

vergadering **C307**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 juni 2022

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het grote fietsonderzoek VeloVeilig – 3042 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het grote fietsonderzoek VeloVeilig – 3043 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het vrachtverkeer – 3044 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van het aantal vrachtwagens op Vlaamse wegen – 3050 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vergroening van het vrachtvervoer – 3062 (2021-2022)	12
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelheidsverlaging op de E17 ter hoogte van Kortrijk – 3102 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelheidsverlaging op de E17 tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke – 3121 (2021-2022)	20
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen van gemeenten bij de uitrol van lokale publieke laadpalen – 3174 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het installeren van laadinfrastructuur – 3194 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de transitie manager elektrificatie – 2977 (2021-2022)	28
VRAAG OM UITLEG van Meyrem Almaci aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de PFOS-vervuiling op Linkeroever in Antwerpen en de verdere timing van de Oosterweelwerken – 3178 (2021-2022)	35
VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over walstroom in Vlaamse havens – 3179 (2021-2022)	42
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van de Brusselse kilometerheffing – 3089 (2021-2022)	45

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister
van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart
– 3183 (2021-2022)

49

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het grote fietsonderzoek VeloVeilig – 3042 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het grote fietsonderzoek VeloVeilig – 3043 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, van 7 tot 15 mei hebben tienduizenden Vlamingen gevaarlijke fietspunten aangeduid op de VeloVeiligkaart. Er kwamen 41.251 meldingen binnen over slechte fietspaden in Vlaanderen. Het resultaat is een zeer fijnmazige fietskaart van alle Vlaamse gemeenten met knelpunten. De top tien van meest gesignaleerde zwarte punten liggen stuk voor stuk op gewestwegen. Daarnaast hebben 37.516 lezers van Het Laatste Nieuws (HLN) deelgenomen aan een grote bevraging – de grootste ooit in Vlaanderen – over hoe fietsveilig hun gemeente is, een bevraging van HLN en P&V.

Daarom heb ik volgende vragen. Welke conclusies trekt u uit de resultaten van dit grote fietsonderzoek? In hoeveel van de meldingen gaat het over onveilige punten langs gewestwegen? Hoe zult u elk van deze gevaarlijke fietspunten aanpakken? Welke timing voorziet u daarvoor? Ik had graag een overzicht per provincie.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb een vraag, minister, met dezelfde aanleiding als die van de collega. Er zijn inderdaad 19.000 gevaarlijke punten uit de bevraging VeloVeilig van Het Laatste Nieuws gekomen, en we zien inderdaad ook dat fietsers zich niet veilig voelen in het verkeer. Ik geef één voorbeeld: nog geen een op de drie Vlamingen vindt dat zijn buurt veilig genoeg is om kinderen te laten fietsen, terwijl dat volgens ons het uitgangspunt moet zijn. Als het veilig is voor kinderen, dan kan iedereen eigenlijk veilig fietsen, en dat zou de norm moeten zijn die we naar voren schuiven.

U hebt in uw reactie gezegd dat u nog enige tijd nodig hebt – minstens twee jaar – om fietsen veilig te laten worden in Vlaanderen. Fietsinvesteringen gaan vaak traag door onteigeningen en studiewerk. Dat weten we natuurlijk.

In maart 2021 heeft het magazine Apache een artikel gepubliceerd waarin ze onderzocht hebben dat er van alle investeringen in fietsinfrastructuur die toenmalig minister Ben Weyts in 2017 aankondigde, maar een kwart gerealiseerd is en betere fietsinfrastructuur heeft opgeleverd. Dat moet ons doen nadenken over hoe we ervoor kunnen zorgen dat de grote inspanningen die u hebt aangekondigd, effectief leiden tot infrastructuur op het terrein.

Ik heb ook een aantal vragen voor u.

Wat wilt u doen met de lijst van gevaarlijke punten die fietsers aan de krant Het Laatste Nieuws bezorgd hebben? Gaat u zelf, of uw administratie, deze lijst van gevaarlijke punten analyseren? Hoe kunnen de bevindingen van VeloVeilig u helpen om uw beleid eventueel bij te sturen? Zult u hiervoor samenwerken met de lokale besturen? Wilt u het veiligheidsgevoel van fietsers, dat nu door die ene enquête geanalyseerd werd, blijvend opvolgen, met bijvoorbeeld een meer toegankelijke applicatie voor de smartphone van het Meldpunt Wegen van de Vlaamse overheid? We hebben daar vroeger ook al over gediscussieerd.

