is voor afstanden tot 1500 kilometer. Ook op kortere afstanden, tussen 300 en 500 kilometer, kan een hyperloop spoorverbindingen of korte afstandsvluchten vervangen of minstens aanvullen.

Minister Crevits is alvast gewonnen voor de hyperloop. Ze is van mening dat het een belangrijke stap zou zijn om het goederentransport over de weg terug te dringen. Uit veiligheidsoverwegingen lijkt het vrachtvervoer de eerste toepassing voor de hyperloop te zijn.

Volgens de studie is de hyperlooptechnologie op korte afstand niet interessant en heeft een Vlaams traject alleen kans op slagen als het binnen een internationale verbinding past. Een hyperloop tussen Antwerpen en Brussel is de meest attractieve route, omdat ze deel kan zijn van de verbinding tussen Amsterdam en Parijs. Een hyperloop zou de reistijd tussen de hoofdsteden met 75 procent verminderen in vergelijking met de hogesnelheidstrein. Het voorgestelde project zou 5 miljoen ton goederen of 15,64 miljoen passagiers kunnen vervoeren. Dat is niet niks. Er zijn nog heel wat technologische maar ook juridische uitdagingen. Dat de hinderpalen veel groter lijken dan de mogelijke winsten en dat er in Vlaanderen weinig of geen kennis van het concept bestaat, schrikt de Vlaamse Regering niet af. Zo raadt VLAIO aan om met beperkte investeringen een Vlaams ecosysteem rond de hyperloop te creëren. Minister Crevits ziet echter een rol voor onze industrie en onze universiteiten. VLAIO laat de aanbevelingen door het innovatieplatform van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) concretiseren.

De hyperloop zal echter in de eerste plaats kunnen worden ingezet om goederen te vervoeren en kan dus een belangrijk instrument worden in de aanpak van files en de modal shift. Daarom heb ik een aantal vragen voor u, minister.

Bent u even positief als uw collega over de mogelijkheden van de hyperloop?

Uw beleid bestaat er onder andere uit om vrachtvervoer van de wegen te halen en door te sluizen naar andere vervoersmodi. Ziet u in de hyperloop een bijkomende alternatieve vervoersmodus die kan worden ingepast in uw beleid?

Technologische innovatie is een van de pijlers van uw beleid. Zal die technologie volgens u bijdragen aan een structurele wijziging in het goederentransport?

Zult u ook op Europees niveau contacten leggen en stappen ondernemen om die wijze van goederentransport te faciliteren en te versnellen?

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, collega Verheyden heeft het onderwerp al uitvoerig geschetst. Ik zal dat niet allemaal herhalen. Ook de vragen zijn gelijklopend.

Ik heb ook van mijn kant, minister, de vraag wat uw visie is als minister van Mobiliteit over de hyperloop. Kan die een plaats hebben in het Vlaamse beleid met betrekking tot het vracht- en/of personenvervoer?

De rest is allemaal al aan bod gekomen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De heer Verheyden was zeer volledig en ik zal me dan ook focussen op de drie specifieke vragen.

Minister, wat is uw visie op het potentieel van de hyperloop in onze Vlaamse regio?

In hoeverre wordt het concept van de hyperloop meegenomen in de uitwerking van de Vlaamse mobiliteitsvisie op langere termijn?

Hoe schat u het potentieel van de hyperloop in, specifiek voor het goederenvervoer? Is de hyperloop een realistisch alternatief voor de goederenstromen tussen de Vlaamse havens onderling, maar ook tussen Vlaanderen en het Ruhrgebied?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ben enthousiast over het potentieel van een hyperloop en de mogelijke mobiliteitsoplossingen die dit toekomstgericht kan bieden. De technologie staat echter nog niet op punt en een en ander dient verder uitgewerkt te worden. Het is iets te voorbarig om al conclusies te trekken omdat de technologie slechts getest is op zeer beperkte tracés, er nog heel wat onduidelijkheid is over de kostprijs, over de commerciële haalbaarheid, over de veiligheid en capaciteit. Er is dus nog heel wat bijkomend onderzoek nodig, maar ik sta alleszins open voor alle mogelijke innovatieve concepten en technologische vooruitgang. We moeten deze piste zeker verder bewandelen.

Naast ondergrondse logistieke systemen moeten we bijvoorbeeld ook kijken naar het autonoom rijden van vrachtwagens en treinen en het autonoom varen en vliegen. Ik denk dat we inzake technologische vooruitgang nog heel wat mogen verwachten.

Daarom volg ik met de nodige interesse het project 'Cargo sous terrain' (CST) in Zwitserland op, waarbij men tegen 2031 ondergronds een flexibel transport voor kleinere goederen wil opzetten. Ook in ons land is een Gents bouwbedrijf bezig met een dergelijk project, 'Tube Cargo Express' (TCX). Ook dat is een innovatief project dat alle aandacht moet krijgen.

Onderzoek en ontwikkeling staan dus zeker niet stil en dat juichen we alleen maar toe. Of de hyperloop ooit een oplossing biedt als alternatieve vervoers- en transportoplossing zal in de toekomst wel blijken. We blijven het in elk geval zeker opvolgen, al is het nu nog geen pasklare oplossing voor de huidige mobiliteitsproblemen.

De Vlaamse mobiliteitsvisie legt heel sterk de nadruk op het belang van innovatieve technologieën om de persoonlijke, maatschappelijke en economische kosten van tijdverlies, onbetrouwbaar en niet-duurzaam verkeer en vervoer aan te pakken. In het kader hiervan volg ik dus de evoluties inzake de hyperloop op. Het is vandaag echter te vroeg om een nieuw en experimenteel transportmiddel als de hyperloop al op te nemen in de mobiliteitsvisie.

Ook in het kader van de havenstrategie heb ik ondergronds transport aan bod laten komen als toekomstige oplossing.

Op langere termijn kunnen dergelijke concepten zeker mee opgenomen worden voor een verdere modal shift. Zowel voor goederenvervoer als voor personenvervoer biedt het een interessante oplossing.

Op Europees niveau, mijnheer Verheyden, kan de hyperloop in het kader van het Europees Klimaatbeleid ook een interessante piste zijn om verder te onderzoeken. Alleszins kijk ik wat dat betreft met open vizier naar de toekomst en naar de wereld. Als uit de studie van minister Crevits straks mag blijken dat er wel degelijk een potentieel is voor de hyperloop en dat er voordelige effecten zijn voor Vlaanderen, is het zeker van belang om dat Europees mee uit te dragen en te verspreiden. Ik kijk met veel interesse uit naar de studie die besteld is en zeker een en ander meer toekomstgericht zal verduidelijken.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, ik denk dat we allemaal over de partijgrenzen heen een beetje op hetzelfde niveau zitten. Innovatie, onderzoek en ontwikkeling, zijn ook inzake mobiliteit bijzonder belangrijk.

Ik heb deze morgen de vraag gesteld aan minister Crevits. Het gaat inderdaad vooral om ontwikkeling en onderzoek en dergelijke. We beseffen allemaal dat het vandaag

nog verre toekomstmuziek lijkt, maar dat kan vrij snel evolueren naar concrete toepassingen. In die zin is het toch wel interessant dat u de hyperloop opneemt in uw mobiliteitsvisie.

De collega's hebben al verwezen naar concrete toepassingen voor onze havens. Ik zie daar voor onze havens ook eventueel een hyperloop richting Groot-Brittannië, wat belangrijk kan zijn voor transport. De heer Keulen had het over een hyperloop richting Ruhrgebied. In het kader van de modal shift voor het vrachtvervoer is het interessant om dat nu reeds te bekijken en eventueel voor te bereiden.

Ik kan me voorstellen dat dat inzake ruimtelijke ordening voor de nodige uitdagingen zal zorgen. We hebben enkele weken terug de hele geschiedenis gezien van de pijplijnen die zouden worden aangelegd. Ik kan me niet inbeelden dat een hyperloop op dat gebied voor minder ruimtelijke problemen zou zorgen. Bent u niet bereid om nu reeds de zaken te bekijken in functie van de toekomst? We moeten echt mee zijn als het verhaal zich gaat aanbieden. Ik ben ervan overtuigd dat dat wel eens sneller zou kunnen gebeuren dan we nu vermoeden.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, ik heb niet echt opmerkingen. Het potentieel zal nog moeten blijken.

Ik sluit me aan bij de heer Verheyden, dat we klaar moeten staan op het gebied van ruimtelijke ordening. We hebben al vaker gemerkt dat het niet alleen technologische beperkingen zijn die een rem kunnen zetten op een project. Dat is ook van mijnentwege een zekerheid.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Innovatie is goed en spannend. Het is goed dat Vlaanderen mee op de kar springt.

Het lijkt erop dat het hier in eerste instantie om goederentransport zou gaan. Wat betreft personenvervoer moeten we altijd in ogenschouw nemen dat er zoiets als de wet van behoud van reistijd en verplaatsingen, de BREVER-wet, bestaat. Ik ken dat ook niet per se, maar het betekent dat mensen de laatste decennia geneigd zijn om zeventig à negentig minuten van hun dag te besteden aan verplaatsingen. Als ze zich verder kunnen verplaatsen in dezelfde tijd, daar moet men in het algemene mobiliteitsbeleid rekening mee houden. Dat mag ons niet tegenhouden om de hyperloop mee te nemen in onze toekomstige mobiliteitsvisie.

Er is toch één opmerking die ik zou willen maken. We zien die studie, we zien het potentieel. Het is altijd heel belangrijk om te durven dromen, maar we moeten toch ook kijken naar wat we op korte termijn kunnen doen. Daar zie ik toch een Vlaanderen waar, wanneer men plannen maakt voor trams, die na 20 jaar eindigen in een lange bus. Dat is toch nog altijd de eerste inspanning die we moeten doen: op korte termijn zorgen dat korte verplaatsingen in Vlaanderen, dankzij overheidsinvesteringen, op een efficiënte manier kunnen gebeuren. Daar ligt toch de grootste nood in ons mobiliteitsbeleid.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende bedenkingen en opmerkingen.

De studie die werd uitgevoerd in opdracht van VLAIO had betrekking op zowel goederen als passagiers. Wat dat betreft is er voor beide een voorzichtige inschatting gemaakt. Er was een vraag om dit toch mee op te nemen in de mobiliteitsvisie.

