vergadering **C104**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 december 2021

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

Vlaams Parlement

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een afwegingskader voor de invoering van een zone 30
– 915 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afwegingskader voor het invoeren van een snelheidslimiet van 30 km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom
– 990 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de zone 30 in de bebouwde kom
– 1007 (2021-2022) 3

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ruimtelijke impact van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
– 958 (2021-2022) 11

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het intern boetesysteem bij De Lijn
– 930 (2021-2022) 15

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Fietsfonds
– 999 (2021-2022) 20

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proces-verbaal voor de luchthavenexploitatiemaatschappij Deurne
– 1009 (2021-2022) 27

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitblijven van een nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn
– 1025 (2021-2022) 30

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Vlaamse havenstrategie en het klimaatbeleid
– 1035 (2021-2022) 34

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een afwegingskader voor de invoering van een zone 30
– 915 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afwegingskader voor het invoeren van een snelheidslimiet van 30 km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom
– 990 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de zone 30 in de bebouwde kom
– 1007 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, u weet dat de Groenfractie er voorstander van is om in de bebouwde kom een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur als algemene regel in te voeren. Alleen waar het veilig kan, zou er een uitzondering gemaakt kunnen worden. Daarover is in deze commissie een hoorzitting gehouden op 25 maart 2021, waarop die stelling is bevestigd door alle mogelijke experten. Maar u kiest een andere weg, hoewel u toch wel stappen wilt zetten. U hebt een afwegingskader aangekondigd voor de invoering van zone 30 op bepaalde wegen. Dat hebt u toegelicht op 2 december in de commissie. Het departement werkt dat uit in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWW). Er wordt ook input gevraagd aan Vias, het Netwerk Duurzame mobiliteit, het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW), de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en De Lijn. Daarnaast werd er ook advies gevraag aan de Taskforce Verkeersveiligheid, een aantal lokale besturen en Fietsersbond.

U wil met het charter een houvast geven aan lokale besturen. Hierbij zou het aangeraden snelheidsregime voor wegen met een verblijfsfunctie en voor wegen met een gemengde functie 30 kilometer per uur zijn. Voor wegen met een verkeersfunctie en voldoende veilige infrastructurele voorzieningen zou 50 kilometer per uur de aangewezen snelheid worden.

Uit mijn schriftelijke vraag nr. 299 van 1 december 2020 blijkt dat slechts een beperkt deel van de gewestwegen binnen de bebouwde kom voldoet aan genoemde omschrijving. Op dat moment had 610 op 913 kilometer van de 2x1-gewestwegen binnen de bebouwde kom geen vrijliggend fietspad. Toch was er hiervan slechts 33 kilometer gelegen binnen een zone 30. Voor de bredere 2x2-gewestwegen binnen de bebouwde kom had 27 op 92 kilometer geen vrijliggend fietspad, waarvan slechts 320 meter binnen een zone 30 lag. Het afwegingskader voor de zone 30 lijkt een bescheiden stap in de goede richting, maar alles staat of valt met de toepassing. De cijfers van de gewestwegen tonen aan dat er nog heel wat werk aan de winkel is.

Wanneer verwacht u het charter ter beschikking te stellen van de lokale besturen? Wanneer zal het Vlaams Parlement het charter te zien krijgen?

Op welke manier kwam de inspraak of de adviesvraag van de verschillende stakeholders tot stand? Op welke manier werd hun input verwerkt? Welke adviezen werden er specifiek geformuleerd door de verschillende stakeholders? Welke adviezen werden er gevolgd, welke niet en waarom? De grote lijnen hiervan volstaan.

Kunt u een update geven van de verkeersveiligheid van gewestwegen binnen de bebouwde kom? Hoeveel kilometer, op het totaal aantal kilometer, heeft geen vrijliggend fietspad? Hoeveel daarvan is gelegen in een zone 30?

Zult u AWV of de verantwoordelijke wegbeheerder opdragen de aanbevelingen van het charter in overleg met de lokale besturen ook effectief toe te passen op de gewestwegen binnen de bebouwde kom?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, u verspreidde een afwegingskader voor het al dan niet invoeren van een zone 30. In het algemeen geldt dat op wegen die voornamelijk een verblijfsfunctie hebben een snelheidsregime van 30 kilometer per uur zou moeten gelden. In verkeersgebied is de snelheidslimiet dan 50 kilometer per uur. Voor straten die beide functies vervullen of voor een meer algemene analyse schuift u zeven aspecten naar voren waar men rekening mee moet houden bij de afweging.

Zo moeten lokale besturen kijken naar de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Kunnen op de weg de actieve weggebruiker en het gemotoriseerd verkeer niet gescheiden worden, dan kiest men best voor een zone 30. Bij een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur moet er een verhoogd aanliggend fietspad zijn. Daarnaast wordt er gekeken naar de conflictdichtheid. Wanneer veel verschillende weggebruikers elkaar moeten kruisen, bijvoorbeeld in straten met veel winkels en verschillende soorten verkeersdeelnemers, wordt aangeraden om voor een zone 30 te kiezen. Een aansluitend criterium is het aantal actieve weggebruikers en de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer. Als die beide veel voorkomen, bij winkels of fietsroutenetwerken, kiest men beter voor een zone 30. Behalve naar deze criteria moet volgens het afwegingskader ook gekeken worden naar de snelheidslimiet op omliggende wegen, zichtbaarheid en rijopzicht, oversteekbaarheid en punctuele omstandigheden. Het afwegingskader benadrukt ook het belang van een zelfverklarend wegbeeld door onder andere het creëren van ruimte voor actieve weggebruikers en natuurlijke snelheidsafbouw.

Over die hele theoretische brok heb ik volgende vragen. Zijn er objectieve criteria die bepalen of een weg een verblijfsfunctie of een verkeersfunctie vervult? U gebruikt hiervoor termen uit de nieuwe wegencategorisering, zoals 'erftoegangsweg', 'ontsluitingsweg', en 'regionale weg', maar deze moeten door de vervoerregioraden nog worden uitgewerkt in hun mobiliteitsplannen. Hoe kunnen lokale besturen hiermee ondertussen aan de slag gaan? Voor wegen die niet duidelijk tot een verblijfsgebied of verkeersgebied behoren, geeft u een aantal invloedfactoren met aanbevelingen die moeten leiden tot een beslissing over het snelheidsregime. Zo spelen de fietsinfrastructuur, oversteekbaarheid en het aantal actieve weggebruikers een rol. Zult u monitoren of deze aanbevelingen worden opgevolgd?

Hoe zult u de toepassing van dit afwegingskader door lokale besturen stimuleren en ondersteunen? Komen er begeleidingstrajecten voor lokale besturen? Komt er een incentive voor lokale besturen om deze analyse te maken voor hun gemeente? Het afwegingskader stelt dat wanneer er geen fysieke scheiding mogelijk is tussen actieve weggebruikers en gemotoriseerd verkeer, zone 30 de logische keuze is. Ruim de helft van alle gewestwegen binnen bebouwde kom heeft een dergelijke fysieke scheiding, in de vorm van een vrijliggend fietspad, niet. Zult u op korte termijn de snelheidslimiet op al deze gewestwegen verlagen naar 30 kilometer per uur, in afwachting van de aanleg van vrijliggende fietspaden?

Hebt u een inschatting gemaakt hoeveel kilometer aan gemeente- en gewestwegen naar een snelheidsregime van 30 kilometer per uur zouden gaan wanneer dit afwegingskader strikt zou worden gevolgd, met andere woorden, als alle wegen binnen verblijfsgebied naar 30 kilometer per uur zouden gaan, alle wegen binnen

verkeersgebied naar 50 kilometer per uur en voor de ontsluitingswegen de aanbevelingen zouden worden gevolgd?

Zult u een inventaris bijhouden van de snelheidslimieten op gemeente- en gewestwegen? Dat bestaat op dit moment niet, bleek uit schriftelijke vragen die ik hierover stelde.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, uw kabinet heeft op 8 december 2021 alle gemeenten en hun schepenen van Mobiliteit het nieuwe afwegingskader voor het invoeren van 30 kilometer per uur op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom doorgestuurd. Deze aanbeveling vloeit voort uit het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, waarin de actieve weggebruiker centraal staat.

U schreef in de brief dat het aandeel actieve weggebruikers stijgt onder de verkeersslachtoffers, en dat zowel voetgangers als fietsers steeds vaker betrokken zijn bij dodelijke verkeersongevallen met personenwagens. Snelheids- en massaverschillen zorgen voor gevaarlijke situaties, en om deze situaties voor alle weggebruikers te verbeteren, wordt een kader aangeboden dat de gemeenten als wegbeheerder een houvast biedt bij het bepalen van een gepast snelheidsregime voor wegen binnen de bebouwde kom.

Globaal genomen kan onze fractie zich hier helemaal in vinden. U roept de lokale besturen ook op om hiermee aan de slag te gaan. Zo kunnen we samen werk maken van meer verkeersveiligheid voor de Vlamingen. Maar na het lezen van het afwegingskader blijft het onduidelijk wat de gemeenten nu mogen verwachten van uw diensten. Het enige wat ik lees, is: "Op basis van de resultaten van de evaluatie kan de wegbeheerder acties ondernemen inzake weginrichting om te streven naar betere naleving en de aantrekkelijkheid voor actieve weggebruikers te vergroten en/of eventueel het geldende snelheidsregime in vraag te stellen."

Minister, welke ondersteuning kunnen de gemeenten verwachten van AWV?

Garandeert u op korte termijn investeringen van AWV op het vlak van infrastructuur wanneer de gemeenten op hun gewestwegen zone 30 installeren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De eerste reeks vragen heeft betrekking op de totstandkoming, de participatie en de publicatie van dit afwegingskader. Het klopt dat wij in de week van 8 december het afwegingskader naar alle besturen hebben gestuurd. Het is de bedoeling dat iedereen dat kan gebruiken of raadplegen voor het invoeren van snelheidsregimes binnen de bebouwde kom. Het kader is ook raadpleegbaar op de website van de Vlaamse overheid.

Wat de beschrijving betreft van het proces dat voorafgaat aan de weloverwogen beslissing om een snelheidsregimes van 30 dan wel 50 kilometer per uur in te voeren, is het woord afwegingskader meer van toepassing. Het gaat dus niet om een charter of een afspraak, het is een afwegingskader waarbij we de lokale besturen tools geven om de afweging te maken. Een charter of een verbintenisverklaring lijkt onmiddellijk heel erg bindend, terwijl wij de lokale besturen vooral willen faciliteren. We houden op dat vlak ook vast aan het principe van subsidiariteit en blijven van oordeel dat de lokale besturen nog altijd het beste geplaatst zijn om de snelheid te bepalen.

Een mooi voorbeeld is het project van de fietsdeal van de Coalitie van 30. Zij willen ook zoveel mogelijk steden en gemeenten motiveren om te werken aan een

verhoogde verkeersveiligheid en leefbaarheid. Zij hebben als het ware een intentieverklaring om 30 kilometer per uur binnen de kom met gemengd verkeer te proberen realiseren. U hebt daarover wellicht de perscommunicaties gelezen. Ons afwegingskader kan samen met de intentieverklaring wel degelijk bekeken worden als communicerende vaten.

Voor het zomerreces stuurde mijn administratie hierover een mail naar verschillende stakeholders waarin input werd gevraagd ter voorbereiding voor het afwegingskader van de zone 30 met de specifieke vraag: Welke elementen maken dat op wegen met een verkeersfunctie een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur wenselijk is? Om te helpen bij het opmaken van dit afwegingskader kon allerhande informatie zoals onderzoeksmateriaal en verslagen van eerdere vergaderingen meegestuurd worden. Wij ontvingen daarop heel wat informatie. Een aantal organisaties zijn al genoemd: VIAS, het Netwerk Duurzame mobiliteit, het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw en de VVSG. Deze input vormde de basis voor het kader.

Na afstemming met de Taskforce Verkeersveiligheid en het bespreken van deze versie binnen de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (AVVG) – waaraan ook Vias en een aantal gemeenten deelnemen – mochten wij feedback ontvangen van De Lijn. We hebben dan een en ander uitgewerkt, er kwam een eerste versie. De finale versie werd na overleg met alle mogelijke stakeholders voorgelegd aan de Taskforce Verkeersveiligheid en de leden van de Coalitie van 30. Op grond daarvan zijn we tot dit finaal afwegingskader gekomen.

Welke adviezen en opmerkingen ontvingen we? Er werd benadrukt dat de wegbeheerders snelheidsregimes binnen een bredere context moeten bekijken, bijvoorbeeld als onderdeel van een lokaal mobiliteitsplan of snelheidsplan; dat de basis voor dit snelheidsregime de functie van de weg is; dat de wegencategorisering zeer belangrijk is in deze context; dat de verblijfsfunctie moet primeren en de verkeersfunctie ondergeschikt wordt, met andere woorden dat de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op wegen waar men 30 kilometer per uur kan rijden naar de achtergrond wordt geschoven en dat de verkeersveiligheid daar primeert; het 30-50-70-principe – het afbouwscenario dus – kwam een paar keren terug; en tot slot werden verscheidene factoren die, naast de algemeenheden, van invloed kunnen zijn op het weloverwogen toepassen van een snelheidsregime van 30 kilometer per uur, aangehaald.

Alle geopperde adviezen zijn grotendeels meegenomen door de administratie. Het afwegingskader heeft een standaard. Gemotiveerd afwijken kan altijd. We hebben niet alle mogelijke voorbeelden of pistes opgenomen, want dat zou een veel te lijvig document worden. Dat was niet de bedoeling. Een eenvoudig kader dat geldt als standaard was de bedoeling, een kader waarmee de lokale besturen aan de slag kunnen. Ze kunnen de besprekingen binnen hun eigen gemeenteraden voeren om een gegronde afweging te maken.

De heer Bex vroeg om cijfers. Zoals u ongetwijfeld weet, zijn aanliggende fietspaden de standaard bij een snelheidsregime van 50 kilometer per uur. AWV heeft 1094 kilometer wegen met een snelheidsregime van 50 of 30 kilometer per uur in zijn beheer die gelegen zijn binnen de bebouwde kom. 260 kilometer heeft geen fietspad, waarvan 24 kilometer bij een snelheidsregime van 30 kilometer per uur en 236 kilometer bij een snelheidsregime van 50 kilometer per uur. Verder kan ik u ook nog meegeven dat 834 kilometer is voorzien van een vrijliggend of aanliggend fietspad, waarvan 18 kilometer bij een snelheidsregime van 30 kilometer per uur en 816 kilometer bij een snelheidsregime van 50 kilometer per uur.

Om aanvullend nog expliciet te antwoorden op de vraag zoals u die nu nog geformuleerd hebt, kan ik u meegeven dat er binnen de bebouwde kom op de

gewestwegen 419 kilometer vrijliggende fietspaden liggen, waarvan 7 kilometer bij 30 kilometer per uur en 412 kilometer bij een snelheidsregime van 50 kilometer per uur, met de nuance dus dat niet vrijliggende, maar wel aanliggende fietspaden de standaard zijn bij een snelheidsregime van 50 kilometer per uur.

Mevrouw Lambrecht, u had heel wat vragen over de toepassing van het afwegingskader. Het toepassen van een geschikt snelheidsregime is in de eerste plaats een veiligheidsoverweging. Objectieve criteria geven om te bepalen of een weg een verblijfs- of een verkeersfunctie heeft, is moeilijk om van bovenaf te doen. Daar kan de nieuwe wegencategorisering, die effectief nog in opmaak is, straks wel bij helpen. Want zoals u weet, is er in Vlaanderen een heel arsenaal aan verschillende soorten wegen binnen de bebouwde kom. De discussie over de toepassing van de nieuwe wegencategorisering is nog volop lopende binnen de regionale mobiliteitsplannen.