Binnen welke termijn wilt u alle gevaarlijke punten voor fietsers wegwerken? Hoe zult u daarvoor te werk gaan en hoe zult u prioriteit geven aan bepaalde punten?

Fietsinvesteringen gaan inderdaad vaak traag, door onteigeningen en studiewerk. Hoe wilt u alvast met quick wins ingrijpen op de meest gevaarlijke punten, in afwachting van grotere infrastructuurwerken?

En tot slot: welke overkoepelende quick wins – want we denken echt dat het nodig is, we kunnen geen jaren wachten – op het vlak van verkeersveiligheid voor fietsers wilt u invoeren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u voor de vragen. Op die manier krijg ik de gelegenheid om nogmaals te zeggen dat ik het project van Het Laatste Nieuws, VeloVeilig, en de burgerbevraging over de fietsinfrastructuur in Vlaanderen alleen maar kan toejuichen. Hoe groter de participatie en hoe meer inspraak van de bevolking, hoe groter het draagvlak om volop in te zetten op die veilige, comfortabele fietsinfrastructuur, die dan moet leiden tot meer fietsgebruik en tot duurzame verplaatsingen. En daar willen we allemaal hetzelfde, denk ik.

Dat onderzoek toont aan dat er nog altijd heel wat bezorgheden en pijnpunten zijn. Initieel ging het over ruim 40.000 punten, die kunnen worden herleid tot 20.000 punten, waarvan ruim 5300 langs gewestwegen. Er moet natuurlijk nog een en ander worden gefilterd.

Uit een eerste nog verder te verfijnen locatiescan van alle ingestuurde knelpunten blijkt dat 1036 van de gemelde punten langs gewestwegen nabij een gevaarlijk punt of een schoolrouteknelpunt liggen. Ik wil u er ook graag aan herinneren dat wij begin 2021 zelf een eerste bevraging hebben gedaan bij alle lokale besturen om de knelpunten op schoolroutes in kaart te brengen zoals zij of de schoolbesturen die ervaren. Als we dan de match maken tussen de schoolrouteknelpunten, de lijst met de gevaarlijke punten en de lijst van VeloVeilig Vlaanderen, dan zien we dat 1036 punten met elkaar matchen.

Voor de resterende punten vraag ik aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om in eerste instantie in elke provincie de twintig punten die het meest door de VeloVeiligrespondenten werden bevestigd, te analyseren en te bekijken of we op die punten op een snelle manier kunnen zorgen voor meer veiligheid en of zij deel uitmaken van een groter investeringsproject.

De bevindingen van het onderzoek tonen nog maar eens aan dat we moeten blijven investeren in verkeersveiligheid, in onze fietsinfrastructuur. Mijnheer Bex, ik heb zeker niet gezegd dat dit binnen dit en twee jaar allemaal rond zal zijn, verre van. Ik heb wel gezegd dat men binnen twee jaar, wanneer wij 1,2 miljard euro zullen hebben geïnvesteerd, sowieso wel een verandering zal zien. Ik zou wel willen dat het binnen twee jaar allemaal opgelost is maar zover zullen we niet geraken.

Uiteraard doen we dit in samenwerking met de lokale besturen. Daar staat ook het hele verhaal van Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA) voor, samen met de andere wegbeheerders en samen met de partners. Voor de fietser maakt het niet uit wie de wegbeheerder is, hij wil vooral dat het veilig en comfortabel is, en daar zijn we volop mee bezig. Ook wat de historische lijst van knelpunten betreft, heb ik al meer dan eens gezegd dat ik die tegen het eind van deze legislatuur allemaal weggevoerd wil zien, aangezien die lijst al dateert van het begin van deze eeuw.