Ik wil toch heel duidelijk benadrukken dat in de mobiliteitsvisie het aspect van innovatieve technologieën wel degelijk mee opgenomen is. Maar we denken dat het vandaag nog iets te voorbarig is om er het hele verhaal van de hyperloop mee in op te nemen, omdat dit een concept is dat eigenlijk op technologisch vlak nog veel verder uitgewerkt moet worden. Om nu vandaag in onze mobiliteitsvisie te kiezen voor hyperloop 'tout court', daarvoor is er op dit moment nog te veel onduidelijkheid. Maar, onrechtstreeks, door het feit dat we in de mobiliteitsvisie enorm focussen op innovatieve technologieën om alle huidige gekende mobiliteitsproblemen aan te pakken, zitten alle mogelijke technologische vernieuwingen er wel mee in vervat. Dat wou ik toch nog even verduidelijken.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik begrijp natuurlijk uw standpunt, minister, wanneer u zegt dat het nog te vroeg is om het echt mee op te nemen in de mobiliteitsvisie. Ik heb die suggestie enkel geopperd vanwege het aspect ruimtelijke ordening, omdat ik ervan overtuigd ben dat dat in de toekomst wel degelijk een issue zal worden. We hebben het voorbeeld gezien van de pijplijnen. Dat is uiteindelijk mee opgenomen in de mobiliteitsvisie. We hebben gezien tot welke discussies dat leidt, bij natuurbewegingen, bij getroffen gemeenten en bewoners. Dat zal met die hyperloop net hetzelfde zijn. Vandaar dat ik dus die suggestie geopperd heb om dat mee op te nemen.

Ik kan alleen maar uit uw antwoord afleiden – en ik denk dat de collega's het met mij eens zullen zijn – dat dit inderdaad in de toekomst wellicht opnieuw op de agenda zal komen, en dat we de discussie nog zullen voeren. Dank u wel.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kritiek van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Minaraad op de visienota 'Clean Power or Transport' – 3960 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de adviezen met betrekking tot de visienota 'Clean Power for Transport' – 3977 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, met de visienota 'Clean Power for Transport' (CPT) wilt u ervoor zorgen dat tegen 2025 20 procent van alle nieuwe personenwagens elektrisch rijdt en dat dit tegen 2030 opgekrikt wordt naar 50 procent. In totaal zouden er tegen 2030 in Vlaanderen een half miljoen elektrische wagens moeten rondrijden.

De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) is echter van oordeel dat dit streefdoel te laag ligt en vindt de visienota achterhaald. Hij wijst erop dat de aankoop van een elektrische wagen de komende jaren goedkoper zal worden en dat de grote autofabrikanten zelf massaal aankondigen dat ze de productie van auto's met verbrandingsmotoren zullen uitfaseren. Bovendien kan volgens de SERV ook de voor elektrische bedrijfswagens gunstige fiscaliteit vanaf 2026 meegenomen worden in de redenen waarom het ambitieniveau hoger mag. Volgens de SERV is de fiscale maatregel van de federale overheid op zich al bijna voldoende om de doelstelling van 500.000 elektrische auto's in 2030 te halen. De SERV vraagt zich

in zijn advies dan ook luidop af wat de meerwaarde is van een visietekst als de ambities niet verder reiken dan wat er al is of spontaan zal komen? Deze aanpak zou ook betekenen dat er onvoldoende investeringen in laadinfrastructuur en in het elektriciteitsnet zullen gebeuren.

De SERV plaatst ook vraagtekens bij de vergroening van vrachtwagens en bussen.

Minister, volgens de SERV is de weg naar de vergroening van dat verkeer niet voldoende uitgewerkt. Wat het openbaar vervoer betreft, zitten de ambities volgens de SERV dan weer goed, maar het ontbreekt De Lijn aan middelen om die ambities uit te voeren. U hebt gesteld dat u het advies van de SERV eerst grondig zou analyseren en dat u er niet voor zou terugdeinzen de ambities aan te scherpen.

Ondertussen heeft de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) ook een advies over de visienota gegeven. De Minaraad is milder, maar stelt dat er meer aandacht voor de vergroening van het zware vrachtvervoer moet zijn en dat er wel doelstellingen naar voren worden geschoven, maar dat er nog geen raming van de budgettaire impact is. De Minaraad verwacht van de Vlaamse Regering dat ze een raming opmaakt voor de looptijd van deze ontwerpvisie en dat ze die raming ook regelmatig evalueert. Bovendien stelt de Minaraad zich vragen bij de vaststelling dat de uitdagingen alleen maar toenemen, maar dat het team dat de visie moet coördineren, wordt afgeslankt. De Minaraad vraagt zich af of dit team voldoende menskracht en middelen heeft om de taken naar behoren in te vullen.

Minister, hebt u het advies van de SERV ondertussen grondig geanalyseerd? Met welke zaken gaat u al dan niet akkoord? In welke mate bent u bereid de visienota aan te passen op basis van de kritiek van de SERV? Zal het eventueel opkrikken van de ambities ook leiden tot een nood aan bijkomende middelen? Hoeveel bijkomende budgetten zijn volgens u in een aantal scenario's nodig?

Hoe staat u tegenover het advies van de Minaraad? Met welke zaken gaat u al dan niet akkoord? Zult u een budgettaire raming voor de looptijd van de ontwerpvisie maken? Zo ja, wanneer kunnen we die raming verwachten? Hoe regelmatig zal die raming worden geëvalueerd?

Wanneer denkt u, tot slot, de definitieve visienota aan de Vlaamse Regering te kunnen voorleggen?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Voorzitter, ik kreeg daarnet het bericht dat de heer Gryffroy vastzit in een andere commissie. Er was me gevraagd bij u te informeren of het mogelijk was deze vragen om uitleg wat naar achteren te schuiven, maar mevrouw Ryheul was al begonnen met haar vraag te stellen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul, gaat u ermee akkoord deze vragen om uitleg iets later vandaag verder te behandelen?

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Ik wil uiteraard collegialiteit tonen. Voor mij is dat geen probleem.

De voorzitter: In dat geval behandelen we eerst de volgende vraag om uitleg.

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de contracten tussen Lantis en 3M, en het toezicht daarop – 3979 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Voorzitter, vorige week zijn tijdens het actualiteitsdebat heel wat vragen onbeantwoord gebleven. Een aantal van die vragen zullen het voorwerp van de onderzoekscommissie uitmaken, maar een aantal vragen zijn relevant en verdienen een sneller antwoord.

Minister, de dading die Lantis en 3M hebben gesloten, dateert oorspronkelijk uit de vorige legislatuur, namelijk van 8 november 2018. Aan die dading is op 2 december 2019 een door beide partijen ondertekend addendum toegevoegd. U was toen al minister van Mobiliteit en Openbare Werken. U hebt tijdens het actualiteitsdebat verklaard dat u anderhalf jaar na de ondertekening nog altijd niet op de hoogte was van dat addendum. We weten nochtans dat de Vlaamse Regering in de raad van bestuur van Lantis wordt vertegenwoordigd door twee regeringscommissarissen, waarvan er eentje tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken behoort.

Minister, hebt u ondertussen al contact met de regeringscommissarissen gehad? Hebt u hun gevraagd waarom ze u niet op de hoogte hebben gehouden met betrekking tot dat addendum?

U was eind 2019 al bevoegd voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Vindt u het aanvaardbaar dat u niet op de hoogte bent gebracht van de dading of van het addendum? Zo ja, bent u dan van mening dat deze zaak, die de volksgezondheid betreft en die een impact op de begroting van de Vlaamse overheid heeft, voor u, als toezichthoudend minister, niet relevant is? Zo neen, roept u de regeringscommissarissen of althans toch de regeringscommissaris die onder uw bevoegdheid valt op het matje? Trekt u zijn functioneren in twijfel?

Tijdens hetzelfde debat zei u ook: "Men vraagt hier of er nog andere dadingen zijn. Specifiek rond het verhaal van PFOS is dat mij niet bekend. Maar ik zal zeker bij Lantis opvragen of er nog sprake is van andere dadingen." Minister, kunt u daarover meer informatie geven? Hebt u al navraag gedaan en, zo ja, kunt u meedelen of er desgevallend, althans voor wat betreft de dadingen of overeenkomsten die onder uw bevoegdheid vallen, nog dergelijke dadingen gesloten zijn tussen Lantis en 3M en zo ja, wat daarvan dan de inhoud is?

Welke initiatieven hebt u in dit verband inmiddels genomen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Janssens, wat betreft de regeringscommissaris kan ik u meegeven dat sinds ik bevoegd ben voor Openbare Werken en Mobiliteit, de regeringscommissaris sowieso op regelmatige tijdstippen een terugkoppeling en rapportering doet aan mijn kabinet, en dit specifiek inzake de punten die besproken worden op de raad van bestuur van Lantis.

Specifiek wat het addendum bij de dading betreft, het addendum van december 2019: dit betreft een dossier dat niet formeel op de raad van bestuur van Lantis is geweest. Het werd enkel op het managementcomité besproken en doorgedelegeerd aan de CEO om te ondertekenen. In dat addendum worden nadere werkafspraken gemaakt en beheersmaatregelen beschreven. Het document heeft geen enkele bijkomende financiële impact. Aangezien het addendum enkel een operationele uitwerking van eerder gemaakte afspraken in de dading van 8 november 2018 betreft, is hierover dan ook niet gerapporteerd aan mij noch aan mijn kabinet. Ik heb ondertussen wel aan de regeringscommissaris gevraagd om ook steeds over het managementcomité te rapporteren, zodat wij van zoveel mogelijk zaken sowieso op de hoogte zijn.

Over het functioneren van de regeringscommissaris als dusdanig kan ik kort zijn. Ik heb op dit ogenblik geen enkele reden om hem op het matje te roepen of om zijn functioneren ter discussie te stellen. De vertrouwensrelatie met de regeringscommissaris is tot op heden op geen enkele manier geschaad.

U vraagt naar de overeenkomsten en de dadingen. Lantis heeft sinds haar oprichting in 2002 als bouwheer van de Oosterweelverbinding bijna zeshonderd overeenkomsten afgesloten in functie van de realisatie van haar maatschappelijk doel. Enkele daarvan betreffen dadingen. Een dading is een overeenkomst waarbij partijen met het oog op de beëindiging of voorkoming van een geschil een aantal afspraken maken waarbij ook wederzijdse toegevingen worden gedaan. Op die manier worden tijdrovende en kostelijke discussies voor een rechtbank vermeden. Dit soort overeenkomsten wordt courant gebruikt door zowel publieke als private rechtspersonen alsook door particulieren. Artikel 10 van haar oprichtingsdecreet voorziet uitdrukkelijk dat Lantis dadingen mag afsluiten.

In alle gevallen waarin Lantis tot op heden een dading heeft afgesloten werd er telkens vanuit de taakstelling van Lantis een zorgvuldige afweging gemaakt van de kosten en de baten van een akkoord ten opzichte van een potentiële gerechtelijke procedure. Het afsluiten van dadingen door Lantis ging steeds gepaard met het zorgvuldig doorlopen van het besluitvormings- en vertegenwoordigingsproces waarbij de raad van bestuur voorafgaandelijk aan de ondertekening zijn goedkeuring verleende en de regeringscommissarissen ter zake administratief toezicht hielden. Zo deelt Lantis mij alleszins mee.