De inrichtingsprincipes voor de lokale wegen, de laatste in de reeks van inrichtingsprincipes, worden momenteel uitgewerkt. Voor wegen waar twijfel bestaat, zijn in principe beide functies aanwezig. Zoals is aangegeven in het schema op de eerste pagina van het afwegingskader – waarvan ik aanneem dat jullie het intussen allemaal gezien hebben, alsook het schema, dat daar een duidelijk voorbeeld geeft –, kan de wegbeheerder daar in principe ook rekening houden met een aantal invloedsfactoren. Ook op wegen waar men aangeeft niet te twijfelen over de functie, kan het toch nog handig zijn om die verschillende invloedsfactoren te overlopen.

Op die manier biedt het afwegingskader houvast aan lokale besturen voor het bepalen van een geschikt snelheidsregime. Ze zijn uiteraard niet verplicht om dat te hanteren. Hier geldt opnieuw ten volle de subsidiariteit. Maar we denken wel, na de bevraging en het overleg, dat dit op zich een goede houvast is om, als er een weg is met een uitgesproken verblijfsfunctie, in principe de overweging te maken om te kiezen voor een snelheidsregime van 30 kilometer per uur.

Het afwegingskader somt de verschillende factoren op die een invloed uitoefenen op de beslissing over het meest gepaste snelheidsregime. Op die manier kunnen de Vlaamse steden en gemeenten de begrijpelijkheid en de leesbaarheid voor de weggebruiker mee faciliteren.

Wat de opvolging betreft, is mijn administratie op dit ogenblik aan het bekijken of, en zo ja, op welke manier we de invoering van 30 kilometer per uur en de zones 30 in de toekomst kunnen opvolgen. U weet dat hier ook weer de autonomie van de lokale besturen speelt. Maar de administratie gaat alleszins verder bekijken of er, al dan niet vrijblijvend, feedback kan worden gegeven door de lokale besturen. De verkeersveiligheid van zijn burgers waarborgen lijkt me alleszins een voldoende grote incentive voor elk lokaal bestuur om het afwegingskader toe te passen en/of te bespreken bij het aanpassen van aanvullende reglementen op hun eigen grondgebied. Zoals ik al zei, zijn het handvatten die we hier aanbieden aan de lokale besturen.

Bij een snelheid van 50 kilometer per uur zijn aanliggende fietspaden voldoende, het is niet nodig om in deze gebieden overal in vrijliggende fietspaden te voorzien. De lokale besturen kunnen aan de slag, samen met AWV, om voor elke gewestweg te bepalen welk snelheidsregime het beste gepast is. Wanneer het afwegingskader uitwijst dat een snelheidsverlaging op een gewestweg aangewezen is, zal AWV daarvoor het nodige doen. AWV moet in dat geval gehoor geven aan de vraag van de lokale besturen.

AWV zal op vraag van de lokale besturen constructief meewerken aan de evaluatie van de geldende snelheidsregimes op basis van het afwegingskader. Wanneer die

evaluatie aangeeft dat een wijziging in het snelheidsregime wenselijk is, zal AWV daarvoor het nodige doen op gewestwegen binnen de bebouwde kom.

Er is geen bijkomend budget vrijgemaakt voor het inrichten van een zone 30 op gewestwegen. Wanneer het enkel gaat over het aanvullend reglement, dan zijn daar ook geen extra middelen voor nodig. Gaat het daarentegen over een herinrichting van een weg, dan hangt het ervan af. In het kader van ons verkeersveiligheidsbeleid en heel wat infrastructuurwerken op onze gewestwegen hebben we heel wat middelen opgenomen in ons geïntegreerd investeringsprogramma (GIP). Desgevallend moet worden bekeken of nog extra elementen moeten worden doorgevoerd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Mijn bedenking bij dit kader is dat het eigenlijk evengoed had kunnen dienen, als we in het Vlaams Parlement over het voorstel van collega Lambrecht en mezelf hadden gestemd om zone 30 in de bebouwde kom in te voeren. Dan hadden de lokale besturen ook kunnen kiezen aan de hand van dit afwegingskader op welke wegen ze dan 30 of 50 kilometer per uur zouden invoeren. Dat was de ideale wereld geweest, maar ik vind dit toch ook al een stap vooruit. Dat wil ik ook erkennen. Het had wat ons betreft soms wat verder mogen gaan, in die zin dat er soms voorrang lijkt te worden gegeven aan doorstroming op verkeersveiligheid, terwijl wij vragende partij zijn om dat omgekeerd te beslissen, aangezien verkeersveiligheid enorm belangrijk is. Maar het is alvast een stap in de goede richting.

U zegt dat de lokale besturen aan het Vlaamse Gewest kunnen vragen om een bepaalde weg naar 30 kilometer per uur te brengen, maar ik vind dat een beetje te terughoudend van u. Eigenlijk maakt u een afwegingskader waarin u zegt dat bepaalde wegen het best zone 30 worden, dat het gaat over gewestwegen, waar u als minister verantwoordelijk voor bent, maar dat u wacht op de vraag van de lokale besturen om daarnaar te kijken. Op dat vlak zou ik u toch willen oproepen om iets meer initiatief te nemen. In welke mate zult u consequent zijn, uw eigen aanbevelingen voor uw eigen wegen opvolgen en daarover contact opnemen met de lokale besturen?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ik heb heel goed geluisterd, want ik had heel veel vragen, maar het blijft toch knagen dat we in het kader van verkeersveiligheid met iets zitten wat niet-bindend is, wat enkel faciliteert, wat lokale besturen een beetje wil helpen om te bepalen hoe snel men al of niet mag rijden. We willen ze motiveren. Dat is allemaal heel goed en ik probeer dat thuis ook met de kinderen. Maar op een bepaald moment, bijvoorbeeld nu, als er zoveel ongevallen gebeuren en zoveel doden vallen, moeten we toch echt zeggen dat die zachte aanpak niet werkt. "We gaan het nog eens proberen en het zal nog een tijd lopen, maar het is vrijblijvend." Wat zullen we zien? Dat lokale besturen die al geloven in trager rijden voor meer verkeersveiligheid, al hebben gedaan wat ze moesten doen, en dat de besturen die dat niet doen, met de zachte aanpak helemaal niets zullen wijzigen aan het aanpakken van de grootste killer in het verkeer, namelijk de snelheid. We zien in andere Europese landen helemaal het omgekeerde gebeuren. Daar neemt de hogere overheid wel haar verantwoordelijkheid om in het algemeen belang een lagere snelheid op te leggen.

Ik had naar objectieve criteria gevraagd en u antwoordt dat het moeilijk is om te bepalen wat een verblijfsfunctie is en wat een verkeersfunctie, dat Vlaanderen een heel arsenaal aan wegen heeft en dat het ingewikkeld is. Juist daarom vragen we duidelijkheid.

Ik heb gevraagd of u zult monitoren en u antwoordt: "Ja ja, maar de administratie moet nog bekijken hoe ze dat gaat doen." We hebben dus iets gemaakt waarvan we nog niet weten hoe het gemonitord en opgevolgd zal kunnen worden. Geeft u toe dat u danst op een enorm slappe koord van verkeersveiligheid met materie die niet objectief te bepalen is en dat u afhangt van de goodwill van de lokale besturen, die eigenlijk mogen doen wat ze willen?

De voorzitter: Kunt u stilaan afsluiten?

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik weet ook niet of u hebt geantwoord op de vraag of er een inventaris komt van de snelheidslimieten op gemeente- en gewestwegen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. We vinden het zeker wel een goed kader met duidelijke richtlijnen. We zijn er ook altijd voorstander van geweest dat lokale besturen zelf beslissen welk snelheidsregime er op een lokale weg of in een dorpskern kan worden toegepast.

Ik blijf wel op mijn honger zitten wat de samenwerking met AWV betreft, enerzijds over het budget en anderzijds over het personeel.

U zegt dat er geen apart budget is voorzien. Van welk budget zal dit dan genomen worden? Ik denk dat alle budgetten overbevraagd zijn. Ik vrees ook dat het soms over iets grotere investeringen zal gaan als men een weg naar 30 kilometer per uur wil brengen. Als er geen apart budget is, dan vraag ik me af uit welk budget dat genomen zal worden. Bent u eventueel van plan om in 2022 of 2023 toch in een apart budget te voorzien?

Wat betreft het personeel van AWV hebben we daarnet nog met de heer Boelaert een discussie gehad over de heroverweging. Hij zei dat er toch wel een limiet is op het vlak van besparingen op personeel. Hopelijk is er binnen AWV personeel genoeg om gemeenten bij te staan en met hen in overleg te gaan om het snelheidsregime al dan niet aan te passen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, we hebben het al herhaaldelijk gezegd dat verkeersveiligheid bovenaan de agenda staat, zeker ook bij de lokale besturen. Als schepen denk ik inderdaad dat het lokale bestuur het beste geplaatst is om het verkeersveiligheidsbeleid op het eigen territorium uit te stippelen. Zo'n afwegingskader of handvatten, zoals u het noemde, aanreiken aan de lokale besturen vanuit het Vlaams niveau ondersteun ik, zeker zolang lokale besturen hun maximale autonomie kunnen behouden.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Wij hebben het daarjuist even gehad over het afwegingskader en over de fietsstraat met zone 30. Zoals gezegd is zone 30 een logische keuze wanneer er geen fysieke scheiding mogelijk is tussen de actieve weggebruiker en het gemotoriseerd verkeer. Er is daarnet verwezen naar de helft van de gewestwegen in de bebouwde kom waar dat het geval is. In Antwerpen stelt men zich de vraag waarom men dan van de Turnhoutsebaan een fietsstraat heeft gemaakt. Een fietsstraat heeft enkele eigen regels. Een dergelijke straat is ingericht als een fietsroute, er zijn fietspictogrammen aangebracht, enzovoort. Je mag er niet sneller rijden dan 30 kilometer per uur. Je mag er met de auto of motor geen fietsers inhalen. Waarom hebt u, minister, niet gewoon besloten daar een zone 30 van te maken en een fietsstraat?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank de vraagstellers zeker voor de waardering. Ik hoor collega Bex zeggen dat het een stap in de goede richting is. Aan AWV heb ik laten weten dat voor mij de doorstroming ondergeschikt is aan de verkeersveiligheid. Geregeld vragen lokale besturen om de snelheidslimieten op een gewestweg te verlagen. Negatieve adviezen daarop verwijzen dan naar de doorstroming. Recentelijk heb ik in mijn eigen provincie, in As en Genk, voorgesteld om de snelheid te verlagen en het facet doorstroming ondergeschikt te laten. Mijnheer Bex, u hebt daarover al schriftelijke vragen gesteld. In het verleden was een dergelijke houding niet altijd het geval. Het afwegingskader, waaraan AWV heeft meegewerkt, is er ook een voor het agentschap zelf. Het zal het mee respecteren. Het zal zeker ingaan op vragen daarover van lokale besturen. Gaat AWV wachten op vragen van lokale besturen? AWV zal zelf voor zijn gewestwegen dat afwegingskader toepassen. Maar ik blijf voorstander van het principe van subsidiariteit. Lokale besturen zijn het best geplaatst om daarin advies te verlenen. Wij raadplegen ze altijd als er een aanvullend reglement wordt gemaakt voor een gewestweg.

Mevrouw Lambrecht, u zegt dat het weinig inhoudt omdat het geen bindend kader is en omdat het slechts een afwegingskader is. U noemt dat dansen op een slappe koord. Ik ben het daar niet mee eens. Die uitspraak is weinig respectvol voor alle mogelijke stakeholders die heel hard mee gewerkt hebben aan dat afwegingskader. Het kader is ook goedgekeurd door zowel de Coalitie van 30 als door de Taskforce Verkeersveiligheid. Er staan dus heel wat mensen achter dat kader.

Overal binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet opleggen van 30 kilometer per uur, met uitzonderingen, zoals u voorstelt, is heel moeilijk te handhaven. Er is overigens een groot verschil tussen bebouwde kommen in perifere gebieden en in de stedelijke gebieden. In stedelijke gebieden zien we dat lokale besturen heel snel grijpen naar snelheidslimieten van 30 kilometer per uur, zelfs naar 20 kilometer per uur. Ik geef u het voorbeeld van Hasselt. In buitengebieden is dat vaak een heel andere situatie. Daaromtrent hebben we hier al heel vaak de discussie gehad. Dit afwegingskader is een handige tool om in elke stad en elke gemeente de discussie te voeren en finaal zelf een beslissing te nemen over wat het meest gewenste en ook leesbare en geloofwaardige snelheidsregime is, zowel op de gewestwegen als op de gemeentewegen.

Mevrouw Fournier, wat het budget betreft had ik het daarstraks al over Genk en As waar we recent de snelheid hebben verlaagd. Vaak gaat het over een aanvullend reglement dat moet worden goedgekeurd. Dat is een kleine ingreep waar niet onmiddellijk kosten mee gepaard gaan. Als het gaat over het feit dat er geen voldoende fietsinfrastructuur is of iets dergelijks, dan zit dat mee in het grotere geheel. U weet dat we bijvoorbeeld heel wat projecten hebben lopen rond onze schoolroutes, waarbij we in samenspraak met lokale besturen investeren om te zorgen voor meer fietsveiligheid. Ook daar is het afwegingskader een handige tool om te gaan naar zone 30 dan wel naar zone 50. In de schoolomgeving is het meestal zone 30, maar bij de schoolroutes is dat niet overal zone 30. Ook daar komt het afwegingskader zeker aan bod.

Ik heb op dit ogenblik geen signalen dat er te weinig personeel is om dit te gebruiken. Opnieuw, het is een afwegingskader om te beslissen of men 30 kilometer per uur of 50 kilometer per uur wil. Het is ook een afwegingskader dat lokale besturen richting AWV kunnen hanteren om hun vragen te ondersteunen om het ene dan wel het andere snelheidsregime te laten gelden.

Mijnheer Verheyden, als u de Turnhoutsebaan kent, dan weet u dat daar op dit ogenblik geen fietspaden zijn en dat er geen ruimte is voor fietspaden. Daarom hebben we heel bewust gekozen om er een fietsstraat van te maken en niet gewoon

30 kilometer per uur in te voeren, juist wegens het feit dat een fietsstraat de 30 kilometer per uur impliceert en tegelijkertijd zorgt voor meer veiligheid voor de fietser, in die zin dat die niet mag en kan worden voorbijgestoken. Uiteraard zullen daar de nodige handhavingstools bij moeten worden opgenomen. Die zijn in het uitvoeringsplan effectief voorzien. Daar waar er geen ruimte is voor een aanliggend fietspad, lijkt het ons juist aangewezen om 30 kilometer per uur in te voeren. Als men de weg volledig inricht tot een fietsstraat, zal dat meer leesbaar zijn dan wanneer men gewoon via een aanvullend reglement wat verkeersborden zet om te zeggen dat er geen snelheidslimiet van 50 maar van 30 kilometer per uur is. We weten dat een veelheid aan verkeersborden nauwelijks gelezen wordt, maar wanneer we op de weg pictogrammen en desgevallend een rode of een okergele kleur aanbrengen, dan weten we dat dat de leesbaarheid van de weg verhoogt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voor alle duidelijkheid, collega's, nog even meegeven dat wij er toch van overtuigd blijven met Groen dat het voor de verkeersveiligheid een betere zaak zou zijn wanneer we in de bebouwde kom die algemene regel van 30 kilometer per uur zouden opleggen, met als uitzondering de mogelijkheid om sneller te rijden. In die zin zou het logisch zijn om dan dat afwegingskader te hebben. Ik heb gezegd dat ik het een goede stap vind en dat meen ik ook, maar wel een goede stap ten opzichte van uw vorige positie. Het is zeker nog verre van ideaal. We zien dat er in de samenleving nog tal van initiatieven zoals de 'Coalitie van 30' het licht zien. Dat is volgens ons een evolutie die niet te stoppen is. Ik ben er dan ook van overtuigd dat wij binnen afzienbare tijd – wanneer zullen we wel zien – dat voorstel om 30 kilometer in de bebouwde kom als regel op te leggen, opnieuw zullen moeten bespreken in het Vlaams Parlement.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ik wil eerst toch eens rechtzetten dat ik zeer veel respect heb voor de stakeholders. Er staan goede dingen in. Dat spreek ik niet tegen. Maar ik zeg wel dat het niet ver genoeg gaat en dat er te veel ruimte is voor interpretatie. Wij zijn daar zeer bezorgd over. Want laat ons wel wezen: voor ons is er maar één resultaat, en dat is het aantal verkeersslachtoffers. Eén fietsdode elke vijf dagen, dat kan niet het nieuwe normaal zijn. We zullen zien of dat afwegingskader helpt om dat beter te krijgen. Het zijn drastische cijfers. Er zijn echt ingrijpende maatregelen nodig.