We hebben ook een aantal overkoepelende acties voor de aanpak van gevaarlijke punten. Ik kan hiervoor verwijzen naar ons verkeersveiligheidsplan, waarin de fietser, de actieve weggebruiker centraal staat. Daarin is heel duidelijk de boodschap

opgenomen dat er nog meer moet worden ingezet op kwalitatieve, comfortabele, herkenbare en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur. We hebben ook een afwegingskader rond de snelheidsregimes ten behoeve van de lokale besturen. We zetten volop in op maximaal conflictvrije en slimme lichtenregelingen; die krijgen absolute voorrang. We pakken de dodehoekproblematiek aan vanuit verschillende invalshoeken: infrastructuur, educatie, sensibilisering en technologie. Er wordt jaar na jaar volop ingezet op veilige schoolroutes en -omgevingen zowel langs gewestwegen als langs gemeentewegen. Daarnaast wordt deze focus ook verruimd naar woon-werk- en woon-vrijetijdsroutes. Bijkomend brengen we conflicten en risico's met voetgangers en fietsers in beeld. Proactief wordt het onveiligheidsgevoel van deze weggebruikers weggewerkt. Ook willen we lokale besturen verder stimuleren en faciliteren om voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Zij worden ondersteund bij het veilig leiden van de verkeersstromen. Ten slotte wordt er ook gevraagd om te handhaven op het incorrecte gedrag van voetgangers en fietsers zodra men daarmee wordt geconfronteerd.

Kortom, het hele verhaal van VeloVeilig Vlaanderen kan ik alleen maar toejuichen. Het is andermaal een project dat de burgerparticipatie inzake ons verkeersveiligheidsbeleid mee in beeld brengt. En uiteraard gaan we met al die gescreende punten aan de slag. De administratie is alles verder aan het analyseren. We proberen, samen met lokale besturen, hier zo snel mogelijk een kentering te creëren, zodat we zoveel mogelijk van al die punten kunnen wegwerken.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, steeds als we u horen, is het een kwestie van een beetje tijd, een paar jaar, en alles is in kannen en kruiken. Ik denk het niet. Ik denk het niet, omdat er eigenlijk nog heel veel moet gebeuren. We zien het in een onderzoek dat twee weken loopt. Duizenden mensen reageren daarop. Dat is natuurlijk goed, want er is participatie, maar dat er in enkele weken tijd reacties van duizenden mensen zijn, is ook een teken aan de wand.

Er zijn 5300 punten op gewestwegen. U bent inderdaad zeer goed bezig aan de schoolroutes, daar zijn we blij om. Dat gaat over 1036 punten. Ik heb er even mijn rekenmachine bij genomen. Er zijn dus 4264 resterende punten. En dan zegt u dat u nu per provincie 20 punten zult nemen. Dat vind ik niet juist, want de ene provincie krijgt meer geld dan de andere. Bovendien zullen enkel de heel grote punten in die top 20 zitten. En die moeten natuurlijk worden aangepakt, maar zoals ik altijd zeg, start fietsbeleid buiten voor je deur, bijvoorbeeld met stoepranden die niet goed liggen.

Zo is er iets dat ik al jaren vraag in mijn stad. Gisteren heeft de fijne collega van Open VLD, uw partij, in Oostende een fietszone opgestart. Dat zou overal een evidentie moeten zijn. Mijn burgemeester wil dat echter niet doen, omdat hij zegt te wachten op iets dat uw administratie in orde moet brengen, minister Peeters. Ik heb daar in 2019 al een vraag over gesteld, ik zal er nu weer een indienen. Want natuurlijk ben ik jaloers op Oostende. Wij in Brugge geraken niet aan een fietszone omdat de administratie van minister Peeters talmt, zo zegt burgemeester De fauw letterlijk in de gemeenteraad. Ik zal nu mijn nieuwe vraag indienen, naar aanleiding van mijn vraag over VeloVeilig in Brugge. Minister, help ons, help de steden die zeggen dat zij geen fietszone kunnen invoeren omdat u het weigert. Dat is niet goed voor uw imago. En ik kan mij niet inbeelden dat u dat niet wilt. Want dat is iets wat geen geld kost, behalve voor het plaatsen van een aantal borden. En alles blijft bereikbaar.

Mijn punt is dat er nog heel veel moet gebeuren, maar dat dingen vaak blijven steken door kleine zaken, zoals een burgemeester die zegt dat het niet mag van de minister. En dat is natuurlijk niet goed om voort te gaan met uw fietsbeleid.