Specifieke over de overeenkomst of de dading met 3M: op 2 december 2019 werd door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en 3M een addendum aan de dadingsovereenkomst toegevoegd. De parlementsleden hebben dat allemaal kunnen inkijken bij de voorzitter. Verder zijn er geen andere overeenkomsten of dadingen inzake PFOS en/of 3M buiten de stukken die ter inzage liggen.

Er is zowel de dading van november 2018, als het addendum aan de dading van december 2019, dat niet verder geraakt is dan het managementcomité. Ik hoop dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord, anders hoor ik het wel.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Dat is duidelijk, minister. Tussen Lantis en 3M zijn er geen andere dadingen gesloten dan die van 2018, met een addendum in 2019. De andere dadingen die door Lantis zijn gesloten, en die mogelijk relevant zijn voor het dossier, zullen we uiteraard verder in de onderzoekscommissie kunnen opvolgen.

Los daarvan, zegt u dat er geen vertrouwensbreuk is met de regeringscommissarissen inzake de communicatie over de dading en het addendum. Laten we wel wezen: het is toch wel bizar dat over een dossier van dergelijke omvang en ook een budget van dergelijke omvang geen terugkoppeling is geweest. Hoewel u die op regelmatige tijdstippen toch met de regeringscommissarissen beheert, werd daarover niet gesproken omdat het formeel niet werd geagendeerd op de raad van bestuur. Goed, het lijkt me een goede piste om ook de terugkoppeling vanuit het managementcomité te krijgen, zodat u voortaan minder voor verbazingwekkende ontdekkingen komt te staan.

Ik heb nog twee bijkomende vragen.

Er is sinds vandaag natuurlijk ook gelanceerd, onder andere door een advocate gespecialiseerd in milieurecht, dat die dading tussen Lantis en 3M eigenlijk onwettig is. Het gaat over de constructie van een veiligheidsberm waarin de zwaarst vervuilde gronden zouden worden opgeborgen, en dat is volgens die advocate in strijd met de

milieuwetgeving. Minister Weyts zei daarover dat die dading wel degelijk legaal is. Bent u het wat dat betreft met hem eens, of vraagt u nog bijkomend juridisch advies daarover?

En ten tweede, wat de veiligheid van de werknemers ter plaatse betreft: we hadden het daar ook heel even over in het actuadebat. Ik heb daar nog geen duidelijk antwoord op gekregen. Hebt u intussen nog contact gehad met bijvoorbeeld de federale minister van Werk om de arbeidsinspectie in te schakelen, om na te gaan welke maatregelen moeten worden getroffen om de werknemers op de Oosterweelste te beschermen?

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Dank, minister, voor uw antwoord, en collega Janssens, voor uw vraag. U begrijpt dat ik daar zeer geïnteresseerd in ben.

Ik heb een vraag over het addendum. U beweert dat u dat niet hebt gezien; dat zullen we dan wel op de commissie vernemen. In dat addendum dat we niet ontvangen hebben – de dading wel, maar het addendum niet – staat dat er een aanpassing van de omgevingsvergunning zou moeten worden uitgevoerd, vanwege het feit dat de waterzuivering op een andere manier moet verlopen. Dat heeft zich vertaald in een aanpassing van de omgevingsvergunning. Hoe verklaart u dat dat geheime addendum toch vertaald is geraakt in een omgevingsvergunning? Heeft u zicht op de manier waarop dat is verlopen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ten eerste wat de dadingen betreft, moet ik nog maar eens zeggen dat de decreetgever zelf, bij het oprichtingsdecreet van Lantis in 2002, de mogelijkheid heeft gegeven aan Lantis om dadingen af te sluiten. Dat is één. Dat wil ik hier heel duidelijk stellen. En dat is ook wat Lantis in 2018 heeft gedaan. Eerst is er een samenwerkingsovereenkomst – of een overeenkomst – opgemaakt, en die is dan geëindigd in een dading in november 2018.

Sommigen zeggen hier – en ik lees dat vandaag ook in de krant – dat die dading volgens hen onwettig zou zijn. Ik laat het over aan diegene die de dading gesloten heeft, met name Lantis zelf, om daar verder over te oordelen.

Wat dat betreft: ik ga daar niet verder over speculeren.

U spreekt over het geheime addendum. Het addendum dat er gekomen is naar aanleiding van de bijkomende omgevingsvergunningsaanvraag is gesloten om een aantal werkafspraken te maken. Er werd daarbij gesteld dat de dading overeind blijft. De gemaakte werkafspraken zijn niet verder gekomen dan het managementcomité. Op de vraag of er daarover geen vertrouwensbreuk met de regeringscommissaris is, antwoord ik neen.

Op het moment dat ik bevoegd ben geworden voor Mobiliteit en Openbare Werken is er mij altijd meegedeeld dat er middelen ter beschikking worden gesteld voor onder andere de vervuiling van PFOS die naar boven is gekomen in het kader van de Oosterweelwerken. Dat is ook mee opgenomen in alle voortgangsrapportages die we in het parlement hebben gehad. Daarin stond er telkens een rubriek 'Vervuiling PFOS' met het bedrag daartegenover, namelijk die 63 miljoen euro. Wat dat betreft is er altijd in alle transparantie gewerkt.

Die transparantie blijft voor mij ook essentieel evenals de veiligheid en de gezondheid van de werknemers en van de omwonenden. Wat dat betreft wil ik jullie graag meegeven dat ik voor deze commissie een korte meeting had met een andere commissie waarin ik een bijkomende vraag heb gesteld aan de heer Karl Vrancken, die op 4 juni

door de Vlaamse Regering is aangeduid als opdrachthouder om de PFAS-problematiek te coördineren. Ik heb gevraagd om een bijkomende commissie op te richten, de commissie-Vrancken genoemd omdat de heer Vrancken de voorzitter is. Ik vraag aan een aantal experts uit verschillende geledingen om te onderzoeken of de Oosterweelwerken die nu plaatsvinden, een impact hebben op de gezondheid en de veiligheid van de werknemers en van de omwonenden, zonder afbreuk te doen aan de wetgeving inzake de arbeidsreglementering, alsook het gehanteerde normenkader om dat te analyseren. Ik hoop dat ik daarover zo snel mogelijk uitsluitsel zal krijgen.

Ik geef jullie ook nog de samenstelling van deze commissie mee. De heer Karl Vrancken is de voorzitter en de toegevoegde experts zijn mevrouw Greet Schoeters, de heer Jan Tytgat, de heer Piet Seutjens, de heer Nicolaas Van Larebeke en mevrouw Karen Polfliet. Iemand van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, mevrouw Astrid Van Vosselen, zal de commissie mee ondersteunen. Ik hoop dat we snel duidelijkheid krijgen van deze commissie in het kader van de werken die er nu gebeuren. Het zuiveren van het grondwater is sowieso een goede zaak, maar het is aan de experts om daar zo snel mogelijk uitsluitsel over te geven.

Tot slot waren er een aantal meer speculatieve vragen. Maar ik denk dat ik daar nu niet verder op moet ingaan.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, u hebt inderdaad op alle concrete vragen geantwoord. Ik wil u daarvoor danken. Dat is ook helder. Het is een goede zaak dat die commissie dat heel snel gaat onderzoeken. Het is vooral de degelijkheid van het onderzoek dat belangrijk is, maar deze keer ook zeker gekoppeld aan de snelheid, want die werken gaan natuurlijk nog altijd verder. Ik denk dat we in het belang van die werknemers en zeker ook de omwonenden daar heel snel duidelijkheid over moeten kunnen geven.

Verder heb ik geen bijkomende beschouwingen, voorzitter. Ik luister graag naar de antwoorden van de minister op de vragen die u vervolgens stelt over hetzelfde dossier.

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 de kritiek van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Minaraad op de visienota 'Clean Power or Transport' – 3960 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de adviezen met betrekking tot de visienota 'Clean Power for Transport' – 3977 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Collega's, we gaan nu even terug naar de vragen om uitleg van mevrouw Ryheul en de heer Gryffroy. Mevrouw Ryheul heeft daarnet haar vraag al gesteld.

De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Voorzitter, dank voor de flexibiliteit van zowel u als collega Ryheul.

Minister, op 30 april 2021 keurde de Vlaamse Regering de ontwerpvisie 'Clean Power for Transport' (CPT) 2021-2030 goed. Deze visie bevat tal van doelstellingen om het transport in Vlaanderen te vergroenen en laadinfrastructuur uit te bouwen.

Er werden hierover al enkele vragen gesteld, zowel in de commissie als in de plenaire vergadering. Maar ondertussen is over deze ontwerpvisie advies ingewonnen en binnengekomen van zowel de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) als de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad).

Het komt erop neer dat beide dit plan verwelkomen, maar ze hebben nog een aantal concrete vragen. Het gaan dan vooral over praktische bezwaren en budgettaire vragen.

Zo stelt de SERV zich vragen bij de cijfers die werden gehanteerd inzake het wagenpark. Ook rond laadpalen blijven nog enkele zaken volgens hen onbeantwoord, zoals de volgende. Hoeveel laadpalen zijn er effectief nodig? Hoe worden deze gespreid en verdeeld over enerzijds de publieke ruimte, maar ook over snelwegparkings, bedrijven, winkels, mobipunten en bij de mensen thuis? Hoe worden Mattheuseffecten bij de uitrol van laadinfrastructuur vermeden? Hoeveel en waar zijn snellaadpalen nodig? Kan het net dit overal aan?

Een vraag die zowel bij de SERV als de Minaraad terugkomt, is die naar de budgettaire impact van de ontwerpvisie. Zo wordt geschat dat, aan 2000 euro per laadpunt, het al snel gaat over ongeveer 1,4 miljoen euro tot 2030 voor private laadpalen – dat behoort niet tot de algemene middelen – en 114 miljoen euro voor publieke laadpalen.

Minister, hoe beoordeelt u de adviezen van de SERV en Minaraad? Welke antwoorden kunt u formuleren op hun concrete vragen inzake laadpalen en budgettaire impact?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Ryheul en mijnheer Gryffroy, voor jullie vragen over onze 'Clean Power for Transport'. Ik ben uiteraard zeer verheugd dat het zoveel aandacht krijgt. We hebben inderdaad de adviezen intussen ook gekregen, nadat we eerst de principiële goedkeuring op de Vlaamse Regering hebben gehad. Het is uiteraard ook heel gebruikelijk dat we na de principiële goedkeuring de adviezen gaan inwinnen bij de respectievelijke adviesraden. Er is op dit ogenblik inderdaad een advies binnen van de SERV, maar evenzeer van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) als van de Minaraad.