Ik ga eindigen met een positieve noot, minister, want ik vind uiteraard niet alles wat u zegt verkeerd. Als u zegt dat de doorstroming voor u en de administratie eindelijk ondergeschikt wordt aan het verhaal van verkeersveiligheid, vind ik dat al een heel goed punt om mee te eindigen en om te streven naar betere resultaten in de toekomst.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ruimtelijke impact van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
– 958 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, deze regering heeft heel wat terechte ambitie op het vlak van het installeren van laadinfrastructuur, om ervoor te zorgen dat we ons personentransport kunnen elektrificeren. Wij staan volledig achter die doelstellingen.

We hebben ook al gezegd dat we samen met u in de gaten willen houden of het snel genoeg gaat en desnoods sneller schakelen. Alle mogelijke initiatieven om vooruitgang te kunnen boeken, zijn interessant en moeten overwogen worden.

Zo heeft bijvoorbeeld Proximus, samen met de netbeheerder Fluvius en de stad Mechelen, een proefproject opgestart waarbij ze straatkasten ombouwen tot laadinfrastructuur. Het gaat om een potentieel van 28.000 straatkasten, die door eenvoudige ingrepen kunnen worden omgebouwd tot laadinfrastructuur. Het is te zeggen: 7000 van die 28.000 zouden geschikt zijn om om te bouwen. Daar kun je dan telkens 2 laadequivalenten bouwen. Dat is op zich een zeer interessant proefproject, zeker omdat de elektrificatie van het wagenpark noodzakelijk is om heel wat doelstellingen van de Vlaamse Regering te kunnen bereiken, en dan vooral het verschonen van de personenmobiliteit. Maar natuurlijk moet die vergroening van het wagenpark ook passen binnen andere strategische doelen van de Vlaamse overheid.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) heeft op dat vlak de nood van een doorgedreven elektrificatie van het wagenpark onderschreven, maar heeft in zijn advies rond de nota Clean Power for Transport (CPT) wel gezegd dat het vergroenen van de aandrijftechnologie een onderdeel moet zijn van een groter geheel, waarin ook ingezet wordt op minder verkeer en het verschuiven van verkeer. De MORA raadt ook aan om het uitbouwen van laadinfrastructuur op een strategische manier te integreren in het ruimtelijke beleid. Volgens de MORA moet een optimaal gemeentelijk en Vlaams vergunningenbeleid ervoor zorgen dat er geen wildgroei van laadpalen ontstaat in de publieke ruimte.

De MORA wijst er ook op dat het STOP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, privévervoer) steeds gerespecteerd moet worden bij de uitbouw van laadpunten. Dat betekent dus dat laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de doorstroming of de veiligheid van voetgangers, fietsers of het openbaar vervoer.

De Vlaamse bouwmeester, Erik Wieërs, heeft onlangs in een open brief ook gesteld dat die transitie naar elektrisch rijden een uitgelezen hefboom kan zijn om de publieke ruimte opnieuw in te richten, een kans om individuele wagens strategisch te groeperen en op die manier publieke ruimte vrij te maken voor meer leefbare woonkernen, om ruimte te ontharden of te vergroenen. Het is volgens hem bovendien ook mogelijk om sterk in te zetten op deelmobiliteit door die elektrificatie.

Hij geeft echter ook een waarschuwing: als we zouden inzetten op het her en der inplanten van laadinfrastructuur, een beetje zoals Vlaanderen er vandaag al bijligt met zijn traditionele rommelige ruimtelijke structuur, dreigt dat onze ruimtelijke wanorde verder te verankeren. Die benadering zou volgens hem botsen met de strategische doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), dat in 2018 werd goedgekeurd.

Minister, we hebben daar op 7 december met een aantal collega's minister van Omgeving Demir over ondervraagd. Dat lijkt logisch, want zij is bevoegd voor Ruimte. Zij verwees echter door naar u. Ze zegt dat ze voor de goede inplanting van al die laadinfrastructuur rekent op de minister van Mobiliteit. Daarom stel ik mijn vragen graag ook aan u.

Deelt u de visie van de Vlaamse bouwmeester dat die elektrificatie ook een uitgelezen kans is om de inname van publieke ruimte door individueel personenverkeer strategisch te hertekenen? Hoe wilt u dat doen? Op welke manier zult u ervoor zorgen dat het uitbouwen van laadinfrastructuur kadert binnen de strategische doelstellingen van het BRV? Welke regelgeving – dat kan Vlaams of gemeentelijk zijn – is er volgens u vereist om een wildgroei van laadinfrastructuur in de publieke ruimte te voorkomen? Hoe zult u garanderen dat nieuwe

laadinfrastructuur steeds het STOP-principe zal respecteren, dus dat het niet in de weg van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer zal staan? Hoe staat u tegenover dat proefproject waarbij straatkasten worden omgebouwd tot laadinfrastructuur? Hoe zult u de uitbouw van laadinfrastructuur als hefboom gebruiken om extra in te zetten op deelmobiliteit? Hoe wilt u lokale besturen ertoe aanzetten om het uitbouwen van voldoende semipublieke of publieke laadequivalenten te kaderen binnen de doelstellingen van het BRV? Zult u voorstellen om dit op te nemen in het Lokaal Energie- en Klimaatpact (LEKP)?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, dank u wel voor uw vragen. Ik ben al blij dat u uw vraagstelling begint met de mededeling dat u achter alle doelstellingen staat die we hebben opgenomen in zowel onze visienota inzake laadinfrastructuur als ons 'Clean Power for Transport'-principe. Als ik immers hoor dat u bang bent voor wildgroei en vraagt of er wel voldoende garanties zijn met betrekking tot het STOP-principe, dat u vraagt hoe het zit met extra elementen inzake vergunningenbeleid en ruimtelijke ordening, dan lijkt het bijna alsof u niet achter het hele verhaal van die laadinfrastructuur staat. Ik ben echter blij dat u dat onmiddellijk corrigeerde en zei alleszins achter die doelstelling als dusdanig te staan.

Vanuit mijn beleidsdomein en in navolging van ons CPT-plan, ons klimaatplan en uiteraard ook onze visienota inzake laadinfrastructuur blijft het opzet alleszins in voldoende laadinfrastructuur voorzien, die uiteraard ook goed bereikbaar en toegankelijk is, zodat iedereen snel en in de nabijheid kan laden. Dat is prioritair. U weet dat wij tegen 2025 35.000 publieke of semipublieke laadpalen willen hebben die voor het brede publiek toegankelijk zijn, en dat we er tegen 2030 100.000 willen hebben.

Natuurlijk is het belangrijk dat die uitrol planmatig en strategisch gebeurt. Dat betekent echter niet dat ik mensen publieke laadinfrastructuur ga ontzeggen omdat sommigen bijvoorbeeld zeggen dat die niet past in het straatbeeld of niet mooi is of dergelijke meer. Ik denk dat we wat dat betreft ook naar onze elektriciteitskasten en dergelijke moeten kijken: men kan die mooi of niet mooi vinden, maar ze zijn alleszins wel noodzakelijk.

Als ik dan de open brief van de bouwmeester zie, vind ik het een beetje spijtig dat daarin alleen op laadinfrastructuur wordt gefocust. Zoals u weet, is onze visie inzake mobiliteit immers veel ruimer dan alleen maar de elektrificatie van het wagenpark. Het eerste punt dat we hebben opgenomen in heel ons klimaatplan, is de modal shift naar meer duurzame verplaatsingen. Het is duidelijk dat dat echt onze topprioriteit is. Dat betekent natuurlijk volop investeren in onze fietsinfrastructuur en in duurzame andere alternatieven, zoals collectief vervoer, deelmobiliteit en uiteraard ook het openbaar vervoer.

Kortom, dat past allemaal mee in het volledige ruimtelijk beleid.

Bij alle plannen die wij uitrollen, wordt wel degelijk gedacht aan de locatiekeuze, zodat we dat telkens planmatig en strategisch kunnen doen. Wat dat betreft, is uiteraard een heel belangrijke rol weggelegd voor de lokale besturen. Wij volgen het principe van 'paal volgt wagen'. Er zal een charge point operator worden aangesteld per regio die in overleg met de lokale besturen en rekening houdend met de potentieelkaarten en behoefteanalyses die zijn opgemaakt, dat strategisch laadplan verder zal uitrollen. Uiteraard zal daarbij rekening worden gehouden met een goede ruimtelijke ordening. Het gaat dus om een gestructureerde, planmatige aanpak waarbij de locatiekeuze in overleg met alle partners zal gebeuren.

U verwees ook naar de bedenking van de MORA en van anderen. Uiteraard zullen wij het STOP-principe respecteren. Dat principe is opgenomen in heel het

mobiliteitsbeleid en geldt dus ook bij de uitrol van laadpaalinfrastructuur. We hebben het in het verleden al gehad over kabels die een hindernis zouden kunnen vormen op voet- of fietspaden. Dat willen we uiteraard niet.

We hebben het vorige week naar aanleiding van de vraag van mevrouw Van Volcem al gehad over de proefprojecten rond die straatkasten. Uiteraard juichen we proefprojecten toe, maar ook hier is die planmatige aanpak cruciaal. We willen geen extra regeltjes, geen extra regulitis of overdreven regeldruk creëren, maar veiligheid is van belang en daarom is die planmatige aanpak zo cruciaal.

Wat tot slot de laadinfrastructuur als hefboom voor deelmobiliteit betreft, kent u het verhaal van onze Hoppinpunten meer dan voldoende. Wij willen op die Hoppinpunten de overstap tussen de verschillende vervoersmodi ten volle faciliteren voor de weggebruikers. Dat betekent dat op die punten voldoende deelmobiliteit en dus ook elektrische deelmobiliteit en laadinfrastructuur voorhanden moet zijn. Ook taxi's moeten daar straks kunnen laden en ook voor privé-wagens moet er een laadinfrastructuur zijn.

Die laadinfrastructuur is sowieso een pluspunt op onze Hoppinpunten en faciliteert de deelmobiliteit. Wat de modal shift betreft en het inzetten op duurzame initiatieven zijnde deelmobiliteit, zien we dat één deelauto acht personenwagens kan vervagen. Die deelmobiliteit is dan ook heel belangrijk in het kader van de modal shift. Het gaat dan bij voorkeur over elektrische deelmobiliteit maar natuurlijk ook over andere initiatieven. Het gaat hier dus om een en-enverhaal waarbij zeker rekening wordt gehouden bij de inplanting van onze laadinfrastructuur en waarbij de lokale besturen onze bevoorrechte partners zijn.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, we staan met die elektrificatie van onze mobiliteit voor een enorme transitie. Die transitie gaat snel en blijft nadien lange tijd in onze openbare ruimte aanwezig. Het is dan ook belangrijk om daar op een goede manier mee om te gaan en indien mogelijk, ook op een mooie en op een ruimtelijk interessante manier. Ik ben het me u eens dat we snel moeten gaan maar we moeten het ook goed doen.

Ik geef een paar voorbeelden. Zet je laadpalen op de stoep of tussen de parkeerplaatsen? Ik zag onlangs in het buitenland de twee mogelijkheden naast elkaar. Het ene is supervervelend, het ander is amper storend. Dat maakt een groot verschil, maar als je daar niet over nadenkt, staan er binnenkort misschien heel veel laadpalen op de stoep in plaats van tussen de auto's.

Zet je palen op de straat of op privédomein? Laat je voor thuisladen – waar geen oprit is – kabels boven het voetpad hangen of kan dat op een mooie manier? We moeten daarover nadenken. Dat wil niet zeggen dat we op de rem willen staan. Het is wel belangrijk dat we de uitgestoken hand van de bouwmeester aannemen.

Gaat u, nadat de bouwmeester daar een opinie over heeft geschreven, toch iemand die betaald wordt door de Vlaamse overheid, met hem in gesprek om de mogelijkheden te bekijken om die noodzakelijke hervorming op een mooie, ruimtelijk interessante manier te realiseren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Uiteraard heb ik er geen enkel probleem mee om met de bouwmeester in gesprek te gaan om te kijken naar een optimale inplanting. Maar ik wil al onmiddellijk meegeven dat we een heel divers aanbod of gamma hebben van laadinfrastructuur. Als het gaat over ultrasnelle laadinfrastructuur, denk aan TestNet en al onze dienstenzones, die men grootschalig gaat neerzetten,

moeten er vergunningen zijn en zal dat onderhevig zijn aan ons vergunningenbeleid. Dan moet men kijken naar een goede ruimtelijke inpasbaarheid.

Het principe 'paal volgt wagen' kreeg al een eerste principiële goedkeuring binnen de Vlaamse Regering. Het decreet is afgelopen zomer door het parlement goedgekeurd. Als we voor dat principe kiezen, kan iemand een aanvraag indienen om de facilitering mogelijk te maken. Binnen een straal van 250 meter kan de indiener een laadpaal krijgen op publiek domein als hij niet over een eigen laadpaalinfrastructuur kan beschikken. Binnen die straal van 250 meter gaan we niet overal op elk mogelijk plekje dat vrij is een parkeerplaats maken met snellaadinfrastructuur. Het is juist de bedoeling om dat te doen op de meest geschikte plaats. Dat kan een grote publieke parking zijn die het lokaal bestuur heeft. Dat kan een marktplein zijn of dergelijke. Juist daarom is het van essentieel belang dat dat gebeurt in overleg met de lokale besturen en dat het niet gaat over elke stoep of elke straat en daar massaal kabels en dergelijke gaat installeren.

Een goede strategische afweging moet sowieso gebeuren. Er is een heel groot verschil tussen een beperkte laadinfrastructuur in het kader van 'paal volgt wagen' en grote snel- en ultrasnelle laadinfrastructuur die aan vergunningsplicht onderhevig is.

Ik wil hierover met eenieder van gedachten wisselen, maar er mag geen overdreven regelgeving komen voor onze laadpaalinfrastructuur. Dan vrees ik dat we eerder achteruitgaan. Er wordt vaak vergeleken met Nederland en hoeveel infrastructuur zij al hebben op publiek domein. Het is een mooi voorbeeld.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik ben blij dat u de dialoog met de bouwmeester aangaat, minister. Hopelijk kunnen daaruit zonder aan regulitis te doen – dat was ook niet zijn oproep – mooie dingen voortvloeien.