Minister, ik heb nog twee vragen. Zult u in de toekomst gelijkaardige bevragingen laten uitvoeren? Want het is natuurlijk heel nuttig om te weten wat de mensen denken en of we zien dat er een evolutie is naar positiviteit, met al die investeringen.

Minister, ook collega Fournier heeft daar al vaak naar gevraagd – ik wil haar niet passeren –: u had gezegd dat we midden juni het fietsvademecum zouden hebben. We zijn nu 9 juni. Zal het er zijn in de komende twee weken? Ik dank u.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, u hebt ons, zoals gewoonlijk, meegenomen in een breed verhaal rond alle mogelijke initiatieven die u neemt om fietsinfrastructuur in Vlaanderen te verbeteren. Er zijn heel wat dingen die u sieren, maar ik wil toch wat nader ingaan op de concrete vraag die we hier hebben gesteld, over die bijna 20.000 punten die in die enquête van Het Laatste Nieuws naar voren zijn gekomen.

Ik denk dat het ons bijzonder veel geld en inspanningen zou kosten, als we met de overheid een enquête zouden moeten organiseren om die schat aan informatie te bekomen. Ik moet zeggen dat ik een beetje op mijn honger blijf wanneer ik hoor hoe u concreet zult omgaan met de informatie die hieruit naar voren komt.

U zegt dat 1036 punten daarvan – die gevaarlijke punten en de schoolroutepunten – eigenlijk al op uw radar stonden en dat u daaraan zou werken. U bent niet ingegaan op de vraag binnen welke termijn u dat wilt doen en hoe u dat concreet wilt aanpakken. Maar wat ik vooral ook een beetje ontgoochelend vind, en daar sluit ik me wel aan bij de kritiek van collega Lambrecht, is dat u voor het overige uit die 19.000 punten aan uw administratie vraagt om er 5 keer 20 te onderzoeken. Dat zijn er 100 op 19.000. Dat klinkt mij alleszins vrij arbitrair in de oren. Waarom wordt dat beperkt tot 20? Waarom wordt er bijvoorbeeld niet gekeken naar hoeveel meldingen er zijn geweest en gaat men toch eens niet wat nader kijken naar een bepaald punt dat x keer gemeld is.

Ik heb het gevoel dat op deze manier heel wat informatie die die enquête ons kan bieden, eigenlijk gewoon blijft liggen en dat daar niets mee gedaan wordt. Ik zou u toch alleszins willen vragen om te verklaren waarom u voor die twintig punten hebt gekozen. Heeft dat met capaciteit te maken? Waarom gebeurt dat niet grondiger?

Daarnaast denk ik dat het bijzonder zinvol zou zijn om de wil van de Vlaming, die duidelijk aanwezig is, om kritiek rond fietspaden en om slechte punten te melden, op een structurele manier voor de overheid te openbaren. U bent niet ingegaan op de suggestie om zo'n meldpunt ook via een app gemakkelijk te maken. Wilt u daar ook iets meer over zeggen?

Martine Fournier (cd&v): Ik ga zelf heel kort aansluiten. Zoals ik vorige week ook al zei in de plenaire, gaat er hier geen week voorbij of de fietsveiligheid komt aan bod. Ik denk dat dat ook wel terecht is. Zoals ik ook iedere keer zeg, in vergelijking met de vorige legislatuur is het duidelijk dat het belang van fietsveiligheid, of van veiligheid tout court, voor de verschillende fracties heel groot is.

Minister, ik heb eigenlijk geen bijkomende vragen, alleen een heel praktische vraag. Hebt u de lijst kunnen bekomen van Het Laatste Nieuws over de concrete punten die ze onderzocht hebben? We hebben nu een globaal zicht, met globale punten, maar zou het eventueel mogelijk zijn om deze details op te vragen en ze ook aan ons te bezorgen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel. Ik wil zeker ingaan op die laatste vraag, want het is een constructieve vraag die zeker bijdraagt tot meer fietsveiligheid. Wij

hebben sowieso van Het Laatste Nieuws de lijst gekregen. Ze werd ook ter beschikking gesteld van elk lokaal bestuur. Ik zal het nog maar eens herhalen voor de twee initiële vraagstellers. Men had in totaal ruim 40.000 meldingen. Dat gaat terug op ruim 20.000 unieke punten, en van die 20.000 unieke punten zijn er 5000 waarbij het gewest betrokken is, waarvan het gewest wegbeheerder is.