Ik ga niet al die adviezen volledig in detail overlopen. Maar over de hoofdlijnen wil ik toch het volgende meegeven. Zowel de SERV als de MORA vragen meer ambitie, en dit op basis van de recente ontwikkelingen en een meer globaal mobiliteitsbeleid. De laadstrategie zouden ze op bepaalde punten wijzigen en meer concretiseren, geven ze aan. Ze vragen ook aandacht voor kwetsbare groepen, maar ook voor andere vervoerscategorieën die niet waren opgenomen in de visie, zoals spoor en off-roadvoertuigen.

De Minaraad daarentegen kan zich vinden in de doelstellingen en noemt ze haalbaar. Ze vindt het positief dat het eerdere actieplan wordt uitgebreid naar een visie 'Clean Power for Transport' 2030.

De Minaraad vraagt ook aandacht voor de impact over de volledige levenscyclus van brandstoffen en voertuigen.

Alle adviesraden vragen dat de visie op de vergroening van vrachtvervoer meer geconcretiseerd wordt en dat er meer aandacht komt voor walstroom. Ze vragen ook inzicht in de concrete financiële instrumenten.

Door zo op deze manier de hoofdlijnen uit de adviezen mee te delen, zult u meteen ook begrijpen dat het gaat om zeer omstandige adviezen. Ik ben erg tevreden dat de respectievelijke adviesraden dit ter harte hebben genomen en mij een dergelijke uitgebreide feedback hebben bezorgd, met ook veel constructieve insteken en sug-

gesties. Een aantal suggesties liggen iets minder voor de hand. Zo is het bijvoorbeeld niet de bedoeling van een visienota dat elk detail van de verdere uitwerking hierin al wordt vormgegeven. Het is net op basis van de visie dat er concrete beleidsinitiatieven zullen worden uitgewerkt en niet omgekeerd. Bepaalde voorstellen tot concretisering maar evenzeer voorstellen die niet onder mijn bevoegdheid vallen, zoals voor het spoor, horen daarom minder thuis in de visienota. Ik ga daar nu niet in detail op in. Al die omstandige adviezen worden nu geanalyseerd. Wij gaan daar zoveel mogelijk replieken op geven en de nota aanpassen waar nodig.

Meer concreet wordt de vraag nader onderzocht of er bepaalde doelstellingen dienen te worden bijgesteld. Ik heb al in het verleden, ook in de plenaire vergadering, meermaals te kennen gegeven dat wat mij betreft de CPT-visie 2030 geen statische visie is. Ze zal voortdurend gemonitord worden. Het is een dynamische visie die bijgestuurd wordt op basis van nieuwe ontwikkelingen op het vlak van nieuwe of verbeterde technologieën. Ik herhaal hierbij nogmaals dat toen ik in het najaar van vorig jaar mijn visie op de laadinfrastructuur lanceerde, ik veel te ambitieus werd genoemd. Ik zou de doelstelling nooit halen. Ik legde de lat veel te hoog. Amper een half jaar later word ik niet ambitieus en snel genoeg genoemd. In elk geval is het geen statisch gegeven en ik wil zeker op basis van een monitoring zo nodig een en ander bijsturen.

Momenteel zitten we in Vlaanderen nog niet aan het aantal elektrische voertuigen dat we uit prognoses van het vorige CPT-plan hadden mogen afleiden. Volgens het vorige CPT-plan hadden we in 2020 60.500 elektrische wagens moeten hebben. De realiteit vandaag is dat er einde 2020 zowat 25.000 elektrische voertuigen ingeschreven waren. De ambities van het vorige CPT-plan zijn niet gehaald. Ik ben daar niet blij om. Maar elke toename in de elektrificatie van de voertuigen kunnen wij alleen maar toejuichen. Ik wil vermijden dat we met de CPT-visie en de doelstellingen daarin, omgaan als met een beurskoers, vandaag weer wat erbij en morgen weer wat naar beneden bijstellen. Dat mag niet de bedoeling zijn. Wij moeten een evenwichtige visie hanteren die, wanneer het nodig blijkt door de monitoring, bijgesteld kan worden.

Budgettair kan ik meegeven dat ik voor de komende twee jaar een injectie van maar liefst 30 miljoen euro doe voor de uitrol van laadinfrastructuur over heel Vlaanderen. Momenteel is er een projectoproep lopende voor publieke en semipublieke laadinfrastructuur op privaat domein, waarvoor ik 3 miljoen euro heb voorzien. Daar wordt veel interesse voor getoond. Inschrijvers kunnen daarbij tot 20 procent van de kosten betoelaagd krijgen.

Nog voor de zomer zal ik een bijkomende projectoproep lanceren voor ultrasnelladers, voor een bedrag van om en bij de 10 miljoen euro, om ervoor te zorgen dat we de doelstelling halen om elke 25 kilometer langs drukke verkeersassen snellaadinfrastructuur ter beschikking te hebben, zodat elke rijder van een elektrische wagen er alle vertrouwen in heeft dat hij zijn traject kan rijden en geen schrik hoeft te hebben om zonder elektriciteit te vallen op een welbepaald tracé.

Al deze doelstellingen zijn dus budgettair afgedekt. Bovendien voorzie ik voor de andere doelstellingen in het plan de nodige middelen binnen de reguliere kredieten. Ik denk dan aan de vergroening van het openbaar vervoer, maar ook voor initiatieven rond walstroom. Voor vrachtverkeer zullen we bekijken welke zaken we kunnen koppelen aan de ecologiepremies+.

Tot slot was er nog een vraag over de timing. We hebben nu de diverse adviezen. Ik hoop deze snel grondig te analyseren, zodat we nog voor het zomerreces met een definitieve CPT-visie naar de Vlaamse Regering kunnen gaan.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw omstandige antwoord. U hebt de hoofdlijnen van de uitgebreide adviezen goed geschetst. U gaf ook te kennen dat u de suggesties in de mate van het mogelijke verder zult meenemen. Ik heb ook goed begrepen dat er nog verder ingegaan moet worden op de adviezen en dat heel binnenkort de replieken zullen volgen.

Wat de toename van het aantal elektrische wagens betreft, hoorde ik eerder een teleurstelling. Dit is een beetje het verhaal van de kip of het ei. De laadinfrastructuur moet er zijn vooraleer men geprikkeld wordt om een elektrische wagen te kopen.

Naast het advies van de SERV en de Minaraad is er het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Dat advies is eerder kritisch ten aanzien van de visienota, net zoals dat van de SERV. Zij stellen bijvoorbeeld: "De EU plant een aanscherping van zijn emissiedoelstellingen tegen 2030. Het weinig ambitieuze Vlaamse pad richting duurzame mobiliteit belooft enkel langer te worden wanneer de Unie ervoor kiest om de eindstreep te verleggen." De MORA vraagt ook dat de Vlaamse Regering afstand neemt van het jarenlang gelijkwaardig behandelen van elektrische, hybride en cng-wagens. De visie moet in dezen een kantelpunt worden, volgens de MORA. Minister, wat is uw reactie daarop? Plant u in deze richting stappen te ondernemen?

Bovendien verwacht de MORA dat de Vlaamse Regering in het stimuleren van de elektrische mobiliteit geen onnodige drempels opwerpt en de markt vrijlaat om op eigen initiatief andere zero-emissietechnologieën te ontwikkelen. Ziet u op dit moment barrières van overheidswege? Ik heb het dan niet over technologische drempels. Zo ja, welke?

Ten slotte, naast deze drie adviezen, kwam er deze week ook een reactie van de heer De Smet van de Federatie voor Elektrische Mobiliteit EV Belgium. Volgens een berekening van de federatie zouden er over een kleine 10 jaar in Vlaanderen 1.224.842 auto's kunnen rondrijden. Dat is veel meer dan tot nu toe werd ingeschat en veel meer dan het half miljoen elektrische auto's in de visietekst. De grote stijging komt er volgens hen over vier jaar, in 2025. Tot dan is er een plan voor 35 laadpunten, maar het is vooral daarna dat we 1000'en punten zullen moeten installeren om tegen 2030 124.640 publieke laadpunten te hebben. Minister, wat is uw reactie op deze berekening?

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ambitieuus of niet, of we nu 25.000 of 60.000 wagens hebben, nu al is er een een-op-eenrelatie met de laadpalen. Het aantal laadbeurten per laadpaal is nu nog gering. Het aantal kilowattuur dat wordt opgeladen is ook gering. Het businessplan voor wie privaat laadpalen heeft laten installeren, is niet gunstig.

Bovendien is er voor de gebruiker nog altijd het probleem van de compatibiliteit. Ik heb het nagekeken: in Melle zijn er drie verschillende systemen op twaalf laadpunten. De systemen zijn niet compatibel met elkaar. Dat is een probleem voor de gebruiker. Het zou goed zijn om de twee te linken.

De studie van de heer De Smet, wat zegt die? Het is een studie tot 2030, maar men kan ook studies maken tot 2035 en zien waar men dan uitkomt. Voor mij gaat het over de korte termijn en de link tussen de twee.

Bijkomend, minister, ik kreeg net nog een mail van Rafco, die kent u wel. Die zeggen: erken koolstofarme brandstoffen. Minister, hoe staat u daartegenover? Clean Power gaat over waterstof, maar groene waterstof zullen we niet zelf kunnen produceren, dat gaan we moeten invoeren. Hoe staat u tegenover de semi-fossiele,

de HVO-brandstoffen (hydrotreated vegetable oil)? Daarvan zijn intussen al heel wat producties opgestart, ook in België. In Nederland zijn er al 35 tankstations mee uitgerust. In Vlaanderen is er eentje in Lommel en nog eentje ten zuiden van Brussel. Vindt u dat een optie of mogelijkheid voor de toekomst? Of kiest u resoluut voor elektrische wagens?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): De Vlaamse Regering heeft de visienota principieel goedgekeurd. Nu krijgt de minister die adviezen. Ik neem u dat zelfs niet kwalijk, want het is een thematiek die zeer snel evolueert. Die adviezen zijn toch wel bijzonder kritisch. Dat is een kans om de nota die te weinig ambitieus was, aan te scherpen, uit te diepen en te verbeteren. Ik hoop dat u die kans zult grijpen, minister.

Het aantal elektrische wagens dat vandaag rondrijdt, doet er weinig toe. We weten dat we voor een exponentiële curve staan. We weten sinds een dik jaar wat een exponentiële curve betekent. Daar moet je je op tijd voor klaarmaken. Als je niet voorbereid bent, kom je te laat.