Ik heb nog een opmerking met betrekking tot deelmobiliteit. Minister, het gaat niet alleen over de deelmobiliteit die wordt aangeboden door gekende voorzieners als Cambio. Het moet ook mogelijk zijn om bijvoorbeeld met een aantal buren samen een auto te delen. Ik denk dat die laadinfrastructuur en de hervorming van het publieke domein daar ook toe kunnen bijdragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het intern boetesysteem bij De Lijn
– 930 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, mijn vraag gaat over een interne zaak bij De Lijn, al moet ik zeggen dat het mijn tenen zo doet krullen dat het al geen puur interne zaak meer is. Het gaat over het intern boetesysteem bij De Lijn. Ik heb u daarover deze legislatuur al een paar keer cijfers gevraagd. Het blijkt dat de regels voor het terugbetalen van boetes door chauffeurs van De Lijn aan De Lijn vandaag nog steeds verschillen van provincie tot provincie. Hoewel De Lijn een eengemaakte Vlaamse organisatie is, verschillen die regels per provincie. Ik heb hier de cijfers van oktober 2019 tot oktober 2021. Daaruit blijkt dat chauffeurs in Antwerpen gemiddeld 18 procent van de boetesom moeten terugbetalen. Chauffeurs uit Limburg hebben echter pech, want zij betalen 42 procent terug. In Vlaams-Brabant

is het gemiddelde 37 procent, in Oost-Vlaanderen 24 procent en in West-Vlaanderen – daar komen de chauffeurs er ook nog vrij goed van af – 19 procent.

Het gaat me natuurlijk om die verschillen tussen de provincies. Je kunt dat toch echt niet blijven uitleggen dat een chauffeur in de ene provincie een hoger percentage van zijn boetes moet terugbetalen dan in de andere? Dat is een discussie die al jaren aan de gang is, ook binnen De Lijn, en waar maar geen antwoord op komt.

Minister, uit uw antwoord op een schriftelijke vraag blijkt dat het intern boetesysteem, net zoals in 2019, ook dit jaar uitvoerig werd besproken tijdens informeel en formeel overleg tussen de werkgever – De Lijn dus – en de vakorganisatie. Dat kaderde in de voorbereiding van de onderhandelingen over de zogenaamde sociale programmatie 2021-2022.

Blijkbaar willen de vakbonden vandaag voorlopig geen standpunten innemen over de kwestie van de ongelijkheid inzake de terugbetaling van boetes. Op 17 november 2021 zou de directeur-generaal van De Lijn zelfs een mail ontvangen hebben waarin het gemeenschappelijk vakbondsfront meldde wat hun standpunten zijn ten aanzien van die sociale programmatie 2021-2022. Daarbij hebben ze expliciet vermeld dat "in het belang van een goed en constructief paritair comité de gesprekken zich dus best tot deze dossiers zouden beperken". Met andere woorden: het intern boetesysteem maakt geen deel uit van de gesprekken over die sociale programmatie. Met andere woorden: de vakbonden willen er – dat blijkt althans uit uw antwoorden op mijn schriftelijke vraag – niet over praten. De vraag is dus wat we daar in godsnaam aan gaan doen. Want je kunt het echt niet uitgelegd krijgen dat een chauffeur in de ene provincie meer moet terugbetalen dan in de andere.

Ik heb daarom de volgende vragen, minister.

Hoe reageert u op die meest recente cijfers over de boetes voor de chauffeurs en vooral op die grote ongelijkheid tussen de provincies inzake de terugbetaling?

Welke initiatieven zult u nemen om toch eindelijk te komen tot een uniform systeem voor de terugbetaling van boetes door chauffeurs van De Lijn?

Welk concrete initiatieven zult u daartoe de komende weken en maanden nemen? Want het moet gezegd worden: we moeten eindelijk eens komen tot een uniform boeteterugbetalingssysteem.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Uit de cijfers blijkt inderdaad grote ongelijkheid inzake de terugbetaling. Mijn standpunt en het standpunt van de vervoermaatschappij De Lijn is heel eenvoudig. Het uitgangspunt is dat werknemers van een onderneming in een gelijkaardige situatie op een gelijke manier worden behandeld. Dit uitgangspunt is de reden waarom de directie van De Lijn het vraagstuk van de verkeersboetes, een uniforme regeling voor de verkeersboetes, al meer dan zeven jaar op de agenda van het sociaal overleg binnen het paritair subcomité blijft brengen. Dat dit nog altijd niet geregeld is en dat de vakbonden dat niet willen, spreekt voor zich. Ik blijf ervan uitgaan dat, wanneer wij nu een centraal aangestuurde organisatie hebben binnen De Lijn, het eigenlijk niet meer dan logisch zou zijn dat er ook een centraal aangestuurde vakorganisatie zou zijn en dat we op alle vlakken voor de werknemers in eenzelfde situatie dezelfde regels hebben. Maar klaarblijkelijk willen de vakbonden daar nog steeds niets van weten.

Het is belangrijk om mee te geven dat dit dossier al een hele historiek kent en dat ik als voogdijminister daarin geen formele rol kan spelen. Dit is een punt dat binnen

het sociaal overleg, binnen de organisatie van De Lijn met de sociale partners of de vakbonden zelf, behandeld moet worden. U weet dat ik niet mee participeer aan dat sociaal overleg en dat ik daar geen deel van uitmaak. Verder kan ik daar ook geen initiatief in nemen. Ik kan alleen maar hopen dat de directie op dezelfde nagel blijft kloppen en dat de vakbonden tot het inzicht komen dat het niet meer dan logisch is dat mensen in dezelfde omstandigheden eenzelfde regeling zouden moeten krijgen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is een beetje wat ik verwacht had, maar die ongelijke behandeling is echt stuitend. Je kunt je geen transportbedrijf voorstellen in Vlaanderen waar een chauffeur die toevallig uit Brugge afkomstig is minder moet betalen dan een chauffeur die dan net over de grens met Oost-Vlaanderen, bijvoorbeeld in Zulte, woont. Dat is de wereld op zijn kop. Dat is hallucinant. Die ongelijkheid moet eruit.

In zo'n transportbedrijf moet de vrachtwagenchauffeur trouwens 100 procent van die boete betalen of rechtstreeks de boete betalen als hij manifest in fout is. Er kan over gediscussieerd worden waarom dat bij De Lijn anders is. Zelfs daarover kun je discussiëren, denk ik.

U zegt zelf dat die problematiek al meer dan zeven jaar speelt. Sinds de eenmaking van De Lijn blijft die ongelijkheid gehanteerd. De vakbonden staan heel duidelijk manifest op de rem, wat bijzonder stuitend is. Dat gebeurt trouwens niet alleen bij dit dossier. U bent er onlangs mee geconfronteerd: de vakbonden gaan nu ook, jammer genoeg, procederen tegen de nieuwe regeling van de gegarandeerde dienstverlening. Misschien moet u wel een voorbeeld nemen aan die procedure, in die zin dat de gegarandeerde dienstverlening er is gekomen nadat u eerst het vakbondsoverleg een kans hebt gegeven. Dat is niet gelukt. U hebt dan zelf heel nadrukkelijk een regeling op tafel gelegd, waarvoor wij u nog altijd dankbaar zijn. U weet dat. U kent ons standpunt daarin. Misschien moet dit dossier een soortgelijke weg kennen.

Als u zegt dat er al meer dan zeven jaar overleg is of een gebrek aan overleg en men het gewoon niet wil agenderen, dan werkt het sociaal overleg in dezen absoluut niet. Ik vraag me dan ook af of De Lijn expliciet de vakbonden nodig heeft om een dergelijke regeling door te duwen. Als dat niet zo is, wil ik u vragen om daarover in gesprek te gaan met De Lijn en een uniforme regeling op te leggen, zodat die ongelijke behandeling weggewerkt wordt en zodat elke chauffeur bij De Lijn gelijk is aan de andere.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Eigenlijk is het principieel. Hoever laat je als werkgever met je voeten spelen? Wat heeft het te maken met autonomie of respect voor vakbondsrechten? Ik vind dat laatste zeer belangrijk. In een moderne rechtstaat heeft een vakbond ook een modus operandi en hij moet ook zijn rol kunnen spelen. Maar wat hier gebeurt, krijg je aan geen kat uitgelegd. Laat de vakbond daar maar spel rond maken. Een vakbond is trouwens niet de verdediger van de rechtstaat maar de verdediger van de leden, wat legitiem is. Maar wij moeten ook onszelf beschermen. De mensen begrijpen niet dat wij dat allemaal maar toelaten en laten betijen voor de lieve vrede. Wie bij een gemeente werkt en een verkeersboete oploopt, betaalt die zelf. Dat is bij nagenoeg alle werkgevers zo en bij alle overheidsdiensten. Maar bij De Lijn is altijd alles moeilijk. Denk aan het vervoer van leerlingen in het bijzonder onderwijs. Ook daar werkt De Lijn op een archaïsche manier, omdat het altijd zo is geweest. Men procedeert niet tegen de gegarandeerde dienstverlening, die een kopie is van de regeling bij de NMBS, omdat men bij de vakbond is. Wij zouden vanuit het parlement het signaal kunnen geven aan

de directie van De Lijn dat zij haar tanden moet tonen ondanks vakbondsacties. Iedereen zal zeggen: in mijn job moet ik mijn boetes tijdens de uren zelf betalen. Dat geldt ook bij de overheid en zeker in de privé. Gelijke monniken, gelijke kappen. Praat het onverdedigbare niet goed. Ik kijk heel erg uit naar de reacties van álle collega's.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Collega Keulen, hier heb je al mijn reactie. De vraag van collega Maertens is interessant. Die kwestie is al meermaals in de commissie in de voorbije jaren aan bod gekomen. Er was inderdaad een verschil tussen de provincies. Maar is er ook een verschil tussen De Lijn als werkgever en de pachters, de exploitanten van De Lijn? Dat weet ik niet. Bent u daarvan op de hoogte, minister? Ook mijn fractie staat achter een gelijk speelveld voor elke chauffeur die voor De Lijn rijdt. De lat moet gelijkgelegd worden. Ik vind de suggesties van collega Maertens het overwegen waard.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Zoals gezegd, is de kwestie van het uniform boetesysteem bij De Lijn hier al meer besproken. Het wordt telkens weer afgeketst door de vakbonden. Maar de chauffeurs van De Lijn hebben toch ook wel een voorbeeldfunctie. De regels gelden ook voor hen. De vakbonden moeten daar toch enig begrip voor hebben. Als wij kijken naar de overtredingen, zien wij dat 85 procent van die overtredingen de snelheid betreffen. We mogen niet uit het oog verliezen dat die mensen vaak onder grote tijdsdruk staan. De rijschema's van de chauffeurs zijn niet altijd aangepast aan de huidige trajecten. Een traject kan berekend zijn op zones 60 terwijl die zones in realiteit zones 30 zijn. Het verkeer wordt ook altijd maar drukker. Maar toch moet de chauffeur op tijd komen of er wordt moord en brand geschreeuwd omdat er niet voldaan wordt aan de stiptheideisen.

De chauffeurs van De Lijn zitten ergens tussen hamer en aambeeld. De vrachtwagenchauffeurs ervaren dat ook. Daarom passen de vakbonden dikwijls een deel van de boetes bij. Maar dan werken die boetes helemaal niet corrigerend. Minister, in hoeverre denkt u dat de trajectplanning van De Lijn mee verantwoordelijk is voor die overtredingen onder invloed van de tijdsdruk?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Principieel denk ik dat het beter is wanneer de chauffeurs hun boetes integraal zelf moeten betalen. Dat kan alleen maar bijdragen tot voldoende aandacht voor verkeersveiligheid. Maar dan moeten we natuurlijk ook de omstandigheden creëren waar zij hun job op een goede manier kunnen doen, zonder onder druk van de verkeersomstandigheden, het rittenschema enzoverder geneigd te zijn tot het maken van overtredingen. Mijnheer Keulen, u hebt absoluut gelijk. Laat ons gaan voor het volledig betalen van de boete door de chauffeur, maar laat ons dan ook kijken hoe dat allemaal georganiseerd is en laat ons ook durven praten over wat een chauffeur verdient. Je kunt toch niet verwachten dat men met een job die inherent het risico heeft om bijvoorbeeld een overtreding te maken, op het einde van de maand amper met geld overblijft.

Een punt waarover ik het niet eens ben met de heer Keulen, is dat hij dit nu gebruikt om nog eens het proces van De Lijn te maken en het leerlingenvervoer erbij te sleuren. Het leerlingenvervoer wordt niet hervormd omdat de Vlaamse overheid het niet doet en omdat er aan De Lijn al lang het signaal is gegeven dat ze daar minder verantwoordelijkheid in zullen moeten dragen. Ik denk niet dat we de discussies met elkaar moeten vermengen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de tussenkomsten en bedenkingen. Ik beaam wat hier gezegd is, namelijk dat we sommige collega's die het altijd erg opnemen voor onze vakorganisaties, nu niet horen. Feit is alleszins dat er een ongelijk speelveld is en dat de ene chauffeur anders moet omgaan met de boetes die hij krijgt naar aanleiding van verkeersovertredingen, dan de andere. Zoals mevrouw Brouwers zegt, geldt er nog een andere regeling voor de pachters, waarbij er meestal de regeling is dat de werknemer de boete zelf betaalt als hij een overtreding begaat. Het is onvoorstelbaar dat men daar al zeven jaar over palavert en dat er verschillen zijn binnen de verschillende provinciale entiteiten bij De Lijn zelf. Dat er geen uniforme regeling is, is sowieso al onaanvaardbaar, maar daar komt nog bij dat er bij de pachters, die ook al eens onder tijdsdruk moeten rijden, ook nog eens een andere regeling geldt. Dat kan inderdaad niet. Maar zoals ik al zei is het aan het sociaal overleg binnen De Lijn om daar een oplossing voor te vinden. Ik hoop alleszins dat de vakorganisaties tot inkeer komen. Zij moeten zelf beseffen dat dit absoluut niet kan.

Ik ben het niet eens met de standpunten van de collega's die zeggen dat de chauffeurs onder zo'n grote tijdsdruk moeten rijden dat ze daarom regelmatig snelheidsovertredingen maken. 85 procent van de boetes heeft inderdaad betrekking op snelheidsovertredingen. Maar we hebben het hier continu over de verkeersveiligheid. We weten allemaal dat snelheid een grote killer is in het verkeer. We zijn het er allemaal over eens dat we verkeersveiligheid voorrang willen geven op de doorstroming. Dat geldt dan wel voor alle weggebruikers, ook voor de weggebruikers die instaan voor het openbaar vervoer. Wat dat betreft denk ik dat die tijdsdruk ondergeschikt is aan het feit dat vijf minuten sneller ergens geraken, mensenlevens kan kosten. Alle prioriteit moet gegeven worden aan de verkeersveiligheid. Het is eigenlijk niet meer dan logisch dat degene die een verkeersovertreding begaat, daar ook zelf de gevolgen van moet dragen en dus zelf de boetes zal moeten betalen. Ik ga ervan uit dat ook de mensen uit de vakorganisaties verkeersveiligheid hoog in het vaandel dragen, dan neem ik aan dat ze ook geneigd moeten zijn om hier tot een uniforme regeling te komen.

Mijnheer Maertens, het klopt inderdaad, en ik ben blij dat u dat hier beaamt, dat wij over het verhaal van de gegarandeerde dienstverlening geen beslissing hebben genomen binnen de zes maanden, zoals initieel in het regeerakkoord stond. We hebben de vakorganisaties alle mogelijke tijd gegund om zelf een regeling uit te werken. Zij hebben dat niet ter harte genomen, zij hebben geen tegenvoorstel ingediend voor de gegarandeerde dienstverlening maar gaan nu wel naar het Grondwettelijk Hof om die regeling aan te vechten.