Klaarblijkelijk vergeten de initiële vraagstellers telkens opnieuw dat we, om te beginnen, een Vlaamse wegbeheerder hebben, en dat is heel vaak het Agentschap Wegen en Verkeer, maar dat kan ook De Vlaamse Waterweg zijn, of dat kunnen de andere Vlaamse entiteiten zijn. Maar daarnaast hebben we natuurlijk ook de gemeentewegen. De gemeenten hebben ruim 40.000 fietspaden in hun eigen beheer. We hebben ruim 13.000 kilometer aan BFF-fietspaden (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk). Dat zijn grensoverschrijdende fietspaden, die ook heel vaak in gemeentelijk beheer zijn. We hebben fietssnelwegen, die voor een heel groot stuk worden aangelegd door de Vlaamse overheid, en voor een beperkter stuk door de provinciale entiteiten, maar waarvan het beheer ook heel vaak bij de lokale besturen ligt.

Jullie zeggen nu, heel eenvoudig, dat ik veel te weinig doe, dat ik maar zit te gooien met veel geld, dat ik voor de rest niets doe, maar dat ik toch beweer dat het binnen twee jaar opgelost zal zijn. Opnieuw, dit heb ik niet gezegd.

Jawel, mijnheer Bex, u zei daarstraks dat ik gezegd heb dat alles op twee jaar tijd opgelost zal zijn. Nee, ik blijf herhalen dat wij ongeziene budgetten voorzien in fietsveiligheid omdat we daar een kentering teweeg willen brengen. Dat blijf ik dan ook herhalen. We willen een kentering teweegbrengen. Jullie willen klaarblijkelijk niet horen dat wij ongezien veel budgetten besteden aan die fietsinfrastructuur. Het doel is precies om veiligere en comfortabelere fietsinfrastructuur te creëren. Dat is het doel, dat is onze opzet.

Ik ben hier zelf, begin 2020, naar de commissie gekomen met een fietsrapport voor de fietspaden langs onze gewestwegen. Ik geef misschien nog even de cijfers erbij. Dat is 7700 kilometer aan fietspaden voor heel Vlaanderen. Dat fietsrapport was heel slecht: we hadden gemiddeld 4,5 op 10. We hebben altijd gezegd dat dat een slecht cijfer is en dat het beter moet. Daarom gaan we op een ongeziene manier budgetten besteden. Ik hoop dat we met die budgetten heel wat fietspaden kunnen verbeteren en dat we missing links kunnen aanleggen, maar ik weet ook, en dat weten jullie ook allemaal, dat we met die budgetten nooit alles met één vingerknip opgelost hebben. Iedere dag opnieuw komen lokale besturen bij me aankloppen om te vragen of ik iets kan doen aan een bepaald punt, een moordstrookje of een heel lamenteus fietspad. Dat gebeurt iedere dag opnieuw. Daar waar het Vlaamse Gewest voor verantwoordelijk is, gaan we ook kijken hoe we daar – zij het met quick wins, zij het met grondigere ingrepen – al een verbetering kunnen brengen. Maar ik zeg opnieuw, collega's, dat alles tegelijkertijd doen niet gaat. Maar er zal wel een serieuze verbetering vastgesteld zijn als al die projecten, die we in de rails zetten, die we in bestekken plaatsen, effectief zijn uitgevoerd.

Jullie weten allemaal dat als we vandaag een lastenboek in de markt plaatsen, we een jaar tot twee jaar moeten wachten op de uitvoering. Dat komt onder meer door het vergunningenbeleid, dat opnieuw.

Mevrouw Lambrecht, ik weet niet over welk fietspad of -zone in Brugge u het hebt. *(Opmerkingen van Annick Lambrecht)*

Dan zal ik straks contact opnemen met burgemeester De Fauw om te vragen waar ik hem zou verhinderen om een fietszone in Brugge aan te leggen. In mijn eigen gemeente hebben we een fietszone aangelegd. U verwijst naar Gent. Waarom zou ik voor één specifieke gemeente zeggen dat ik het voor hen niet doe. Ik begrijp dat niet.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik ben ten einde raad, minister, want hij blijft dat weigeren onder het mom dat u het niet wilt. Ik vind dat niet fair tegenover u. We hebben ergens drie borden en je mag er maar twee hebben. Dat lijkt me zeer onlogisch. Ik ging een vraag om uitleg indienen, maar als u contact met hem opneemt ...