Het advies van de SERV zegt dat we niet alleen op personenwagens moeten focussen, maar vooral op vrachtvervoer, zowel lichte bestelwagens als echte vrachtwagens. Gaat u dat meenemen?

Verder zegt het advies: ga kijken hoe we de elektrificatie kunnen gebruiken om de energienoden te sturen. Gaat u dat meenemen?

Wat ik zelf zeer interessant vind, is dat we moeten bekijken hoe we lokale economische activiteiten die vandaag misschien nog aan fossiele brandstoffen gelinkt zijn, mee kunnen nemen in een transformatie, zodat zij niet achterblijven.

Ik wil nog twee concrete vragen stellen. Ik hoop dat u aandacht schenkt aan de mattheuseffecten, waarvoor onder andere de SERV waarschuwt. Dat is een bijzonder belangrijk thema, omdat de elektrificatie van het verkeer iets is waarbij mensen die het zich niet kunnen permitteren het gevoel hebben achtergelaten te worden en dat mensen die het wel kunnen betalen, extra steun krijgen van de overheid. Ik denk dat we dat moeten ondervangen.

Ten tweede wordt in de nota gesteld dat het team dat hieraan werkt, afgeslankt wordt. Die problematiek zien we ook elders, bijvoorbeeld bij fietsinfrastructuur, waarop ik straks nog terugkom. Is het team van de mensen die hieraan werken sterk genoeg? Denkt u eraan om dit team uit te breiden, gelet op het belang en op de uitdagingen die uit deze adviezen blijken?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik heb toch een belangrijke bedenking. Ik wil me aansluiten bij collega Ryheul op het vlak van de berekening van EV Belgium van het aantal elektrische wagens dat tegen 2030 zal rondrijden. Ze maakt zich daar terecht zorgen over. Het is allemaal heel gemakkelijk om in deze commissie te zeggen dat er 100.000, 200.000 of meer laadpalen moeten bij komen, zo snel mogelijk, en dat we die elektrische mobiliteit moeten stimuleren. Dat is allemaal goed en wel. Maar uiteindelijk moeten die laadpalen wel geplaatst worden. We stellen evenwel vast dat die sector zich zorgen maakt, nu al. Er worden nu opleidingen georganiseerd voor het installeren van die laadpalen, want nu al is 'installateur van laadpalen' een knelpuntberoep geworden. Ook producenten van laadpalen zouden blijkbaar al moeten opschakelen. Nu al moet men soms een half jaar wachten op bepaalde modellen. Minister, ik denk dus dat u ook op dat vlak een tandje bij zult moeten steken. Het is goed om cijfers naar voren te schuiven en doelstellingen te lanceren, maar uiteindelijk moeten de laadpalen ook geplaatst

worden. Mijn vraag is dus: hoe wilt u die uitdaging aangaan? Hoe wilt u het tekort aan installateurs voor die laadpalen concreet aanpakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen en suggesties. Ik heb het daarstraks al gezegd: ik kan niet in detail ingaan op alle mogelijke punten die de SERV, de MORA en de Minaraad hebben opgesomd. We zijn dat op dit ogenblik allemaal kritisch aan het analyseren. Waar bijgestuurd moet worden, sturen we bij. Ik kan vandaag nog niet vooruitlopen op alle elementen die we zullen opnemen.

Mevrouw Ryheul, ik wil u wel duidelijk het volgende meegeven. U zei dat we moeten volgen wat Europa ons oplegt. We doen dat al voor een stuk, in die zin dat we een andere fiscale regeling hebben voor hybride wagens enerzijds en voor elektrische wagens anderzijds. We komen dus al tegemoet aan wat de EU ons vraagt. U zegt ook dat er geen onnodige drempels mogen worden gecreëerd. Dat beogen we inderdaad. We willen zoveel mogelijk mensen het vertrouwen geven om elektrisch te rijden. We doen dat op alle mogelijke manieren. Sommigen zegden hier dat het wel gemakkelijk is om te zeggen dat we een bepaald aantal laadpalen willen plaatsen en dat het beroep van laadpaalinstallateur al een knelpuntberoep is. Als ik kijk naar de calls die we op dit ogenblik al gelanceerd hebben, merk ik dat er zeer veel interesse voor is. Ik heb er dus ook echt vertrouwen in dat we een enorme boost aan laadpaalinfrastructuur zullen krijgen.

Sommigen zeggen: het is het verhaal van de kip en het ei. Men wil zoveel mogelijk elektrische wagens hebben, maar men moet dan ook zoveel mogelijk laadpaalinfractuur hebben. Daarom willen we daar net op inzetten. We zien dat de markt voor elektrische voertuigen enorm evolueert.

Ik zie hoe de evolutie van de batterijtechnologie enorm evolueert, en ook de betaalbaarheid. Er is zoveel volop in evolutie, in transitie, dat ik er echt wel vertrouwen in heb dat we een enorme boost gaan krijgen in het elektrisch rijden, zeker als we daar ook nog het federale verhaal van de salariswagen bijnemen. Daardoor krijgen we over een viertal jaar ook nog een boost op de tweedehandsmarkt, waar al die salariswagens op terechtkomen. Kortom, ik denk dat we echt wel in een zeer snelle evolutie zitten. Vandaar dat ik ook altijd zeg dat we zeker willen bijsturen als dat nodig is.

Op dit ogenblik hebben wij een ratio opgenomen van één laadpaal op tien elektrische wagens. Daar zitten we nu nog ruimschoots boven. Maar nogmaals, als onze doelstellingen – die nu vooropgesteld zijn tot 2025 – moeten worden bijgestuurd, dan zullen we dat zeker opnemen.

Mijnheer Gryffroy, in het verleden is er vooral gefocust op laden thuis of op het werk. Daarom zeggen we nu dat we – om die markt nog veel meer vertrouwen te geven – het belangrijk vinden om op drukke verkeersassen om de 25 kilometer laadpaalinfractuur te hebben. Als we vandaag de dag op alle drukke verkeersassen om de 25 kilometer ruimte hebben om fossiele brandstoffen te tanken, dan moet het in de toekomst mogelijk zijn om ook elektrisch 'bij te tanken'.

U vraagt ook naar de andere duurzame brandstoffen en vindt dat we daar veel te weinig rekening mee houden. We merken dat dit vandaag wel een aandeel heeft, en we denken ook dat er in het kader van de transitie ruimte is voor die duurzame brandstoffen, maar op termijn denk ik echt dat we volop moeten evolueren naar volledige zero emissie. Zo snel als het nu evolueert – en ik denk dat we dat alleen maar kunnen toejuichen – heb ik er alle vertrouwen in dat dit goed zal lopen, zeker ook voor vrachtwagens. Ik heb recent nog een aantal bedrijven bezocht waar men ook effectief inzet op de zero emissie-vrachtwagen. Ook daar staat de markt zeker

niet stil, en we zijn er al voor aan het kijken dat ook zij optimaal van de laadinfrastructuur gebruik zullen kunnen maken. Recent ben ik ook in Oudsbergen in een bedrijf geweest, maar ook in het Mechelse – in Willebroek of omstreken – en ook daar zie je dat deze sector absoluut niet stilstaat en volop kiest voor de zero emissie- vrachtwagens. Kortom, er komt heel veel op ons af. Sommigen spreken van 'te weinig ambitie' of 'aantallen doen er niet toe', anderen zeggen dat we die aantallen moeten bijstellen naar boven. Ik ga alleszins opnieuw alle adviezen die vandaag op tafel liggen grondig analyseren.

Voor het zomerreces hoop ik met de aangepaste 'Clean Power for Transport'-visie naar de Vlaamse Regering te kunnen stappen. Ik ga niet zeggen dat ik alle elementen mee ga opnemen – het zijn soms zelfs tegenstrijdige elementen – maar we zullen bijsturen waar het nodig is. Dat is uiteindelijk ook de bedoeling van de adviezen, om zodoende een zo breed mogelijk gedragen visietekst te hebben. Ik ben heel blij dat al die instanties zich de moeite getroost hebben om onze visietekst heel grondig te analyseren en te bekritisieren. Ik hoop dat we voor het zomerreces een en ander verwerkt kunnen hebben, en dan met de nieuwe visietekst naar buiten komen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Dank u wel, minister. Het verhaal van onze Clean Power for Transport kreeg de afgelopen weken al meermaals onze aandacht al zal het ook de komende maanden en jaren actueel blijven. Alles is inderdaad in een razendsnelle evolutie.

Het komend decennium zal enorm belangrijk zijn voor de overgang naar die elektrische mobiliteit. Als we er tegen het eind van dat decennium niet in slagen iedereen mee te krijgen, dreigen we voor heel wat problemen te staan. Het is dan ook belangrijk dat in de finale visienota die binnenkort aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd met elk advies rekening wordt gehouden.

Minister, eerlijk gezegd heb ik er alle vertrouwen in dat u zich ambitieus zult opstellen. In de ontwerpvisie staat expliciet verwoord dat de markt van de voertuigen met elektrische batterijen de belangrijkste kritische succesfactor zal zijn. De auto van de toekomst rijdt elektrisch. De door u vermelde boost om het laadpalenplan zo snel mogelijk uit te rollen, zal effectief nodig zijn om de gebruikers van elektrische wagens sneller vertrouwen in die elektrische wagens te geven.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): De auto van de toekomst rijdt elektrisch, op voorwaarde dat de randvoorwaarden worden vervuld. Wat de te vervullen randvoorwaarden betreft, denk ik niet dat het aanbod het punt zal zijn. Het gaat vooral om de laadpalen. Ze moeten niet noodzakelijk exponentieel worden vermenigvuldigd, maar ze moeten vooral rendabel zijn voor de exploitant en er moet, zeker tijdens de transitie, een compatibiliteit tussen de verschillende soorten zijn.

Bijkomend moet ons elektrisch net het aankunnen. Voor hetzelfde geld krijgen we hier en daar problemen met congestie op het elektrisch net. We hebben dat nu al in mindere mate met de fotovoltaïsche panelen. Als binnenkort massaal elektrische wagens worden geladen, bijvoorbeeld als 's avonds iedereen thuis is, kunnen we, zeker in nieuwe wijken, een bijkomend probleem krijgen. We moeten rekening houden met de transitie van een aantal technieken. We mogen niet blind zijn voor hydrotreated vegetable oil (HVO) en andere synthetische brandstoffen die we nog een eerlijke kans moeten geven, al is het maar als back-up voor de auto van de toekomst, die elektrisch rijdt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Jan Jambon, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de betaling door de Vlaamse Regering van de kosten voor de sanering van de door 3M Belgium veroorzaakte PFOS-verontreiniging op het Oosterweeltraject in Zwijndrecht – 3995 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, deze vraag om uitleg bouwt voort op de eerdere vraag om uitleg van de heer Janssens en is gelijkaardig aan de vraag die ik minister Demir tijdens de plenaire vergadering gisteren heb gesteld. Zowel zij als uzelf hebben met betrekking tot de PFOS-vervuiling herhaaldelijk gesteld dat het bedrijf 3M Belgium zowel saneringsplichtig als saneringsaansprakelijk is en bijgevolg voor alle saneringskosten moet opdraaien. Ik verwijs hiervoor naar de debatten die in de commissie Leefmilieu zijn gevoerd en naar de plenaire vergaderingen van de afgelopen drie weken.