Deze regeling had vooral tot doel om de reiziger opnieuw meer centraal te stellen, om die reiziger te faciliteren en in staat te stellen om minstens 24 uur op voorhand te weten of zijn of haar bus of tram al dan niet zal rijden. Het is triestig dat de vakorganisaties daarvoor dan wel aandacht en tijd hebben en daarvoor gezamenlijk naar het Grondwettelijk Hof trekken, maar geen oog hebben voor verkeersveiligheid en niet tot een uniforme aanpak willen komen. Dit stemt alleszins tot nadenken en wat dat betreft, dank ik u voor deze vraag, mijnheer Maertens.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, u verwijst naar het sociaal overleg. Het zal sommigen misschien verbazen maar ik heb het volste respect voor mensen die collega's, werknemers willen vertegenwoordigen in dat sociaal overleg, en dus ook voor de vakorganisaties. Ik heb respect voor het sociaal overleg tussen werknemers en werkgevers maar dan moet dat op een respectvolle en vooral op een

redelijke manier kunnen gebeuren. En wanneer we dan weten dat er van de vakbonden al zeven jaar niet over die ongelijke behandeling mag worden gesproken, dan is alle redelijkheid verdwenen. Ik vind dat dit niet kan, dat dit een brug te ver is. Ik wil de vakbonden misschien nog een allerlaatste kans geven maar dan moet de kwestie heel duidelijk zijn. Dan moet die ongelijke behandeling weggewerkt worden. En dan moet net als bij de pachters, net als bij alle normale bedrijven, net als bij de lokale besturen, degene die een overtreding begaat, die boete voor 100 procent terugbetalen. Zo is dat en dat dit bij De Lijn anders is, stemt al tot nadenken. Dat er ongelijkheid is tussen provincies, stemt nog veel meer tot nadenken.

Minister, ik hoop dan ook dat u niet enkel verwijst naar dat sociaal overleg maar dat er echt een richtlijn komt voor de directie van de vervoermaatschappij waarin wordt gezegd dat wanneer de vakbonden niet binnen een bepaalde periode – een paar maanden, wat mij betreft – over de brug komen met een voorstel, een uniforme regeling wordt uitgewerkt en opgelegd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Fietsfonds
– 999 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, we hebben het al vaker over dit thema gehad. U zegt zelf dat het eigenlijk niet uitmaakt voor een fietser of die nu rijdt op een fietspad dat is aangelegd door de gemeente, provincie of De Waterweg, maar dat een fietser gewoon een goed fietspad wil.

Vandaag slaken de provincies een alarmkreet. Zij hebben de afgelopen jaren samen met de gemeentebesturen in het kader van het Fietsfonds heel wat projecten in de steigers gezet. Die zijn klaar voor uitvoering en zijn dit jaar zelfs al gedeeltelijk uitgevoerd. Er is de regeling waarbij Vlaanderen na het voorschieten van de gemeentelijke kosten – die 5 procent – voor de provincies, de provincies compenseert voor die bijdrage. Maar de daarvoor voorziene middelen zijn onvoldoende. U antwoordt dat die middelen al zijn gestegen van 10 miljoen euro per jaar naar 15 miljoen euro per jaar maar in 2021 bedroeg de vraag van de provincies aan Vlaanderen maar liefst 25 miljoen euro om die projecten te ondersteunen. Wanneer die middelen niet volgen, zullen ook de komende jaren projecten die in de pijplijn zitten en waar gemeentebesturen op wachten, on hold moeten worden gezet.

Dat lijkt mij, in het licht van uw ambities om van Vlaanderen een regio te maken met een zeer goede fietsinfrastructuur, toch wat absurd. U hebt per jaar een bedrag van ongeveer 300 miljoen euro om in te zetten voor fietsinfrastructuur. We weten dat u goed uw best moet doen om die middelen ook effectief besteed te krijgen. Er zijn evenwel een pak projecten die klaarliggen, die uitgevoerd moeten worden of die dit jaar uitgevoerd zijn, waarvoor de middelen ontbreken.

Ik ben zelf niet de grootste fan van het provinciale niveau, maar ik ben wel een grote fan van fietspaden. Ik denk dat we er met de middelen die de Vlaamse overheid ter beschikking heeft gesteld en stelt, voor moeten zorgen dat daar zoveel mogelijk mee kan gebeuren.

Ik heb die vraag eerder al aan u gesteld, minister. U zei toen: "We moeten eens bekijken of er middelen van het Kopenhagenplan" – u weet wel: die 150 miljoen

euro in de Vlaamse begroting – "misschien niet benut zullen worden." Uit het antwoord van minister Somers op een schriftelijke vraag die ik stelde in oktober, bleek ook dat er op 3 november 25 gemeenten met in totaal 41 projecten aangemeld waren voor subsidies. In totaal zouden die projecten goed zijn voor de heraanleg van 29 kilometer fietspaden en de aanleg van 22 kilometer nieuwe fietspaden. De doelstellingen van het Kopenhagenplan om 946 kilometer fietspaden te vernieuwen en 71 kilometer nieuwe fietspaden aan te leggen lijken daarmee nog veraf. De deadline voor lokale besturen om projecten aan te melden is september 2022. Op basis van onder meer adviesvragen van lokale besturen, zouden er voorlopig 44 potentiële projecten bijkomend aangemeld worden. Het lijkt er dus op dat niet alle middelen uit dat Kopenhagenfonds besteed zullen worden.

Ik wil u daarom de volgende vragen stellen, minister.

Hoeveel geld is er op dit moment nog beschikbaar in het Fietsfonds?

Voor welk bedrag werden er door de provincies reeds projecten ingediend in 2021? Misschien is het gemakkelijk als u dat opsplitst per provincie.

Hoe verloopt het overleg met de provincies over het optrekken van de middelen uit het Fietsfonds om de realisatie van fietspaden te versnellen? Ik heb begrepen dat dat overleg al verschillende keren werd afgezegd door uw kabinet.

Hoe wilt u voorkomen dat provincies en lokale besturen sommige fietsprojecten on hold moeten zetten door een beperkt Fietsfondsbudget?

Wat zal er gebeuren met de middelen voorzien voor de trekkingsrechten van gemeenten die geen projecten indienen of die projecten indienen voor minder dan het trekkingsrecht dat er voorzien is in het Kopenhagenplan?

Hoe ver staat u met het overleg dat u hebt aangekondigd met minister Somers om de overblijvende middelen uit het Kopenhagenplan in te zetten voor het Fietsfonds?

Overweegt u om de middelen voor het Fietsfonds op een andere manier te verhogen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Bex, voor uw vraag. Dat geeft mij onmiddellijk de gelegenheid om mee te geven dat ik zelf – en ik denk iedereen hier in deze commissie – een pleitbezorger ben van goede fietsinfrastructuur. Ik denk dat dat heel duidelijk blijkt uit de vele middelen die we uittrekken voor fietsinfrastructuur. Verder geeft dit mij gelijktijdig ook de gelegenheid om heel duidelijk mee te geven dat ik onder geen enkele fietsinvestering een bom wil leggen, zoals sommige gedeputeerden het noemen. Integendeel, ik wil zoveel mogelijk fietsinfrastructuur gerealiseerd zien.

Ik wil ook nog even verwijzen naar wat ik een tijd geleden beslist heb en hier ook gecommuniceerd heb. We hebben enerzijds het verhaal gehad van het slechte fietsrapport, het rapport over de fietspaden langs onze gewestwegen. We kregen daarin slechts 4,5 op 10. Iedereen in deze commissie was het erover eens dat we heel snel moesten zorgen dat onze fietsinfrastructuur een pak veiliger en comfortabeler werden.

Het betekent dat we heel wat fietsprojecten hebben vooropgesteld. Voor 2021 zijn het er meer dan 445 en een soortgelijk aantal voor 2022 is opgenomen in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP). We investeren dus volop in fietsinfrastructuur. Het gaat dan zowel over fietspaden langs gewestwegen, waar het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bevoegd is, als over andere fietspaden en

fietssnelwegen. Ik denk aan alle fietspaden langs de waterwegen, waar De Vlaamse Waterweg een belangrijke rol speelt en deze voor 100 procent financiert. Ook De Werkvennootschap van Lantis legt heel wat fietssnelwegen aan. Kortom, het is ons wel degelijk menens met de fietsinfrastructuur.

Tegelijkertijd wil ik ook meegeven dat het amper een jaar geleden is dat ik heb aangekondigd dat ik het budget voor het Fietsfonds met 50 procent verhoog, van 10 miljoen euro naar 15 miljoen euro. Als men in het kader van een subsidieregeling extra middelen op tafel legt, dan zou ik denken dat daar enige dankbaarheid voor zou zijn. Maar vandaag lees ik in de krant dat ik als het ware een bom leg onder de fietsinvesteringen.

Mijnheer Bex, u vraagt wat het huidige saldo is voor het Fietsfonds 21. Ik had een bedrag van 15 miljoen euro voorzien. Er zijn aanvragen ingediend voor een bedrag van 14,5 miljoen euro. Er is dus nog een half miljoen euro beschikbaar.

U vraagt voor welk bedrag er projecten zijn ingediend, opgedeeld per provincie. Ik kan u zeggen dat er in de eerste oproep in Antwerpen voor een bedrag van 2,9 miljoen euro werd ingediend, in Limburg voor 498.000 euro, in Oost-Vlaanderen – het hoogste bedrag – voor 3.300.971 euro, in Vlaams-Brabant voor 2,9 miljoen euro, in West-Vlaanderen voor 627.000 euro en in Torhout voor 720.000 euro. U kunt vaststellen dat bij deze eerste ronde onmiddellijk bleek dat Limburg en West-Vlaanderen een zeer laag bedrag hadden ingediend. U weet ook dat er vijf provincies zijn en dat in het kader van een evenredige verdeling werd gevraagd om er bij de tweede oproep rekening mee te houden, zodat er een evenredige verdeling zou kunnen volgen. Vandaar dat er nadien dan ook voor Limburg en West-Vlaanderen extra projecten werden ingediend. Het betekent dat een aantal provincies boven de 3 miljoen euro komen, maar dat de meeste onder hun aandeel van een vijfde, zijnde 3 miljoen euro, zitten.

We hadden 15 miljoen euro ter beschikking. Dat wisten ze. Dat er nu finaal voor 14,5 miljoen euro aan projecten in 2021 kan worden uitbetaald, is nog altijd iets minder dan de 15 miljoen euro.

Voor het Kopenhagenplan hebben we via trekkingsrechten een bedrag van ongeveer 150 miljoen euro ter beschikking gesteld van de lokale besturen, onder supervisie van collega Somers. Lokale besturen kunnen in dat Kopenhagenplan nog tot eind september 2022 subsidieaanvragen indienen. Er is dus nog tijd om aanvragen in te dienen.

U geeft zelf aan dat minister Somers in het kader van een aantal vragen heeft gezegd dat er op dit ogenblik nog niet zoveel aanvragen zullen zijn. Nu, we zullen dat verder moeten evalueren in het derde kwartaal en het vierde kwartaal van 2022, om te kijken of er al dan niet budgetten over zijn, en om te kijken of een heroriëntering al dan niet mogelijk is. Vandaag de dag is dat alleszins voorbarig, omdat we niet weten hoeveel lokale besturen finaal nog aanvragen zullen indienen.

Dat weten ook de provinciale entiteiten. Zij hebben mij zelf ook gevraagd of we niet kunnen kijken richting dat Kopenhagenplan om meer middelen vrij te maken. Ik heb daaromtrent een overleg gehad met het kabinet Somers, maar daar is duidelijk uit gekomen dat we dat ten vroegste pas na september 2022 kunnen beoordelen. We hebben daar op dit ogenblik dus geen duidelijk zicht op.

U vraagt ook of we andere middelen hebben om het Fietsfonds op een andere manier te verhogen. U geeft aan dat het voor jullie zeer moeilijk is om de voorziene middelen voor fietsinfrastructuur uitgegeven te krijgen. Wel, de verschillende entiteiten binnen Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) hebben veel vragen van lokale besturen voor fietsinfrastructuur. We proberen die maximaal te honoreren, maar u zult ook begrijpen dat we een euro maar één keer kunnen uitgeven.

Daarom honoreren we zeker maximaal de vragen van de lokale besturen, en zitten wij met hen samen om te kijken welke prioriteiten er zijn inzake fietsinfrastructuur. Dat is ook wat we vragen aan de provinciale entiteiten: geef ons het overzicht van wat finaal jullie prioriteiten zijn.

Als ik kijk naar de voorgaande jaren, naar de cijfers die telkens zijn ingediend aan projecten, dan gaat dat over een totaalbedrag van 3 miljoen euro in 2014, 7,3 miljoen euro in 2017, 9,2 miljoen euro in 2020, en 14,5 miljoen euro in 2021. Ik heb vorig jaar het engagement genomen om het Fietsfonds op te trekken van 10 naar 15 miljoen euro. Voor 2021 is daar 14,5 miljoen euro aan projecten voor vastgelegd, en die zullen ook zo snel mogelijk uitbetaald moeten worden. Daar is onze administratie mee bezig. En voor 2022 is er dan opnieuw een bedrag van 15 miljoen euro voorhanden in het Fietsfonds. Daar kunnen onze provinciale entiteiten opnieuw projecten voor indienen. Bedankt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik heb twee voorafgaandelijke bedenkingen. Ten eerste: ja, deze Vlaamse Regering doet veel voor fietsinfrastructuur, eindelijk. En dat is een goede zaak. Ten tweede heb ik vroeger ook al aangekaart dat ik het geen goede zaak vind, geen goed bestuur, dat die 150 miljoen euro van het Kopenhagenfonds op de een of andere manier onder de minister van Lokale Bestuur valt. Het zou veel logischer zijn mocht de minister van Mobiliteit daarvoor de verantwoordelijkheid hebben.

Sta mij toe om te zeggen dat minister Somers als een kip op zijn eieren zit, blijkbaar, en dat het toch duidelijk is dat niet alle gemeenten gebruik zullen maken van hun volledige trekkingsrecht. Daar is er toch een risico voor die middelen, die overwegend Europees geld zijn. We zullen toch moeten bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we op die Europese middelen aanspraak kunnen maken.

Maar ten gronde, over het Fietsfonds: u spreekt over 14,5 miljoen euro aan vragen in 2021. Dat klopt niet. Het gaat in totaal over een vraag van om en bij de 25 miljoen euro. En dat is een vraag die u niet honoreert, zo zegt u hier duidelijk vandaag. Want het blijft bij een bedrag van 14,5 miljoen euro.

Dat betekent dat de provincies 10 miljoen euro zullen moeten betalen of hebben betaald aan gemeentebesturen die zij niet zullen kunnen recupereren van de Vlaamse overheid, zoals dat nochtans is voorzien in het kader van het Fietsfonds. Dat is bijzonder jammer, want dat zal ervoor zorgen dat die provincies in de komende jaren op de rem moeten gaan staan in de projecten die ze samen met de lokale besturen ontwikkelen. Nochtans zit een vertegenwoordiger van de Vlaamse overheid mee aan tafel en is die perfect in staat is om u al ruim op voorhand het signaal te geven dat er een grotere vraag zal komen dan er werd begroot.

Ik vind dat een bijzonder jammere zaak, want op die manier zal de fietsinfrastructuur die klaar is om te worden uitgerold, niet worden uitgerold. Minister, kunt u daar eens naar kijken, daar iets aan doen en daarvoor effectief extra middelen voorzien? Want het lijkt mij dat u hier heel sterk met een ideologische antiprovinciebril naar kijkt in plaats van met de bril om zoveel mogelijk fietsinfrastructuur te realiseren.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ik volg mijn collega hierin. U en uw administratie zijn allang op de hoogte van de plannen van de provincie, want uw administratie zit mee aan de tafel. Ik vraag me iets af. Zeggen zij dan niet: "Stop, wij gaan niet betalen?" Ik begrijp echt niet dat je samen aan tafel zit en nadien zegt: "Wij betalen niet." Het is uw grootste partner om die kilometers fietspaden, waar we zo'n nood aan hebben, te realiseren, en die krijgt nu eigenlijk het deksel

op de neus. Men heeft gezamenlijke projecten, men investeert en men hoort dan ineens dat Vlaanderen toch niet mee zal investeren in de projecten die overeengekomen zijn aan de tafel. Nochtans, minister – en dat is echt uw verdienste – hebt u 335 miljoen euro kunnen verkrijgen voor 2021. Een hele dikke pluim daarvoor. Maar daarvan kunt u toch wel die 25 miljoen euro vinden om de provincies te steunen in prachtige verwezenlijkingen die ook lokaal gerelateerd zijn. Dat gebeurt altijd in overleg.