Minister Lydia Peeters: U mag natuurlijk altijd vragen stellen.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik ben ten einde raad. Ik zag Oostende en was onmiddellijk positief jaloers. Ik vind dat fantastisch. Dat kost niets, maar het kan wel tellen voor de verkeersveiligheid.

Minister Lydia Peeters: Men mag geen conflicterende zones naast elkaar leggen. Ik ken het specifieke probleem niet, men heeft me er niet over aangesproken. Het kan niet dat men mijn naam gebruikt, alsof ik iets zou verhinderen. Ik ken het probleem nu niet, maar we zullen het ter harte nemen. *(Opmerkingen van Annick Lambrecht en Martine Fournier)*

Men mag geen conflict creëren. Een fietszone is als een fietsstraat, daar geldt overal 30 kilometer per uur. Je kunt niet ergens ook nog 50 of 20 kilometer per uur toelaten.

Annick Lambrecht (Vooruit): Het probleem is dat we een bord hebben met zone 30, met betalend parkeren en met zwaar werfverkeer. En je mag maar twee borden hebben. Blijkbaar doen andere steden dat ook, Kortrijk ook bijvoorbeeld. Er wordt telkens gezegd dat we een bord te veel hebben, maar in een fietsstraat mag je al maar 30 kilometer per uur. Ik krijg dat debat met hem niet gewonnen. Dat frustrert mij enorm.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht, ik denk dat u uw punt heeft gemaakt. De minister zal daar verder voor uitkijken.

Minister, ik denk dat u nog aan het antwoorden was.

Minister Lydia Peeters: Uw constructieve vraag ging over het meldpunt, of had u nog een vraag? *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

Wat hebben we gedaan? Het rapport dateert maar van de derde week van mei. Dat is één. Het is niet zo dat de administratie zit te wachten om iets te doen of om werk ter harte te nemen. We hebben aan de administratie Wegen en Verkeer wel gevraagd om van die 5300 punten waar het gewest verantwoordelijk is, eerst de analyse te maken waar we al bezig zijn. Dat heeft betrekking op 1300 punten en die bevinden zich zowel in de schoolomgeving als op gevaarlijke punten. Daarnaast zijn er nog andere punten. Dan hebben we gebruikgemaakt van de tien vaakst gesignaleerde punten. Sommige punten komen veel vaker voor in die listing; een punt dat maar één keer voorkomt, heeft natuurlijk iets minder impact dan de andere die meer zijn aangevinkt of vermeld bij de app van VeloVeilig.

We hebben daar een overzicht van gekregen. Men heeft nu voor elke regio de twintig meest gesignaleerde punten uitgelicht om ermee aan de slag te gaan. Wil dat zeggen dat we de rest vergeten en achter ons laten? Neen, we gaan opnieuw kijken waar men kan zorgen voor meer verkeersveiligheid. Dat is het opzet waar we op inzetten.

Ik geef een voorbeeld. In de top 10 van de gemeenten met de meest gesignaleerde gevaarlijke punten staat Antwerpen op nummer 1. Daar had men 1170 punten. Nu gaat men bekijken welke het meest zijn aangevinkt en of men snel actie kan ondernemen. De 2^e in die top 10 is Gent en de 3^e Brugge met 501 punten. Die gaan we verder allemaal analyseren. Van de punten die het vaakst zijn aangevinkt, gaan we de eerste 20 nu onmiddellijk analyseren om te zien of we daar een verandering in kunnen teweegbrengen.

Er is een meldpunt bij het Agentschap Wegen en Verkeer. Op een aantal plaatsen is er ook FixMyStreet waar men bijkomend meldingen kan doen. De burger hoeft niet te weten wie de wegbeheerder is. Hij fietst en ziet dat er een gebrek is en moet dit bij één punt kunnen melden. Hij mag niet van het kastje naar de muur worden gestuurd: nu eens de gemeente die zegt dat het AWV is en dan AWV dat zegt dat het de gemeente is die groen licht moet geven. Dit kan uiteraard niet, niemand heeft daar baat bij. Ook daarop zijn we volop aan het inzetten.