In de beslissing van de Vlaamse Regering van 21 december 2021 lezen we dat toenmalig minister van Mobiliteit Weyts en toenmalig minister van Begroting Tommelein Lantis maar liefst 25 miljoen euro aan Vlaams belastinggeld hebben betaald voor de sanering van deze door 3M Belgium veroorzaakte bodemverontreiniging. Tijdens de plenaire vergadering van 28 april 2021 hebt u verklaard dat u, als huidig minister van Mobiliteit en Openbare Werken, recent nog eens 23 miljoen euro van de Vlaamse relancemiddelen waarover u voor uw beleidsdomein beschikt, met hetzelfde doel aan Lantis hebt gegeven.

Minister, kunt u verduidelijken waarom de beperkte Vlaamse relancemiddelen, die in wezen dienen om de door COVID-19 getroffen ondernemingen te ondersteunen, worden aangewend om een bodemverontreinigingsprobleem op te lossen dat de Vlaamse Regering volgens u al jaren kent?

Kunt u verduidelijken waarom de Vlaamse belastingbetaler alsnog moet opdraaien voor de sanering van deze bodemverontreiniging in Zwijndrecht, vooral nu er in de Vlaamse Regering een consensus over de saneringsaansprakelijkheid is?

Minister, welke stappen zult u met de andere leden van de Vlaamse Regering ondernemen om die zojuist betaalde 48 miljoen euro saneringskosten nog te verhalen op 3M, die in wezen de saneringsaansprakelijke is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Claes, het relanceplan Vlaamse Veerkracht is er specifiek gekomen om de Vlaamse welvaart en het welzijn van de Vlamingen te helpen versterken na corona. Investeringen in infrastructuur zijn een van de zeven ambities.

De 23 miljoen euro voor de PFOS-vervuiling zijn noodzakelijk om de infrastructuurwerken op Linkeroever in het kader van Oosterweel verder uit te voeren. Het aanpakken van de vervuiling en het inkapselen van de verontreinigde grond zijn essentiële investeringen om een standstillbeginsel voor de volksgezondheid en het milieu te verzekeren. Indien deze ingrepen niet zouden plaatsvinden, kan er ook niet worden voortgewerkt aan de grote investering die de aanleg van de Oosterweelverbinding toch wel is. Het gaat hier dus wel degelijk om veerkracht en relance.

Ik geef graag mee dat ik tijdens de beleids- en begrotingstoelichting 2020-2021 al expliciet heb meegegeven – ik verwijs daarvoor naar de commissie van 12 november 2020 – dat er 23 miljoen euro van de relancemiddelen voorzien was voor de aanpak van de PFOS-vervuiling. Ik ben daar altijd heel open en transparant in geweest. Ik moet wel vaststellen dat er toen niemand in deze commissie daar ook maar een vraag over gesteld heeft. Iedereen vond het toen aannemelijk dat 23 miljoen euro van de relancemiddelen voor de PFOS-vervuiling bestemd was.

Ook tijdens de laatste voortgangsrapportage over het Toekomstverbond van 25 februari 2021 is er zeer open gesproken over de PFOS-vervuiling en de herkomst van de middelen. Ook toen werden er geen vragen gesteld over de inzet van relancemiddelen hiervoor. Evenmin zijn er andere vragen over PFOS gesteld.

Kortom, het is twee keer duidelijk naar buiten gebracht, maar er was geen enkele vraag over.

U vraagt waarom de Vlaamse belastingbetaler alsnog moet opdraaien voor de sanering. Ik moet dit corrigeren. Eerst is er de vraag waarom wij geld ter beschikking stellen aan Lantis voor de PFOS-vervuiling. Hiervoor moet ik terug naar 2004. Toen heeft het Vlaamse Gewest de gronden overgedragen aan BAM. In die verkoopsovereenkomst werd expliciet opgenomen dat kosten verbonden aan een eventuele bodemverontreiniging voor rekening bleven van de Vlaamse overheid. Het gaat hierbij specifiek onder andere over grondverzet. Sta mij toe om de passage uit die verkoopsovereenkomst tussen BAM en het Vlaamse Gewest uit 2004 voor te lezen: 'Het Vlaams Gewest verbindt er zich toe BAM integraal schadeloos te stellen en te vrijwaren voor alle schade, zowel rechtstreekse als onrechtstreekse, aansprakelijkheden, vorderingen, verplichtingen, gebruiksbeperkingen en maatregelen ten gevolge van of verband houdende met het bestaan van enige bodemverontreiniging op de site.' Dat was dus voorzien in de verkoopsovereenkomst van 2004.

Daarom is er momenteel een bedrag van ongeveer 63 miljoen euro voorzien voor de werken op Linkeroever om de vervuilde grond te verwerken in de projectzone zelf. Die 63 miljoen euro dient om te verwerken in de projectzone zelf. 50 miljoen euro daarvan is reeds opgenomen: ongeveer 25 miljoen euro via het Vlaams Fonds voor de Lastendelging (VFLD) voor lastendelging en 23 miljoen euro via deze relancemiddelen. Dit staat los van eventuele saneringsaansprakelijkheid van de vervuiler zelf. Lantis doet dit in het kader van de uitvoering van het leefbaarheidsproject Oosterweel. De saneringsaansprakelijkheid blijft sowieso bij 3M als diegene die gezorgd heeft voor de vervuiling op zijn terreinen.

Ongeacht welk bedrijf of welke instantie dat ook is, in het kader van het Bodemdecreet en de saneringsplicht kunnen daar nog altijd toekomstgerichte stappen voor ondernomen worden. Maar dat is aan anderen om dat te doen. Het is niet aan Lantis die de saneringsplichtige is om die middelen te verhalen. De focus van Lantis is zorgen dat de Oosterweelwerken uitgevoerd kunnen worden. Het is aan de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) als bevoegde administratie onder voogdij van minister Demir om te kijken welke stappen genomen kunnen worden inzake het verhalen van de middelen op de saneringsaansprakelijkheid.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): In het verleden werd er inderdaad door geen enkele fractie vragen gesteld. De situatie was ook wel een beetje anders. We waren niet op de hoogte van de situatie. We waren niet op de hoogte van de dading. U was tot voor kort zelfs nog niet op de hoogte van de dading. Dat valt dus wel enerzijds te begrijpen. Ja, relancesteun – ik denk dat het toch wel COVID-19-relancesteun is. Ik denk dat het toch wel wrang moet smaken bij verschillende ondernemers, om te zien hoe zij hebben moeten lijden. Denk aan pakweg autobusverhuurders die nu toch wel een beetje een kaalslag hebben omdat zij tijdens

de coronacrisis niet actief konden zijn. Ze konden geen reizen organiseren en dergelijke meer. Het moet toch wel wrang smaken om dan te horen dat heel veel geld uit het relanceproject naar zoiets gaat. Zeker aangezien er een bedrijf schuldig is en voorlopig nog niks moet betalen.

In uw antwoorden verwijst u inderdaad ook naar die overeenkomst die in 2004 werd gesloten tussen de Vlaamse Regering en BAM. Ik heb ook inderdaad die authentieke akte gezien. Daarin staat dat dat klopt. De Vlaamse Regering moest op de hoogte geweest zijn dat er veel verontreinigde grond was op dat traject. Als we kijken naar de boekhouding, de jaarrekening van 3M Belgium, dan stond in het boekjaar 1998 al duidelijk dat de OVAM toen een sanering had aanbevolen. Dus de Vlaamse Regering had hiervan ook op de hoogte moeten zijn.

Hoe verklaart u dergelijke toch wel lichtzinnige verbintenis van de Vlaamse Regering omdat men reeds op voorhand op de hoogte was of toch hoorde te zijn van de door 3M Belgium veroorzaakte ernstige bodemverontreiniging ter hoogte van de Burchtse Weel in Zwijndrecht?

Minister, hoe rijmt u deze verbintenis waarbij de Vlaamse Regering alle saneringskosten tot heden op zich neemt met het principe uit het Bodemdecreet dat eigenlijk de saneringsaansprakelijke dient op te draaien voor alle bodemsaneringen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Claes, u kunt zeggen dat dit niet onder relancesteun valt of dat u dat daar liever niet had gezien.

Ik moet dan opnieuw zeggen dat ik daarover geen enkele opmerking heb gekregen bij de toelichting in de commissie over de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) en ook niet bij de voortgangsrapportage. Toen kon iedereen zich daar klaarblijkelijk akkoord mee verklaren.

Verder is het hele Oosterweelproject een immens project van ongeveer 4 miljard euro. Als ik niet in middelen zou voorzien voor het wegwerken van de vervuiling, zou dat betekenen dat die werken niet kunnen doorgaan. Men is op Linkeroever bezig met grondverzetwerken en bepaalde gronden met een hoge contaminatie moeten verplaatst worden. Als we daarvoor geen geld zouden hebben uitgetrokken, dan zou dat betekenen dat die werken van 4 miljard euro niet kunnen doorgaan. Dat zou ook een enorme weerslag hebben op de economische bedrijvigheid. Door er wel middelen voor uit te trekken, of dat nu al dan niet relancemiddelen zijn, kan het grondverzet plaatsvinden en kan men ervoor zorgen dat dit belangrijk economisch project waar heel wat mensen werken als een infrastructuurwerk voortgezet wordt. In die zin verschillen we van mening.