Minister, klopt het dat er dit jaar nog maar 1,5 miljoen euro effectief werd uitbetaald? En waaraan ligt dat? Want tijdens de hoorzitting in januari 2021 werd het probleem van de lange doorlooptijden aangebracht. Is daar al iets aan gedaan? Of is er een tekort aan personeel om dat in orde te brengen?

Minister, nu volgt een cruciale vraag. Klopt het dat die provincies al bij het begin van de legislatuur hun plannen voor fietsinvesteringen aan u hebben voorgelegd en dat daaruit duidelijk bleek dat de middelen van het Fietsfonds onvoldoende zouden zijn om de plannen mee te financieren? Is dat duidelijk gecommuniceerd aan de provincies? Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zit letterlijk mee aan de ontwerptafel bij elk project en vaak al jaren. Hoe kan het dan dat dat niet lukt?

Waarom gaat u niet in op de veelvuldige vragen tot overleg van de provincies? Zij delen ons mee dat zij bij u niet aan een afspraak geraken. Ik kan dat niet geloven, minister.

Bent u van plan om de middelen van het Fietsfonds te verhogen om minimaal gelijke tred te houden met de plannen van de lokale besturen en provincies voor fietsinfrastructuur op bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)?

Ten slotte heb ik nog twee kleine vragen. In het huidige tempo van investeringen, wanneer zal het BFF volledig gerealiseerd zijn?

Staat u open voor de hervorming van dat Fietsfonds, zodat er een groter deel van Vlaanderen naar die provincies kan gaan?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor alle antwoorden die we hebben gekregen. Zoals collega Bex zei, is het niet de eerste keer dat dat hier in de commissie aan bod komt. Ikzelf heb het al verschillende keren aangekaart. Eigenlijk klinkt het toch wat contradictorisch. We hebben in 2021 meer dan 335 miljoen euro vanuit Vlaanderen, in 2022 hebben we ook meer dan 300 miljoen euro voor fietspaden vanuit Vlaanderen. En dan heb je de provincies, die enkele miljoenen meer vragen, maar daarvoor is er geen budget meer.

Minister, voor een fietser doet het er eigenlijk niet toe waar het budget vandaan komt. Of het nu van het Fietsfonds, van het Kopenhagenfonds, van het Agentschap Wegen en Verkeer of van de gemeenten komt, dat doet er niet toe, zolang er maar goede en veilige fietspaden zijn. Minister, vandaar mijn oproep: Keep it simple.

Volgend op wat de heer Bex zei, begreep ik ook niet goed waarom minister Somers opeens op de kar van de fietser sprong. Ik denk dat het beter is om alles te centraliseren binnen uw bevoegdheid. Ik heb de indruk dat er een bakfiets aan het rijden is, dat minister Somers in de bak zit en dat u mag fietsen tegen de wind in en alles mag opvangen van kritiek en opmerkingen.

Minister, mijn vraag of mijn opmerking is: laat het veel meer gecentraliseerd gebeuren, zodat er veel meer veilige fietspaden kunnen worden aangelegd.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik ga niet in herhaling vallen, maar inderdaad, mevrouw Peeters, u gaat altijd de hele boel over uw hoofd krijgen. Dus ik vind ook dat u daarin het voortouw moet nemen. Want men gaat u als minister van Mobiliteit ook afrekenen op het fietsbeleid, en dan vind ik ook dat u ook over alle mogelijke middelen moet beschikken. En zoals mevrouw Fournier zegt, maakt u dat ook het best duidelijk aan uw collega.

Ik begrijp de vraag van de provincies. Natuurlijk heb ik ook respect voor het feit dat u zegt dat u een euro maar één keer kunt uitgeven, maar mits verschuivingen moet alles toch mogelijk zijn. Zoals gezegd door de collega's, maakt het niet uit wie de financier is of waar het vandaan komt, als het maar aangelegd wordt. Het zou natuurlijk jammer zijn, mochten we er met de Vlaamse Regering voluit voor gaan en dan op vertragingen moeten stoten door bepaalde budgettaire verwikkelingen.

Onze oproep is ook om in overleg te gaan met de provincies. Maar de centralisatie, zoals mevrouw Fournier zegt, is inderdaad echt wel nodig. U bent daarin de piloot. U moet het vliegtuig besturen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik heb de voorbije twee jaar meermaals met de provincies aan tafel gezeten. Dat wil ik heel duidelijk stellen. We hebben dan ook altijd heel duidelijk de afspraken die gemaakt waren, op tafel gelegd. En goede afspraken maken goede vrienden. We hebben tijdens het overleg heel duidelijk meegedeeld dat we het bedrag van het Fietsfonds, waar in het verleden 10 miljoen euro voor was voorzien, een bedrag dat eigenlijk nooit overschreden is, zouden optrekken tot 15 miljoen euro en dat er dus voor 15 miljoen euro projecten konden worden ingediend. Dat wist men. En daar kon men vanaf dag één mee aan de slag. Finaal hebben we voor 2021 14,5 miljoen euro van die 15 miljoen euro ook effectief aan projecten toegekend.

Men zegt hier dat ik niet met de provinciebesturen aan tafel zit. Het klopt dat er een vergadering verschoven is. Die is verschoven naar januari. Gelet op het feit dat ze vragen of ze toch niet meer middelen kunnen hebben en of er niet kan worden gekeken naar het Kopenhagenplan, een vraag die ook de heer Bex zeer duidelijk stelde, heb ik zelf ook een overleg ingeboekt met het kabinet-Somers om te kijken of er op dat vlak mogelijkheden zijn.

Ik hoor hier een aantal collega's zeggen dat we die middelen gewoon even moeten verdelen. Maar ook in het kader van dat Kopenhagenplan, dat goedgekeurd is door de voltallige Vlaamse Regering, zijn er heel duidelijk afspraken gemaakt met de lokale besturen dat zij projecten kunnen indienen en dat zij trekkingsrechten hebben op dat Kopenhagenfonds, trekkingsrechten in verhouding tot het aantal inwoners in de gemeente.

Dat op dit ogenblik nog niet heel veel gemeenten daar gebruik van hebben gemaakt, zal voor een heel groot stuk ook te maken hebben met het verhaal van de budgetcontrole van de lokale besturen zelf. Als zij projecten willen voorzien, moeten zij een deel zelf financieren en kunnen ze voor een deel trekkingsrechten voorzien uit het Kopenhagenplan. Daarom zullen we ook kijken wat er straks aan saldo is van dat Kopenhagenplan, om dan te gaan kijken wat er eventueel kan met die middelen. Dat is altijd de duidelijke boodschap geweest. En eenieder wist dat ook.

Dus om nu te zeggen dat men projecten heeft van 25 miljoen euro en er maar 15 miljoen euro is? Jullie hebben allemaal inzage in ons GIP voor het jaar 2021 en

voor het jaar 2022. Jullie hebben dat allemaal ter beschikking. Zeg mij dan maar tegen welke lokale besturen ik moet gaan zeggen dat ik hun project van 1 of 2 miljoen euro ga schrappen uit dat GIP, omdat men mij in de commissie vraagt om niet minder dan 10 miljoen euro extra door te schuiven naar de provincies. Ik denk dat dat gewoonweg niet gaat.

Zoals ik daarstraks al zei, kan men een euro maar één keer uitgeven. Ik héb vandaag geen 25 of 30 miljoen euro, of hoeveel men ook zou willen. Ik heb vanaf het begin, een jaar geleden, heel duidelijk de boodschap gecommuniceerd dat we in 15 miljoen euro hebben voorzien voor ons Fietsfonds voor 2021 en dat ik ook voor 2022 15 miljoen euro heb uitgetrokken. Ik kan niet zomaar geld bijmaken of in extra geld voorzien. Als ik in plaats van 2 miljard euro aan investeringsmiddelen 4 miljard euro zou kunnen uitgeven, dan zou ik veel meer lokale besturen blij kunnen maken, dan zou ik veel meer regeltjes in mijn investeringsplan kunnen opnemen, maar opnieuw, ik kan een euro maar één keer uitgeven. Laat die boodschap alleszins heel duidelijk zijn.

Dat alles beter bij Mobiliteit zou zijn gecentraliseerd, en niet een deel bij de lokale besturen, ik denk dat ik daarover al duidelijk het volgende heb gezegd: we hebben daaromtrent vorig jaar binnen de Vlaamse Regering een aantal afspraken gemaakt. De opzet was onze lokale besturen ervan te overtuigen om extra in te zetten op fietspaden. Dat kunnen fietspaden zijn langs gemeentewegen. Dat kunnen eender welke fietspaden zijn waar lokale besturen op kunnen intekenen. Wij van Mobiliteit doen dat al voor een stuk via de schoolroutes, maar daarnaast doet collega Somers dat ook via de trekkingsrechten op het Kopenhagenfonds. Dat is beslist beleid van ruim een jaar geleden. Ik kan dat vandaag niet zonder meer herroepen. Zoals ik al zei, lokale besturen kunnen tot september 2022 daaromtrent aanvragen indienen. Ook wat dat betreft, kunnen we niet het vertrouwen van onze lokale besturen schaden door dat zonder meer on hold te zetten en dat budget richting de provincies te versassen.

Ik denk dat we op 18 januari opnieuw een vergadering hebben met de provincies. We zullen bekijken welke dossiers voor hen de meest prioritaire zijn, maar opnieuw, ik kan een euro maar één keer uitgeven, ik kan niet zonder meer geld bij creëren. Dan zou ik andere dingen moeten schrappen. Ik nodig jullie allemaal uit om mij te zeggen welke lijnen in het investeringsplan kunnen worden geschrapt, om die middelen dan vrij te maken voor de provinciebesturen. Al onze fietsprojecten zijn heel belangrijk. Ook voor 2022 heb ik ruim 450 projecten inzake fietsinfrastructuur opgenomen. Ik hoop dat we die uiteraard ook allemaal kunnen realiseren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil graag met een citaat van collega Keulen beginnen: "Het maakt niet uit of de kat wit of zwart is, als ze maar muizen vangt." Minister, in dezen geldt dat toch absoluut. We hebben daar mooie projecten, en die zouden moeten kunnen worden gerealiseerd. Of het nu de provincie, het Vlaamse Gewest of de gemeenten zijn die dat doen, dat maakt dan wat mij betreft en wat de fietser betreft echt niet veel uit. Het grote verschil tussen het Fietsfonds en het Kopenhagenplan is natuurlijk dat voor het Kopenhagenplan de gemeenten per euro die ze van het Vlaamse Gewest ontvangen, ook nog eens 2 euro moeten opleggen. We weten allemaal dat niet elk gemeentebestuur in staat zal zijn om dat te doen of interesse zal hebben om zijn trekkingsrecht daarbovenop te leggen. Daarom denk ik dat het nu al duidelijk is dat er van dat bedrag een som zal blijven liggen.

Zelfs los daarvan vind ik het volgende over die vraag van de provincies, die heel concreet is: het gaat om 10 miljoen euro van uw totale investeringsbudget. Tussen de regels door hoor ik toch ook de meerderheidspartners vragen om daar echt een oplossing voor te vinden. Als u de politieke wil hebt om die te vinden, dan zult u

die vinden. Ik roep u er toch toe op om dat tegen 18 januari te doen, wanneer u in overleg gaat met de provincies.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proces-verbaal voor de luchthavenexploitatiemaatschappij Deurne
– 1009 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Voorzitter, minister, collega's, goedemiddag, altijd een waar genoegen om deel te nemen aan de commissie Mobiliteit. Ik zie dat collega Bex ook al een heel productieve middag heeft gehad. Goed bezig, Stijn.

Minister, mijn vraag gaat over de luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM) van de luchthaven van Deurne. De afdeling Handhaving van het Departement Omgeving heeft namelijk opnieuw een pv opgemaakt, waarin is vastgesteld dat de luchthaven zonder aangepaste vergunning is uitgebreid op percelen in agrarisch gebied.

Dat is reeds het tweede pv tegen de LEM nv en de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (LOM nv). De aanleiding is de vaststelling dat er percelen zijn toegevoegd aan de exploitatie van de luchthaven zonder dat er een omgevingsvergunning voor werd afgeleverd. Door deze uitbreiding is er een constante bijkomende geluidsoverlast voor de omwonenden wegens de grote toestellen van TUI, die alleen kunnen opereren op maximale bezetting door net gebruik te maken van deze illegale infrastructuur in agrarisch gebied.

Dit is een heel gek verhaal. Het blijft rommelen. Keer op keer komt er iets naar boven en het klopt, keer op keer zijn de regels niet gerespecteerd. Er is weinig respect voor alle processen die gevolgd moeten worden. Als we dat samenbrengen, is de luchthaven uitgebreid met infrastructuur zonder bouwtoelating. Dat is pv 1, zonder toelating door het Vlaamse Gewest. Nu wordt er opnieuw uitgebouwd zonder geldige aangepaste milieuvergunning. Dat is pv 2. Dat gebeurt in agrarisch gebied, niet binnen de huidige milieuvergunning. Dit is een soort van overheid die de eigen regels aan haar laars lapt. Ik vind dat totaal niet kunnen. Het is een heel fout signaal en vooral onaanvaardbaar.

Minister, gaat u erop toekijken dat de LEM nv onmiddellijk stopt met het gebruik van het illegale gedeelte van de luchthaven?

Bent u bereid om opdracht te geven tot het herstel van het agrarisch gebied, en zo het vertrouwen te herstellen in de processen en procedures van de overheid zodat die correct gevolgd worden?

Bent u bereid om een audit te bevelen naar de rol en verantwoordelijkheden van de betrokken ambtenaren en leidinggevenden? Hoe is dat kunnen gebeuren?

Kunt u mij een kopie bezorgen van het pv dat opgemaakt werd door het Departement Omgeving?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Annouri, momenteel kan ik het gebruik van de Runway End Safety Area (RESA) door de LEM niet verhinderen.

Op 29 november 2021 werd er inderdaad een proces-verbaal opgemaakt door de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. Het pv behandelt de aanleg en vergunningssituatie van de Runway End Safety Area van de Luchthaven Antwerpen. Hoewel dit proces-verbaal gericht is aan de LEM Antwerpen en de LOM Vlaanderen, wil ik graag benadrukken dat de milieuvergunning enkel op naam van de luchthavenexploitant staat. De LEM Antwerpen is als enige verantwoordelijk voor 'het tijdig aanvragen, verkrijgen, vernieuwen, verlengen of wederaanvragen van alle vergunningen, beschikkingen, besluiten, toestemmingen, machtigingen en andere vormen van medewerking van overheidsinstanties, vereist voor de uitbating van de Luchthaven Antwerpen.'

Ik heb van mijn administratie vernomen dat de LEM Antwerpen over goede argumenten meent te beschikken die de inhoud van het proces-verbaal weerleggen. Deze werden in september, op vraag van uw medewerkster, ook aan u per email overgemaakt. Voor het overige ben ik zonder verder nieuws. Ik wacht de argumentatie van de LEM Antwerpen en de reactie hierop van de afdeling Handhaving af, vooraleer in dit dossier verdere conclusies te trekken.