Opnieuw, dat er heel veel werk aan de winkel is, weten we allemaal. De lijst zoals wij die hebben gekregen en zoals die ook naar elk lokaal bestuur is gestuurd, zal ik zeker bezorgen. Ik neem aan dat we dit hier binnen een paar weken opnieuw brengen zodat we een ietwat grondiger analyse van het AWV hebben. We hebben alleszins die opdracht gegeven: ga met die lijst aan de slag, kijk waar we al een en ander plannen en waar we nog niks hebben gepland, neem daar de twintig punten waar men snel vooruitgang moet boeken om te komen tot betere resultaten.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, wij noemen u nooit Peeters maar altijd mevrouw de minister of mevrouw Peeters. U zei in uw discours dat wij dat zouden zeggen, maar dat klopt niet.

Ik wil eindigen met te vragen en te hopen om in juni het fietsvademeccum te krijgen. Nogmaals, fietsbeleid start voor de deur. Ik ben blij dat u de Brugse burgemeester zult contacteren. Indien niet, wil ik gerust de vraag nogmaals bij u indienen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil even benadrukken dat het, wat mij betreft, altijd de bedoeling is om constructieve vragen te stellen, minister.

Ik heb me voor de uitspraak 'fietsen zal veilig worden' gebaseerd op de titel van een artikel in Het Laatste Nieuws waar u gequoot werd. "Geef me nog twee jaar. Fietsen zal veiliger worden". Ik heb er veilig van gemaakt maar ik denk niet dat ik u daarmee oneer heb aangedaan door u op die manier te quoten.

U zegt dat veel van de punten die zijn aangehaald, punten zijn die onder de verantwoordelijkheid van de lokale besturen vallen. Ik denk dat niets de Vlaamse overheid ervan mag weerhouden om de lokale besturen zoveel mogelijk te steunen in de manier waarmee ze er dan mee aan de slag gaan. Ik denk dat er wel degelijk een taak is weggelegd voor het Vlaamse beleid ook.

Over het aantal punten die gewestelijke punten zijn en waarmee uw administratie aan de slag gaat, blijf ik, eerlijk gezegd, na uw uitleg nog altijd op mijn honger zitten over de manier waarop de prioriteiten worden gelegd. Ik begrijp 100 procent dat je niet van vandaag op morgen alles kunt aanpakken en dat je prioriteiten moet leggen, maar ik denk dat er toch nog wel wat verbetering mogelijk is aan de manier waarop er nu met deze lijst wordt omgegaan en waarop wordt bekeken waar we kunnen ingrijpen. Ik denk dat het nuttig zou zijn dat men daar nog verder naar kijkt.

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 toename van het vrachtverkeer – 3044 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van het aantal vrachtwagens op Vlaamse wegen – 3050 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vergroening van het vrachtvervoer – 3062 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, vorig jaar werden maar liefst 41 miljoen vrachtwagens geregistreerd op Belgische wegen. Dat waren er nooit meer. Voor iets meer dan de helft gaat het om buitenlands vrachtverkeer. De geregistreerde vrachtwagens reden tussen april 2021 en maart 2022 samen in totaal meer dan 350 miljoen kilometer meer dan in dezelfde periode het jaar voordien. Het gevolg hiervan is dat ook de kilometerheffing voor vrachtwagens nooit meer opbracht, ongeveer 822 miljoen euro.

Het vrachtverkeer zorgt uiteraard ook voor grote indirecte externe kosten door filevorming, verkeersongevallen, lucht- en milieuvervuiling, uitstoot van broeikasgassen en geluidsoverlast.

Het Planbureau schat dat er bij ongewijzigd beleid in 2040 een toename zal zijn van 20 procent in het aantal tonkilometers goederentransport. Goederentransport over de weg zou daarbij met 6 procent groeien tot 2030 en met 19 procent tot 2040. Het behoeft geen verduidelijking dat dit ingaat tegen een aantal doelstellingen die u en de Vlaamse Regering zich hebben gesteld.

Minister, hoe evolueert het aantal gereden kilometers door het vrachtverkeer specifiek op wegen in het Vlaamse Gewest?

Hebt u zicht op de evolutie van sluipverkeer door vrachtwagens om de kilometerheffing te ontwijken? Wat doet u om dit sluipverkeer tegen te gaan?