Anderzijds, wat betreft de overeenkomst van 2004, weten we dat er op de terreinen van 3M van midden jaren 1950 tot eind jaren 1990 PFOS-producten werden gemaakt. Er is een oriënterend bodemonderzoek gedaan in samenspraak met de OVAM. Het klopt dat de grond daar vervuild was. U weet ook dat het Oosterweelproject een project van lange adem is. Initieel waren de plannen anders, maar in het kader van het Toekomstverbond is er gekozen voor dit project op deze locatie. We gaan op dat vlak ook verder. Er was duidelijk geweten dat er een vervuiling was. Dat staat in al onze stukken en in de voortgangsrapportage. In de overeenkomst van 2004 is ook opgenomen dat de Vlaamse overheid BAM zal vrijwaren voor mogelijke kosten gekoppeld aan die vervuiling. Daarom is er ook in dat bedrag van ongeveer 63 miljoen euro voor de werken op de Linkeroever voorzien. Ik zie daar weinig andere problemen. De zaken zijn op die manier verlopen.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Ik dank de minister. Wat betreft de relancesteun, de dading dateert uit 2018. Lantis moet op dat moment op de hoogte zijn geweest van de magnitude van het probleem en ook van de kosten die daaruit voortvloeien. Dat is lang voordat de eerste persoon in Wuhan ziek werd. Er moet toch al een begroting zijn gemaakt. Daarom blijf ik het vreemd vinden dat de relancesteun daarvoor nu gebruikt werd. Op de verdere historie en op de schuldige in heel dit project zullen we vanaf morgen in de onderzoekscommissie verder ingaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontevredenheid van burgers over fietspaden en verkeersveiligheid, zoals blijkt uit de recentste Stadsmonitor – 4002 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): De Gemeente-Stadsmonitor peilt naar de tevredenheid bij burgers over hun gemeente. Vorige week werden de bevindingen uit de meest recente bevraging bij 150.000 inwoners bekendgemaakt. Naast het feit dat de bevraging aantoont dat veel burgers vertrouwen hebben in de lokale bestuurders, moeten we ook vaststellen dat de staat van de voet- en fietspaden een pijnpunt blijft.

Meer dan de helft van de burgers is niet tevreden over de kwaliteit van de fietspaden en evenveel burgers vinden dat er te weinig fietspaden zijn. Nog verontrustender is dat maar vier op de tien inwoners vindt dat kinderen veilig naar school kunnen fietsen.

De ongerustheid van de burgers over fietsveiligheid en de kwaliteit van de fietspaden is terecht. De voorbije jaren nam het aantal verkeersslachtoffers opnieuw toe en tijdens corona steeg het aantal verkeersongevallen met fietsers.

De Vlaamse Regering wil de komende jaren meer werk maken van degelijke fietspaden en deze monitor bevestigt nogmaals dat dat een juiste keuze is, want dat hier een heel grote vraag naar is. Maar uit cijfers die we eerder opvroegen blijkt dat het aantal kilometers fietspaden elk jaar daalt terwijl de budgetten stijgen. Nadat in 2018 al enorm weinig fietspaden werden aangelegd – 60 kilometer in totaal – daalde dit in 2019 nog verder naar iets meer dan 50 kilometer, een historisch dieptepunt. En dit terwijl de budgetten voor fietsinfrastructuur er fors op vooruitgaan, van 104 miljoen euro in 2017 naar 180 miljoen euro in 2020. Voor 2021 zal het maar liefst 335 miljoen euro zijn.

Het lage aantal nieuwe fietspaden kan misschien verklaard worden doordat maar een klein aandeel van dit budget gaat naar nieuwe fietspaden. De budgetten voor fietspad-ingrepen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) langs gewestwegen stegen slechts minimaal, van 72 miljoen euro in 2017 naar 92 miljoen euro in 2020. Slechts de helft van de voorziene middelen voor fietsinvesteringen gaat dus naar fietspaden langs gewestwegen, en dit terwijl we toch weten dat veel fietspaden langs gewestwegen her-aangelegd of verbeterd moeten worden omdat ze in zeer slechte staat zijn.

Minister, hoe reageert u op die ontevredenheid over de kwaliteit en de afwezigheid van fietspaden?

Hoe verklaart u het feit dat er meer geld beschikbaar is voor de aanleg van fietspaden maar dat er de voorbije jaren steeds minder kilometers fietspaden aangelegd werden?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de fietsers zich veiliger voelen in het verkeer?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Lambrecht, voor de aandacht voor onze fietsinfrastructuur. We willen iedereen aan het fietsen krijgen en dus is het zeker goed om daar meermaals op terug te komen.

We hebben recent allemaal de Stadsmonitor ter beschikking gekregen en ik heb uiteraard ook daar de bemerkingen rond de fietsinfrastructuur bekeken. Ik wil onmiddellijk al heel graag meegeven dat die Stads- en Gemeentemonitor geen onderscheid maakt tussen enerzijds gemeentelijke en anderzijds gewestelijke infrastructuur. Zelf kan ik uiteraard alleen maar uitspraken doen over de gewestelijke infrastructuur en ik kan dus niet spreken namens alle 302 lokale besturen.

Wij volgen zelf ook de noodzaak tot verbetering van de gewestelijke fietsinfrastructuur heel nauw op. U weet dat wij het tweejaarlijks fietsrapport hebben. De meest recente versie is van 2019; die is hier ook toegelicht in de commissie. Ik heb toen zelf ook aangegeven dat dat een slecht rapport was. Gemiddeld 4,5 op 10, dat moet beter. Dat is de reden waarom wij ten volle gekozen hebben voor de fiets, dat we daar heel wat relancemiddelen, maar ook reguliere investeringsmiddelen voor uittrekken en dat we dit jaar zelfs een recordbedrag hebben van 355 miljoen euro voor fietsinfrastructuur. Ik engageer mij alleszins om ook de komende jaren met een dergelijk elan voort te gaan en te blijven focussen op heel wat extra middelen voor fietsinfrastructuur. U weet ook dat wij ter facilitering van de lokale besturen recentelijk het Kopenhagenplan hebben goedgekeurd, waarbij we ook lokale besturen willen stimuleren, willen faciliteren, willen aanmoedigen om daar, ook wat gemeentelijke fietspaden betreft, ten volle op in te zetten. Het zijn eigenlijk nooit geziene investeringen in fietsinfrastructuur en ik hoop uiteraard dat dat straks ook zijn weerslag krijgt in toekomstige Stadsmonitoren, zodat we daar alleen maar zien dat er meer tevredenheid zal komen.

Het is ook al meermaals aan bod gekomen in deze commissie: ik investeer ook in veilige schoolomgevingen. Daarvoor hebben wij tot op heden al voor meer dan 6,6 miljoen euro subsidies uitgetrokken, goed om 151 verkeersveiliger te maken. Ik voorzie ook 30 miljoen euro om schoolroutes aan te pakken: 15 miljoen subsidies voor veilige schoolroutes op gemeentewegen en 15 miljoen euro voor de aanpak van knelpunten op schoolroutes langs gewestwegen, waardoor dus ook aan de fietsveiligheid gewerkt kan worden, in samenspraak met de lokale besturen. Intussen hebben wij recentelijk daarvoor een nieuwe subsidieregeling goedgekeurd en daarvan hebben op heden al 8 lokale besturen gebruikgemaakt. Dat is goed voor alweer 16 nieuwe schoolroutes. Ik verwacht nog wel meer aanvragen. Het subsidiereglement is nog maar heel kort in voege.

Uw tweede vraag gaat ervan uit dat er de voorbije jaren steeds minder fietspaden aangelegd zouden zijn. Ik heb hierop al heel uitgebreid geantwoord op schriftelijke vraag nummer 1181 van de heer Peter Van Rompuy van 12 mei 2021. Zoals ik in dit antwoord ook aangeef, worden bij het berekenen van het aantal kilometers fietspad enkel de uitvoeringsprojecten in rekening gebracht. Bij de vastleggingen van de middelen zijn echter ook studieprojecten, onteigeningen en andere elementen opgenomen. Het aantal kilometer betreft louter de projecten die al opgeleverd zijn. Het aandeel van dit type projecten varieert over de jaren heen, maar bij de opmaak van het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) wordt telkens bewaakt dat er voldoende uitvoeringsprojecten zijn. Daarnaast worden met deze middelen ook heel wat kunstwerken gerealiseerd, zoals bruggen en tunnels. Dit zijn vaak duurder projecten die resulteren in slechts een beperkt aantal kilometer fietspad. Een brug over een waterweg is een duurder project, daar komt dan toch een beter fietspad, maar in kilometer is dat een kleiner project maar niettemin heel belangrijk voor de verbetering van de fietsinfrastructuur.

Hoe zorgen wij ervoor dat fietsers zich veiliger voelen in het verkeer? Dat is sowieso door volop te investeren in extra fietspaden en in meer comfortabelere en veiligere fietspaden. Dat heeft ook betrekking op veiligere kruispunten en dergelijke meer.

We doen dat zowel op gewestwegen als op gemeentewegen met subsidies van het Fietsfonds en het Kopenhagenplan.

Naast deze investeringen is er ook een samenwerking tussen Vlaanderen, de provincies en de steden en gemeenten om het fietsbeleid in Vlaanderen te versnellen, onder meer met de recent gelanceerde campagne De Grote Versnelling en ook de campagnes van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) over fietsveiligheid en fietshoffelijkheid. Tot slot wil ik nog meegeven dat wij op dit ogenblik volop bezig zijn met de opmaak van het bestek voor een diepteonderzoek naar de fietsveiligheid en -ongevallen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Bedankt, minister, voor de opsomming van alle informatie die ons toch niet helemaal onbekend was. Maar het is heel goed. De wil is er. Meten is weten. Maar als de monitor de cijfers zo laag stelt, dan wijst dat erop dat de perceptie over de fietspaden inzake veiligheid en aantal niet goed is: 4,5 op 10. Ik hoop samen met u, en ik ben daar zeker van, dat het toch zou moeten lukken uw mooie intenties voor een fietsregio Vlaanderen te realiseren.

Maar ik wil toch opletten, omdat we die budgetten hebben. Er zijn inderdaad soms onteigeningen en procedures nodig.

Maar we praten veel over Kopenhagen, en hopelijk gaan we nog eens de komende jaren. In Kopenhagen heeft men ook heel veel – en ik blijf dat herhalen – gewoon geschilderd op de grond. Duidelijke markeringen waar oversteken zijn, zijn daar blauw. Ik denk dat u zich in dat kleur misschien zou kunnen vinden. Ik wil maar zeggen dat op gevaarlijke kruispunten door de grote strepen blauw op de grond, de fietsers geen vals gevoel van veiligheid hebben. Ze voelen zich veilig en het remt ook de autobestuurders af. Aan de administratie, die daar niet zo fan van is, zou ik toch zeggen dat je vaak ook met weinig geld al iets kunt bekomen, al moeten we naar een hoger aantal kilometer veiligheid. Want ze hebben in mijn stad alvast veel elementen weggedaan, die zeer veilig waren.

Ik ben zeker pro tunnels, dat is een mooie aanvulling. Maar de weg begint aan je voordeur. Dus je bent niets met een mooie tunnel of een fietsbrug, als je niet van je voordeur tot aan die fietsbrug kunt geraken. Maar ze zijn belangrijk, ook in het creëren van de fietssfeer en het graag nemen van de fiets.