Ik wil verder benadrukken dat met betrekking tot de ondertunneling van de R11 en de aanleg en vergunningssituatie van de RESA reeds een juridische procedure lopende is. De burgerlijke vorderingen werden in eerste aanleg ongegrond verklaard. De nv is daartegen in beroep gegaan. Momenteel is in dit dossier de beroepsprocedure lopende.

U weet dat die vzw destijds niet alleen een correctioneel, maar ook een burgerlijk dossier had ingediend. Het correctioneel dossier lastens het Agentschap Wegen en Verkeer was al eerder van de hand gewezen, de burgerlijke procedure is in eerste aanleg ook van de hand gewezen, maar is nu in beroep hangende. Daarover is een zitting gepland op 2 februari 2022. Daarna, meestal een maand later, zal het hof van beroep al dan niet uitspraak doen. Het is sowieso wachten op een uitspraak van het hof van beroep in die burgerlijke procedure.

De vraag of een audit naar de rol en verantwoordelijkheid van sommigen nodig zal zijn, zal uiteraard afhangen van wat de rechterlijke uitspraak zal zijn over die burgerlijke procedure. Ook dit heb ik al laten weten in mijn antwoord op de vraag van 10 juni 2021.

Het proces-verbaal opgemaakt door het Departement Omgeving kan ik niet meedelen. Dit pv maakt het voorwerp uit van een strafonderzoek dat lopende is en dat is altijd geheim. Uiteraard moet ik die geheimhouding respecteren. Het is niet aan mij om u het proces-verbaal dat recentelijk werd opgemaakt door de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving, te bezorgen. Op dat vlak moet ik u helaas teleurstellen.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, ik blijf het een vreemde situatie vinden, een overheid die haar eigen regels aan de laars lapt. Elke burger moet voor pakweg het verharden van zijn voortuin of het plaatsen van een constructie aan het huis een vergunning aanvragen. De Vlaamse overheid, de LOM in dit geval, en de spelers waar ze nauw mee samenwerkt en die ze subsidieert, de LEM, houden zich niet aan de regels. Ik vind het iets heel onwaarschijnlijks dat ik niet krijg uitgelegd.

Het is stilaan ook een bizar tafereel aan het worden dat de ene Vlaamse administratie pv's uitschrijft tegen de andere, terwijl die laatste totaal ontkent. Dat blijkt uit de onderlinge communicatie die we hebben opgevraagd, want die geeft dat voor een stuk aan.

Bovendien zijn er ook nog lokale besturen die daarin worden gegijzeld. Mortsel en Borsbeek hebben heel duidelijk hun ongenoegen hierover laten blijken, en gezegd dat dit geen manier van werken is. Ondertussen lopen er trouwens ook nog een paar andere zaken zoals de eeuwigdurende vergunning die in aanvraag is en de consultatieronde. De eeuwigdurende vergunning is in aanvraag, maar dit nieuwe pv is een extra bezwarend feit. Minister Demir moet daar volgend jaar over beslissen. De consultatieronde is aan de gang, maar we ontvangen van kleine vzw's signalen dat hier niet van een wit blad wordt vertrokken. De voorafnames zijn zeer bedenkelijk en niet realistisch. Zo stapelen zich keer op keer bepaalde zaken op. Ik stel me daar heel veel vragen bij.

Minister, ik wil nog twee zaken toevoegen. De lokale besturen die zich op dit moment gegijzeld voelen en die er absoluut de buik van vol hebben, gaat u daarmee in overleg? Hebt u overleg gepland met de lokale besturen om te horen hoe ze kijken naar dit soort dossiers? Ik heb aandachtig geluisterd naar de vragen van de andere collega's over hoe belangrijk u lokale besturen vindt, en nu worden ze hier gegijzeld. Zult u met hen contact opnemen en op welke manier?

U wacht op argumentatie van de LEM zelf, hebt u gezegd, om te horen hoe zij daarnaar kijken. Wanneer gaat u met hen samen zitten? Wat is de timing? Wanneer zal dit gebeuren? Dit kan toch echt niet lang meer duren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Annouri, u gebruikt harde taal over een overheid die al haar eigen regels aan de laars lapt. U vraagt ook of ik in overleg ga met de lokale besturen. Ik blijf altijd herhalen dat de lokale besturen mij zeer na aan het hart liggen en dat ik zeker met hen in overleg wil gaan. Tot op heden heb ik geen specifieke vraag gekregen van de betrokken lokale besturen om aan tafel te gaan zitten. De ondertunneling van de R11 is een werk dat het Agentschap Wegen en Verkeer heeft uitgevoerd nadat het daarvoor de vergunning heeft bekomen.

Het staat individuen altijd vrij om een vergunning te betwisten of aan te vechten, maar wat dat betreft kan ik u duidelijk aangeven dat men in de correctionele procedure is afgewezen. Daar heeft men gezegd dat er geen fouten zijn begaan. Er is nog een burgerlijke procedure hangende. Daar kan ik uiteraard niet op vooruitlopen. Alleszins ga ik ervan uit dat mijn administratie Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), dat de gronden in eigendom heeft en de werken met betrekking tot de ondertunneling van de R11 heeft uitgevoerd, dat volgens de spelregels heeft gedaan. Alleszins zal er daarover straks meer duidelijkheid zijn wanneer het hof van beroep daar uitspraak over gedaan heeft.

Mijn deur staat voor iedereen open. Ik wil perfect met de lokale besturen aan tafel gaan zitten, maar ik ga niet vooruitlopen op een aantal andere elementen. We hebben inzake onze regionale luchthavens een aantal studies lopende. Ik weet dat sommige instanties niets liever zouden zien dan dat deze regionale luchthavens onmiddellijk zouden verdwijnen. Ik zie u al jaknikken. Maar opnieuw, daar ga ik op dit ogenblik niet op in. We hebben een aantal engagementen gedaan. We hebben gezegd dat we een maatschappelijke kosten-batenanalyse laten opmaken. We gaan aan de hand van de studies die we besteld hebben straks toekomstgericht het debat aan over hoe het nu moet gaan met onze regionale luchthavens. Pas dan zullen we daaromtrent finaal uitspraken doen.

Ik ga dus niet vooruitlopen op een burgerlijke uitspraak, noch op een pv dat opgemaakt is door de dienst Handhaving van het Departement Omgeving. U zegt dat dat zeer uitzonderlijk zou zijn dat er een pv is opgemaakt tegen een andere Vlaamse administratie, maar hier moet de afdeling Handhaving als een onafhankelijke entiteit optreden. Dat gebeurt vaker. Maar ik kan uiteraard niet vooruitlopen

op verdere gevolgen die al dan niet gekoppeld worden aan dat pv, opgemaakt door de dienst Handhaving van het Departement Omgeving. Ik kan ook niet vooruitlopen op een mogelijke uitspraak van een hof van beroep rond het verhaal van het gebruik van die Runway End Safety Area voor de luchthaven als dusdanig.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, dank u voor uw antwoorden. Het klopt dat het een beetje fors taalgebruik is omdat ik het er ook wel voor een stuk mee heb gehad. Ik heb inderdaad een andere mening dan u als het gaat over de toekomst van de regionale luchthavens. Maar los van het rationeel argument dat het onzinnig is om een internationale luchthaven te hebben terwijl er op 40 kilometer daar vandaan een andere is – de afstand tussen Antwerpen en Zaventem is 40 kilometer, je staat er op een halfuur – en los van het feit dat het ook geen renderende en winstgevende luchthaven is maar dat er continu subsidies moeten worden ingepompt terwijl we dat geld voor andere dingen zouden kunnen gebruiken en de stad en de regio nood hebben aan andere invullingen, zien we keer op keer dat er heel slordig wordt omgesprongen met allerlei regelgeving en dat de kantjes er worden afgelopen. Dat is een situatie waar ik het echt mee heb gehad. Ik stel me nu echt wel de vraag wat in godsnaam de rationele argumenten zijn om hier toch keer op keer mee te blijven doorzetten.

U haalt aan dat u een onderzoek laat uitvoeren met open vizier en dat u zult zien wat daar uitkomt in verband met de toekomst van de regionale luchthavens. Maar in de documenten die ik heb gelezen en gezien wordt de voorafname gedaan dat die regionale luchthavens, wat er ook zal worden onderzocht en wat ook het resultaat zal zijn, zeker niet zullen worden afgebouwd en niet zullen verdwijnen. Dan moet u gewoon heel eerlijk zijn. Dan vertrekt u niet vanuit de redenering dat u met open vizier – daar ben ik voor – alle opties wilt laten onderzoeken en alles rationeel tegen elkaar wilt afwegen. Dan zou men wel tot de conclusie komen dat ze overbodig zijn. Maar op dit moment wordt er met een soort vooringenomenheid begonnen. Daar stel ik mij serieuze vragen bij want op die manier voert men geen eerlijk debat over een belangrijk dossier. Daar stel ik me heel veel vragen bij. Zoals u zelf ook aangaf, komen er nog uitspraken. 'To be continued', zonder enige twijfel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitblijven van een nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn
– 1025 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): De vorige beheersovereenkomst met De Lijn werd afgesloten voor de periode 2017-2020. In juni 2020 kondigde u een uitstel met een jaar aan vanwege het vertrek van de toenmalige directeur-generaal en de lopende benchmarkstudie. Die benchmark is intussen uitgevoerd en de nieuwe directeur-generaal is bijna een jaar bezig. Ik was verbaasd bij de bespreking van de begroting te vernemen dat de huidige beheersovereenkomst voor de tweede keer stilzwijgend zou worden verlengd. Nochtans was er een duidelijke timing vooropgesteld: tegen de zomer van 2021 komen tot een ontwerpversie, goedkeuring door het managementcomité en de raad van bestuur in augustus 2021 en finale goedkeuring door de Vlaamse Regering eind 2021. Dat is het tweede jaar op rij dat de vernieuwing van deze belangrijke beheersovereenkomst uitgesteld wordt. Dat is zeker geen teken van goed bestuur. Het heeft ook grote gevolgen voor ons openbaar vervoer en voor onze samenwerking met De Lijn. Alle ingrediënten

komen daarvoor op dit ogenblik samen: uitstel voor onbepaalde tijd van basisbereikbaarheid, een beheersovereenkomst die niet rond geraakt, en doelstellingen rond vergroening die niet gehaald worden. Om dat te illustreren, citeer ik graag wat u op 17 juni 2021 in deze commissie zei op vragen rond de financiering van de vergroening: "Er zijn pps-constructies, het kan via een decretale verankering, het kan via een deconsolidatie, het kan gewoon via een reguliere lening. Die verschillende scenario's zijn vandaag nog niet afgeklopt. Dat hangt ook samen met het sluiten van de beheersovereenkomst of het dienstencontract dat we voor de komende tien jaar met De Lijn gaan sluiten."

Ik heb daarover volgende vragen. Waarom hebt u hier zo laattijdig over gecommuniceerd? Hoe reageert De Lijn op deze beslissing? Wat is de precieze reden dat de timing, die reeds met een jaar werd uitgesteld, niet werd gehaald? Welk voorbereidend werk was reeds gebeurd en wat heeft gemaakt dat men dit niet tot een goed einde heeft kunnen brengen? Wat is de nieuwe timing voor het afsluiten van de volgende beheersovereenkomst? Wat is het gevolg van een stilzwijgende verlenging van de beheersovereenkomst met De Lijn? Zijn er gevolgen voor de beslissing die reeds werd genomen om De Lijn als interne operator aan te duiden voor het kern- en aanvullend net voor de volgende tien jaar? Wat is het gevolg voor de operationele werking van De Lijn van dit uitstel? Ik denk bijvoorbeeld aan het vernieuwingsplan 'Visie 2030' dat dit jaar door De Lijn werd gelanceerd en waarin heel wat maatregelen staan die moeten worden uitgewerkt in de beheersovereenkomst.

Wat is het gevolg voor de verdere financiering van de vergroening van De Lijn? Kunnen er plannen worden gemaakt en beslissingen worden genomen over toekomstige aankopen zonder solide financieringsbasis, die moet worden vastgelegd in een beheersovereenkomst? Hoe wilt u de aanbevelingen uit de benchmarkstudie omzetten in maatregelen zonder het afsluiten van een beheersovereenkomst? Verliezen we hiermee een jaar tijd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb er het verslag van twee weken geleden bij genomen van de bespreking van de beleids- en begrotingstoelichting (BBT). Al uw vragen zijn daar eigenlijk al beantwoord. Daarom zal mijn antwoord vandaag beknopt zijn. Ik heb geen extra informatie.

Ik heb toen gesteld dat we moeten wachten op de afwerking van de benchmark. Die benchmark is vorig jaar uitgevoerd.

Die benchmark is vorig jaar gevoerd. In navolging daarvan is dan eind vorig jaar De Lijn aangeduid als interne operator voor de komende tien jaar. Er zal dan ook een nieuw openbaardienstencontract in plaats van de bestaande beheersovereenkomst moeten worden opgemaakt. Ik heb twee weken geleden ook al gezegd dat dat er nog niet is en dat heeft heel veel te maken met covid. We hebben het toen ook gehad over de kostendekkingsgraad, wat ook als pijnpunt naar boven kwam in de benchmarkstudie. We weten heel duidelijk dat door covid, door het feit dat er veel minder reizigers zijn en er anderzijds veel meer kosten zijn op het vlak van hygiëne en tal van andere covidmaatregelen, de kostendekkingsgraad vandaag een pak lager ligt dan normaal. Nu schommelt die rond 13 à 14 procent, daar waar die in het verleden eerder over de 22 procent zat. Dat zijn allemaal argumenten die er mee voor zorgen dat we nog geen openbaardienstencontract hebben. Er is de financiële situatie, het enorme tekort dat De Lijn heeft opgelopen door covid met daartegenover veel meer uitgaven. En uiteraard is er ook nog de verdere vergroening.

Ik kan u wel meegeven dat mijn administratie sowieso regelmatig met de vervoersmaatschappij De Lijn samenzit om dat openbaardienstencontract verder te

operationaliseren. We hebben zeer recent ook groen licht gekregen over het covidtekort voor 2021. Dat is misschien wel nieuw ten aanzien van een tweetal weken geleden. Het is nu alleszins de bedoeling dat De Lijn verder het financiële plan uitrolt en in samenspraak met de administratie zo snel mogelijk tot een ontwerp van openbaardienstencontract komt, waarin beide partijen zich kunnen vinden, dat ondertekend kan worden en waarmee we dan verder aan de slag gaan.

Tot slot wil ik herhalen dat ook in 2017, zijnde ruim een jaar later dan initieel gepland, de beheersovereenkomst is afgesloten. Ook daar zat men niet volledig in de tijdsplanning. Ik wil daarmee maar aangeven dat men bij een dergelijke overeenkomst niet over één nacht ijs kan gaan. Destijds was er geen sprake van covid. Dat is nu een heel belangrijke reden waarom er vertraging is.

Ik wil u tot slot nog graag meegeven dat het openbaardienstencontract alleszins noodzakelijk is om concrete afspraken te maken, om concrete engagementen aan te gaan namens beide partijen. Ik hoop dat we zo snel mogelijk, en alleszins ergens begin 2022, tot een finale tekst van een openbaardienstencontract kunnen komen, waarbij rekening wordt gehouden met de resolutie die door het Vlaams Parlement is goedgekeurd.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, het klopt inderdaad dat u bij de toelichting twee weken geleden hebt verwezen naar de impact van corona op de kostendekking. Ik zal dat zeker niet ontkennen. Ik weet ook nog dat u hebt gezegd dat er een resolutie van de meerderheid is waarin een aantal doelstellingen omtrent kostendekking vooropgesteld worden, maar dat het niet realistisch is om die nu zo op te nemen.

Dat neemt niet weg dat er toch nog heel wat andere vragen onbeantwoord blijven. Wat is de reactie van De Lijn op het uitstel voor het tweede jaar op rij? Als ik het goed heb begrepen, wilt u het uitstel beperken tot maximaal begin 2022. Dat is al iets.

Ik denk dat er ook heel wat gevolgen zijn, want dat openbaredienstcontract is toch zeer belangrijk. Daar zijn we het toch allemaal over eens. Hier wordt nu, voor het tweede jaar op rij, gezegd dat we het dan maar stilzwijgend verlengen wegens onvoorziene omstandigheden. Ik weet niet of dat de enige reden is waarom het nu verlengd wordt. Ik kan me ook niet voorstellen, minister, dat er nog geen ontwerp geweest is. Ik hoor u zeggen dat u hoopt dat De Lijn met een ontwerp komt. Ik kan me niet voorstellen dat er geen voorbereidend werk gedaan is en dat er geen ontwerp is.

Ik blijf toch nog met heel wat vragen zitten over de gevolgen. Als ik u goed begrijp, wilde u het maar met enkele maanden uitstellen. Ik hoop dat het uitstel inderdaad beperkt zal blijven.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, u hebt inderdaad al een aantal elementen van antwoord gegeven tijdens de bespreking die we daar twee weken geleden over gehad hebben. Maar dat neemt niet weg dat de vragen van collega Robeyns zeer terecht zijn. Het is vooral opvallend dat dat dienstencontract er nog niet is en dat er zelfs nog geen ontwerp zou zijn, als we vandaag uw antwoord horen.

U zei – en dat is dan wel een positief element – dat er een akkoord gevonden is inzake de covidimpact in 2021. Kunt u uitleggen over hoeveel middelen het dan gaat? Zal de volledige som die De Lijn daarvoor vroeg, gecompenseerd worden? Wat was dan precies dat bedrag?

U weet dat wij een zeer koele minnaar zijn –als er al van minnaar gesproken kan worden – van uw houding ten aanzien van De Lijn. Er is het decreet basisbereikbaarheid, waarvan De Lijn nog altijd niet weet wanneer het in voege zal treden. Misschien heeft dat wel meer te maken met het uitblijven van dat dienstencontract. U zegt dat dat er begin volgend jaar komt. Ik kijk daar alleszins naar uit. Het zou me toch wel verbazen dat er, zelfs in de moeilijke covidomstandigheden, toch niet een aantal hernieuwde afspraken gemaakt kunnen worden. We kijken dus uit naar die tekst en we kijken ernaar uit om die hier te bespreken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, ik zeg niet dat de vragen onterecht zijn, absoluut niet. Het zijn terechte vragen. Maar ik heb al die vragen eigenlijk al beantwoord bij de BBT. Het is uiteraard belangrijk dat we een openbaredienstcontract hebben. De twee contractanten hebben daarover ook al heel intens vergaderd. Men moet natuurlijk de krachtlijnen uittekenen. Maar ik herhaal wat ik twee weken geleden en daarstraks ook al gezegd heb: de situatie vandaag zorgt ervoor dat het heel moeilijk is om bijvoorbeeld elk element dat is opgenomen in de resolutie ook op te nemen in dat openbaredienstcontract.

Ik geef opnieuw het voorbeeld van de kostendekkingsgraad. Zowel in ons regeerakkoord als in de resolutie als in de benchmark staat dat die kostendekkingsgraad in principe omhoog zou gaan. Wel, zeg mij hoe we dat zouden kunnen doen, zowel vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken als vanuit De Lijn. Hoe kun je dat vandaag bereiken als je zit met een covidcrisis, met het feit dat er een bezettingsgraad is van 50 procent en met het feit dat er heel veel extra kosten zijn? Het is dan niet evident om die kostendekkingsgraad zonder meer omhoog te krikken. Kortom, het scenario vandaag is dat we wegens die hele covidcrisis in een heel moeilijk parcours zitten voor alle openbarevervoersmaatschappijen. Daaromtrent een nieuw openbaredienstcontract sluiten dat voor de komende tien jaar moet gelden, is op dit ogenblik – en ik denk dat jullie dat volkomen begrijpen – een heel moeilijk verhaal.

Iedereen is dus vragende partij voor een stabiel kader. Er is al heel wat overleg gepland. We hebben ook gezegd dat we de situatie nemen zoals ze is en dat we toch een openbaredienstcontract, en het liefst zo snel mogelijk, zullen afronden. We willen toekomstgericht, sowieso inzake investeringen maar ook inzake de tevredenheid van de klanten en dergelijke, een en ander kunnen vastleggen in een soort van kritieke prestatie-indicatoren (KPI) en dergelijke. Maar ik herhaal dat de impact van die covidcrisis op De Lijn immens is.

Op de vraag hoeveel er effectief wordt bijgepast, is er binnen de Vlaamse Regering zeer recent een consensus ontstaan dat we het covidtekort 2020-2021 ten laste nemen. 2021 is nog niet volledig om, dat zal allemaal in kaart moeten worden gebracht. Toen het tekort voor 2020 was vastgelegd, kwam er ook een volledige afrekening op grond waarvan de bijpassing dan gebeurt.

Ik hoop samen met jullie dat ik ergens, het liefst in het eerste kwartaal van 2021, zonder dat ik me daar nu wil op vastpinnen, zo snel mogelijk een overeenkomst heb waar de partijen zich kunnen in vinden, en die dan afgesloten kan worden.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik zeg niet dat uw opmerkingen niet waar zijn, minister, over die kostendekking. Natuurlijk zal de kostendekking over een paar weken nog altijd hetzelfde zijn. Spijtig genoeg zal het aantal reizigers niet toegenomen zijn, vrees ik, in het eerste kwartaal van 2022. Er zijn een aantal belangrijke zaken zoals het vernieuwingsplan van De Lijn, de financiering van de vergunning, de aanbevelingen van de benchmark die opgenomen moeten worden. Ik hoop dat we

daar snel een ontwerp van kunnen zien. Misschien zou het goed zijn, voorzitter, dat we in het eerste kwartaal De Lijn nog eens uitnodigen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Vlaamse havenstrategie en het klimaatbeleid
– 1035 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Op 4 december 2020 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota Vlaamse havenstrategie goed. In deze nota wordt ruim aandacht besteed aan de transitie die ook de havens zullen moeten doormaken naar een klimaatneutrale toekomst en de afbouw van het gebruik van fossiele brandstoffen. Dit najaar zou deze strategie definitief moeten worden afgeklopt met een koepelovereenkomst over de samenwerking tussen de havens en de individuele overeenkomsten per haven. In de recent goedgekeurde visienota 'Bijkomende maatregelen Klimaat' komen de havens niet expliciet aan bod. Wel werd beslist om voor de industrie in het algemeen steunmaatregelen voortaan te koppelen aan een klimaatroadmap. Ook in het Vlaams Energie- en Klimaatplan van 9 december 2019 komen de zeehavens slechts zijdelings aan bod.

Minister, wanneer mogen we een definitieve nota over de Vlaamse havenstrategie, de bijhorende koepelovereenkomst en de individuele havenovereenkomsten verwachten? Wordt hierover nog overleg gepleegd met de havens en alle betrokken stakeholders? Wanneer worden ze aan de Vlaamse Regering voorgelegd?

Zal in deze overeenkomsten de klimaattransitie en de transitie naar een circulaire economie ook centraal staan?

Zal er in het verlengde van deze havenstrategie ook meer aandacht besteed worden aan de klimaattransitie voor de Vlaamse zeehavens in het nieuwe Vlaamse Energie- en Klimaatplan, dat nu in het verlengde van de visienota Bijkomende maatregelen Klimaat zal worden opgemaakt? Pleegt u hierover overleg met uw collega's bevoegd voor Klimaat en voor Economie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De Vlaamse havenstrategie is zeer belangrijk, mijnheer Annouri. De conceptnota havenstrategie werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd in maart. De bedoeling is om de individuele havenovereenkomsten zo snel mogelijk goed te keuren. Dat staat morgen op de agenda van de regering, al kan ik daar niet op vooruitlopen. In de loop van het traject van de havenstrategie is er een heel nauwe afstemming geweest met de havenbedrijven en met de vertegenwoordigers van andere beleidsdomeinen binnen de Vlaamse overheid die een belangrijke rol spelen voor de verdere uitrol van de strategie.

Verder kan ik u ook nog meegeven dat er continu afstemming was met alle stakeholders en experts. U weet dat we voorafgaand aan de havenstrategie heel wat werksessies met heel wat experts en stakeholders hebben gehad. Nadien is de conceptnota ook nog besproken met de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en met deze commissie. Kortom, dat is allemaal rond. De individuele overeenkomsten zitten nu in een allerlaatste, finale fase.

Wat betreft de klimaattransitie en de transitie naar circulaire economie: die zijn zeker ook allemaal mee opgenomen. Ik kan u daaromtrent meegeven dat in de koepelovereenkomst het bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen en het inspelen op de effecten van klimaatverandering expliciet omschreven is als een van de thema's voor strategische samenwerking. Om bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen en om in te spelen op de effecten van de klimaatverandering, kijken we onder andere naar de reductie van de CO_2-uitstoot. Dat doen we onder andere door de vergroening van het vervoer en de evolutie naar lage emissies voor de scheepvaart zelf. We kijken ook naar alternatieve, koolstofarme energievoorzieningen. We denken aan restwarmte, wind en waterstof. En we kijken ook naar de captatie en het hergebruik van de CO_2.

Verder wordt ook gefocust op circulair grondstoffengebruik tussen de bedrijven onderling. Het overstromingsbeheer komt mee aan bod. De beheersing van de impact van periodes van droogte en lage waterstanden is ook mee opgenomen. En ook de maximale kennisdeling over de klimaatverandering staat centraal in de koepelovereenkomst.

In de individuele overeenkomsten, die voor goedkeuring zullen worden voorgelegd, wordt telkens opgenomen welke acties en welke projecten in elke haven zullen worden opgezet om zodoende invulling te geven aan de samenwerking binnen die strategische thema's.

Uw derde vraag ging over meer klimaattransitie voor de Vlaamse zeehavens. Ik kan u meegeven dat de Europese verordening inzake governance van de Energie-Unie en de klimaatactie bepaalt dat de lidstaten uiterlijk op 30 juni 2023 bij de Europese Commissie een ontwerp van actualisering van het nationale energie- en klimaatplan moeten gaan voorleggen. Anderzijds weet u ook dat we in het kader van het Europese klimaatwet en het actieplan 'Fit for 55' nog bezig zijn met de onderhandeling voor de definitieve goedkeuring binnen de EU. In de visienota die wij op de ministerraad van de Vlaamse Regering hebben goedgekeurd op 5 november laatstleden, hebben we zeker ook nog een aantal extra maatregelen opgenomen inzake de vergroening van alles wat met de logistieke sector te maken heeft. Daarbij zetten we zeker ook verder in op de modal shift richting het water, voor wat heel ons goederentransport betreft. We hebben het daar dan onder meer over het verhogen van de bruggen op onder meer het Albertkanaal, waarbij we erop focussen dat de laatste brug uiterlijk in 2023 zal worden verhoogd, zodat vierlagige containerschepen van en naar de Antwerpse haven kunnen.

Verder is het ook de bedoeling om in te zetten op de klimaattransitie van de zeevaart, waarbij we samenwerken met de federale overheidsdiensten. En we stimuleren onder andere ook nog een aantal initiatieven richting de Internationale Maritieme Organisatie, om daar ook verder een aantal maatregelen te nemen ter ondersteuning van meer klimaattransitie inzake de zeevaart.

Kortom, we hebben heel wat maatregelen om die verduurzaming mee op te nemen in onze havens en onze scheepvaart. Dat hebben we daar alleszins mee in opgenomen. En we zullen dat zeker ook allemaal blijven monitoren en verder opvolgen.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Ik begrijp uit uw antwoord dat ik iets te vroeg ben en dat het debat nog wordt voortgezet. Ik stel geen extra vraag maar ik heb enkele bedenkingen. De havens zijn belangrijk. Dat bent u met mij eens. Havens zijn knooppunten van mobiliteit, industrie, energie, sociale transitie. Zij hebben echt de potentie om voortrekkers te worden in de hele klimaattransitie. Het is uw opdracht om daarvoor met de hele Vlaamse Regering de koers uit te zetten, in samenwerking met de havenbedrijven. Als het gaat over de Vlaamse havenstrategie heb ik wel enkele kritieken. Die strategie is volgens mij erg beperkt wat

groene transitie in de industrie betreft. Het is nefast voor het vergunningenbeleid: minder strenge procedures en zwakkere MER's, hoewel wij net vandaag zien hoe belangrijk die zijn. Denk aan het PFOS-verhaal.

Als ik bijvoorbeeld ook kijk naar mijn eigen stad Antwerpen, met de haven als knooppunt voor onze industrie en economie, dan hoor ik dat de haven in 2050 koolstofneutraal wil worden. Maar de roadmap daar naartoe is nog onduidelijk. Men denkt wel aan alternatieve energiebronnen maar het is nog veel te onduidelijk. Tegelijkertijd zijn er ook heel mooie dingen die gebeuren. Denk maar aan het NextGen-project, op de voormalige Opelsite. Wat daar gebeurt, is echt ambitieus.

Maar het komt erop neer dat je nu gewoon zo goed en zo concreet mogelijk maatregelen neemt om de omslag te maken. Op dit moment zie je ook dat er verschillende duurzame projecten zijn maar dat wij die af en toe mislopen omdat er te veel onzekerheid is bij de bedrijven, omdat er te veel twijfel is of Vlaanderen het wel voldoende zal ondersteunen. Er is nood aan een zo concreet en duidelijk mogelijk plan om die omslag te maken. Ik ben benieuwd wat de ministerraad zal brengen. Wij gaan daar nog over debatteren.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik wil voor een stuk aansluiten bij collega Annouri. De verwachtingen zijn hooggespannen voor de Vlaamse havenstrategie met de uitdagingen en de transities die ze inhoudt. Er zijn een aantal positieve zaken, North Sea Port bijvoorbeeld. Daarin wordt alvast niet ingezet op een verhoging van de containertrafiek en is het vooral de bedoeling meer toegevoegde waarde te creëren dan trafiekvolume. Dat is toch wel een belangrijk signaal. Door covid heeft het globalisme in de haven van Rotterdam een knauw gekregen. Men begint daar weer meer te zien in 'nearshoring', waarbij bedrijven zich weer meer in Europa gaan vestigen, waardoor de trafiek gaat verminderen. Een ander voorbeeld is de haven van Gent. De governance zit daar ook heel goed. Het havenbedrijf beseft dat het noodzakelijk is om in de samenleving een draagvlak te creëren door samen te werken met de buurt en andere stakeholders zoals milieuorganisaties, bedrijven en overheden. Wellicht speelt daar de Nederlandse invloed; in Nederland is men een dergelijk samenwerkingsmodel al langer gewoon.

Het is duidelijk dat de Vlaamse havenstrategie ambitieuzer moet zijn. Onze havens hebben de hefbomen in handen om bedrijven in de juiste richting te duwen. Ik denk aan de walstroom en aan hernieuwbare energie bij bepaalde concessies. Maar ze moeten daarvoor dan ook de juiste ondersteuning krijgen. Ik hoop dat de Vlaamse havenstrategie hun die tool zal aanreiken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik neem zeker uw bedenkingen mee. De verwachtingen zijn hooggespannen maar er is ook wel heel veel draagvlak voor de havenstrategie. Iedereen kijkt nu uit naar de individuele overeenkomsten en naar de uitwerking. Ik kan bevestigen dat de focus ligt op duurzaamheid en op klimaattransitie. Ik hoop dat wij daar binnen afzienbare tijd meer duidelijkheid over kunnen bieden. Hierover gaan wij zeker nog meer debatteren in de commissie.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.