Ik heb inderdaad de vraag opnieuw ingediend omdat ik het op de agenda wil blijven zetten, zeker niet omdat ik vind dat u geen goede intenties hebt, u hebt die zeker wel. Campagnes zijn allemaal goed en wel, maar het zijn echt die kilometers op de vloer. Ik weet het, het is niet het aantal kilometers dat telt, maar het is toch als u van uw deur weggaat – en ik denk van de schoolomgevingen – dat het niet anders kan dan in de toekomst verbeteren, als er zoveel inspanningen voor worden gedaan.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Elke gelegenheid om de nood aan fietsinfrastructuur onder de aandacht te brengen, is een goede gelegenheid. Dus dank, collega Lambrecht, voor uw vraagstelling. U hebt ook al heel veel gezegd. Ik wil op een ander aspect ingaan.

Minister, u hebt deze legislatuur inderdaad, samen met uw collega Somers, heel veel middelen voorzien in de begroting om aan fietsinfrastructuur te werken. Maar die moeten natuurlijk ook leiden tot vastleggingen, en uiteindelijk ook tot vereffeningen, tot effectief uitgevoerde werken. En de signalen die ons bereiken, zijn toch voor een stuk dat gemeentebesturen, maar ook uw eigen administratie, zeggen dat middelen om de werken uit te voeren alleen niet volstaan. Er is ook nood aan

de nodige mankracht, mensen, ambtenaren die effectief weten hoe je zo'n dossier tot een goed einde brengt, om effectief dat geld te besteden. Want anders gaat minister Peeters weliswaar fantastische aankondigingen gedaan hebben, maar dan gaat dat geld ergens blijven steken, omdat we de projecten niet kunnen realiseren.

Ik heb al via een schriftelijke vraag vernomen dat u toch ook minder ambtenaren voorziet bij uw administratie, maar op lokaal vlak zijn er vaak heel weinig mensen die daaraan kunnen werken. Daarom is mijn vraag in welke mate u dat ook inschat als een mogelijke belemmering om uw doelstellingen te bereiken, en wat wilt u daaraan doen?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Misschien ligt het aan mij, maar ik heb het déjà-vugevoel. Het is niet de eerste vraag die we daarover stellen. En eigenlijk, mevrouw Lambrecht, is het altijd over hetzelfde. Inderdaad, er zijn middelen voorzien, ook in de voorgaande legislatuur. Bij de uitvoering gaat het traag, te traag eigenlijk. Maar ik wil me wel een beetje verzetten tegen 'schilder wat op de grond en het is in orde'. Dat is dus niet zo. Onze wegen in steden en gemeenten zijn ook dermate, dat je goed moet waken over urbanisatie. Ik ben zelf schepen van Mobiliteit, dus ik weet perfect dat het niet zomaar schilderen is. De straatinfrastructuur, het beeld, de voetpaden en dergelijke moeten allemaal meegaan in het geheel.

Wat u zegt, mijnheer Bex, daar ga ik wel in mee. In heel wat gemeenten is men er niet toe in staat, heeft men de mankracht niet om dat allemaal te behappen. Daar ben ik het mee eens. Maar dat geeft alles met alles de hand. Kleinere gemeenten bijvoorbeeld, hebben niet het ambtenarenkorps van een stad, waar een hele mobiliteitsdienst aan werkt. Daar is ook wel een probleem. En dat is ook wel een probleem van bestuurskracht. Daarom ben ik altijd groot voorstander van fusie, omdat je met een ruimere mobiliteit kunt werken om die problemen te tackelen. Hoe is dan weer een andere discussie, maar geef mekaar de hand.

Maar we hebben het er gisteren ook al over gehad. Daarbij heeft de minister gezegd dat ze zal kijken via andere wegen en via innovatie en samenwerking met hogescholen om die zaken dringender aan te pakken. Ik begrijp het ongeduld. Het is goed dat de collega's dat voortdurend aanhalen. Maar op een gegeven moment moeten we gewoon afwachten tot er gestart kan worden met al die werken.

Die campagnes blijven nodig. Ik zou daarmee echt niet stoppen. Ik zeg dat omdat het niet alleen gaat om het bewustmaken van burgers, maar ook van de besturen. Er zijn nog altijd veel besturen die zeggen dat ze geen fietszone of dergelijke meer zullen aanleggen. Je moet de publieke opinie winnen, maar ook de gemeenten. De samenwerking met de lokale besturen is belangrijk.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank jullie voor de bijkomende vragen en opmerkingen. Men heeft er me op attent gemaakt dat ik me daarstraks heb versproken want ik heb gezegd dat er 151 schoolomgevingen waren, maar het waren er 1051. Ik wil dat hierbij dus even rechtzetten.

Mevrouw Lambrecht, ik ben het volledig met u eens. We moeten enerzijds zorgen voor de middelen, maar anderzijds ook zorgen voor een realisatiegerichte aanpak. Want als we het alleen bij middelen houden en de burger of de fietser ziet straks geen meerwaarde in zijn omgeving, dan zijn we hier veel aan het aankondigen zonder over te gaan tot realisatie. Persoonlijk ben ik daar geen voorstander van. Ik wil effectief overgaan tot realisatie. Daarom heb ik gisteren de MIA-infrastructuurwerken (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) gelanceerd. Eigenlijk hangt dat samen met de nood aan meer personeel. Ik wil sneller vooruit. We stellen vast dat

er heel wat belemmeringen zijn, zoals de overlegstructuren, de procesmethodologie, interne regeltjes en de onteigeningsprocedure. Die verhinderen dat we snel kunnen overgaan tot uitvoering van werken.

U geeft zelf het voorbeeld van Kopenhagen. Met verfwerken kun je al heel wat doen. Soms kan dat ook snel gaan. Er is het heel spijtige ongeval geweest in Nazareth waar er op klaarlichte dag twee wielertoeristen werden aangereden. Ik heb aan AWW gevraagd dat het onmiddellijk ter plaatse zou gaan kijken wat er kan gebeuren om de fietsveiligheid te verhogen. Voor de mensen uit de buurt: men heeft daar met verfwerken gezorgd voor meer veiligheid. Ik heb alleszins de foto's gezien. Dat kan inderdaad ook.

Natuurlijk mogen we dat niet plaatsen tegenover het aantal kilometers fietspaden want dan boet ik daar weer op in. Het is een en-enverhaal. Soms moet je een volledig vrijliggend fietspad aanleggen en soms kun je het met verfwerken al een heel pak veiliger maken. We moeten inzetten op al die zaken. Daarom heb ik MIA gelanceerd. Ik wil dat we samen sneller kunnen overgaan tot actie. Samen is altijd met de lokale besturen. Ik wil hen daarbij ten volle betrekken.

We hebben ook een regelluw kader gelanceerd voor de MIA-infrastructuurwerken. Dat zijn kleinschalige verkeersveiligheidswerken, maar fietsinfrastructuurwerken kunnen daaronder vallen. Kortom, het regelluwe kader zorgt ook voor de versnelling van de onteigening van kleine stroken en dergelijke meer. Dat moet de mogelijkheden bieden om sneller te kunnen schakelen. Dat is alleszins het opzet. Ik hoop natuurlijk dat we daarin ook slagen. We kunnen dat maar doen door allemaal samen te werken.

Dan kom ik tot de nood aan meer personeel. Ik vind dat we een aantal zaken versneld kunnen ontwikkelen door studieopdrachten in de markt te plaatsen en door via raamcontracten aannemers sneller te kunnen rekruteren, hen zelf een studiebureau onder de arm te laten nemen en snel over te laten gaan tot de uitvoering op het terrein.

Dat zal ons sowieso die versnelling geven. Moeten we daar een bepaald aantal extra ambtenaren voor inzetten? Uiteindelijk zullen de aannemer en het studiebureau kijken wat er ter plaatse uitgevoerd kan worden. In het kader van de relance hebben we ook gezegd dat we een boost willen geven aan die kleinere aannemers en aan de iets kleinere studiebureaus die ook heel vaak op hun terrein de locaties kennen. Laat hen in samenspraak met de lokale besturen en onder supervisie van het AWW snel kunnen overgaan tot de realisatie. Dat is het hele opzet van MIA. Het is pas deze week finaal boven de doopvont gehouden en we zullen na het bouwverlof op een heel aantal plaatsen de spade in de grond steken. Dat zullen kleinschaligere werken zijn, maar ze zullen er zeker toe doen, naast de bruggen, de tunnels en de fietsveren, zoals mevrouw Lambrecht ook zegt. Het is een en-enverhaal. Door gelijktijdig op heel veel sporen in te zetten, hoop ik alleszins dat we straks op het vlak van de fietspaden een enorme sprong voorwaarts kunnen maken.

Campagnes zijn heel belangrijk, maar ook de infrastructuurwerken want daar is er vaak een tekort aan veiligheid. Daarom zet ik daar ten volle op in.

Wat mij betreft, mogen we daar iedere week op terugkomen. Het zal soms een beetje te veel herhaling zijn, maar we willen met zijn allen in deze commissie dat de fietsinfrastructuur veiliger en comfortabeler moet zijn en dat er extra infrastructuur moet worden aangelegd. We zetten op al die sporen in met een realisatiegerichte output voor ogen. Ik hoop dat we op die manier samen heel wat sprongen voorwaarts kunnen maken.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, de vraag om te vragen is er inderdaad niet, zoals een collega hier suggereert. Ik heb de vraag gesteld naar aanleiding van de Stadsmonitor. Als die morgen negen op tien geeft, zal ik u kort feliciteren, maar zal ik geen vraag stellen. Ik wil toch nogmaals herhalen dat we min of meer op dezelfde lijn zitten wat het en-enverhaal betreft. Ik wil niet gemarginaliseerd worden. Ik denk niet dat er een fietsbeleid is door een streep verf op de grond te zetten, mijnheer Meremans. Ik was zelf zes jaar schepen van Mobiliteit. Ik begin daar niet graag over, maar ik weet wel degelijk waarover ik praat. Er zijn heel veel gevaarlijke kruispunten die bijvoorbeeld met gekleurde slem kunnen verbeteren. Het is een beetje pijnlijk dat AWV toen op rotondes in Brugge de gekleurde slem heeft weggehaald, maar dat was voor uw tijd, minister. Heel veel burgers spreken ons daar nog altijd over aan. Dat zorgde echt voor een gevoel van veiligheid en het remde af. AWV zei dat de fietser zich veilig zou kunnen voelen, maar dat klopte eigenlijk niet. Ik hoop dat het agentschap ondertussen wat tot inzicht is gekomen.

Ik wil alleen nog vragen of u ervoor kunt pleiten om bij wegenwerken de verkeersveiligheidstoets voor fietsers in te voeren zodat het niet alleen voor koning auto veilig blijft om door te rijden, maar ook voor de fietsers.

De voorzitter: Ik zie de minister bevestigend knikken, collega Lambrecht.

De vraag om uitleg is afgehandeld.