Hoe wilt u de voorspelde groei van vrachtverkeer verminderen?

Heeft de kilometerheffing op vrachtverkeer een effect op de milieuvriendelijkheid van vrachtwagens? Is daar een evolutie merkbaar sinds de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens? Is deze evolutie sterker dan in regio's zonder kilometerheffing voor vrachtwagens?

Hoe evolueerde het transport van goederen over water en via het spoor voor dezelfde periode?

Is de kilometerheffing voor vrachtverkeer momenteel hoog genoeg, enerzijds om de indirecte kosten te compenseren, en anderzijds om een modal shift naar goederentransport over het water of via het spoor te stimuleren?

Kunt u een overzicht geven van de besteding van de opbrengsten van de kilometerheffing op vrachtverkeer? Hoe moeten die bijdragen tot een modal shift van vrachtverkeer naar het spoor en over het water?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Mijn inleiding is identiek, met name de vaststelling dat er nog nooit zoveel vrachtverkeer was op de Belgische wegen. Uit cijfers van Viapass blijkt dat er het afgelopen jaar 41,1 miljoen unieke vrachtwagens op onze wegen reden, en dat is een absoluut record. Ze reden ook meer kilometers dan ooit tevoren, wat bijgevolg ook leidde tot een recordopbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dat is uiteraard goed voor de staatskas, maar veel minder voor onze mobiliteit. Uit eerdere cijfers bleek immers al dat de daling van het aantal autoverplaatsingen, onder andere door het thuiswerk, niet leidde tot een daling van de verkeersintensiteit, omdat ze werd gecompenseerd door een forse toename van het aantal vrachtwagens op onze wegen.

Opvallend in de cijfers van Viapass is dat iets meer dan de helft van de tolinkomsten afkomstig is van de Nederlandse gebruikers van onze wegen. De Polen en Nederlanders spannen de kroon. Dat is op zich een goede zaak want een van de argumenten om die kilometerheffing in te voeren was dat daarmee ook de buitenlandse bestuurders van vrachtwagens mee zouden betalen voor het onderhoud van ons wegennet.

Uit de cijfers blijkt ook een andere positieve evolutie waar de kilometerheffing mogelijk een stimulerende factor in is geweest, met name de vergroening van het wagenpark. 'Elk voordeel heb se nadeel' en 'elk nadeel heb se voordeel', minister. Dat laatste komt van de grote Cruijff. Het merendeel van de kilometers op onze wegen werd immers afgelegd door vrachtwagens met Euro 6-motoren. We hadden het vorige week, toen De Lijn hier aanwezig was met haar gezagdragers, de voorzitter van de raad van bestuur en de directeur-generaal, over die Euro 6-motoren, wat toch een flinke stap vooruit is wanneer het gaat over het vergroenen van het wagenpark.

Minister, welke conclusies trekt u uit de cijfers uit het jaarverslag van Viapass?

In het regeerakkoord is de ambitie opgenomen om het vrachtverkeer door een verlaagd tarief van de kilometerheffing te sturen naar uren waarbij de intensiteit van personenwagens kleiner is. Mogelijk is er nog geen onderscheid wat betreft plaats en tijd binnen de tarieven voor de kilometerheffing. Kunt u toelichten wat hiervan de stand van zaken is?

In het regeerakkoord is eveneens opgenomen dat zal worden onderzocht hoe de inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens kunnen worden geoptimaliseerd door van de belasting een retributie te maken. Wat is de stand van zaken van dit opzet?

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Het doel van de kilometerheffing voor vrachtwagens was het verminderen van de uitstoot volgens het principe dat de vervuiler, de gebruiker betaalt.

Zoals de collega's aanhalen, zien we inderdaad een stijging van het aantal vrachtwagens op onze wegen en van het aantal kilometers.

Daarnaast is er een enorme toename van de e-commerce en worden heel wat ladingen overgeladen van één vrachtwagen in verschillende kleinere camionetten. Het vrachtvervoer op onze wegen is dus in feite nog meer gestegen dan deze cijfers aangeven.

Voor het reizigersvervoer zetten we in op de modal shift. Ik denk dat we ook voor het goederenvervoer moeten inzetten op een duurzame verschuiving, zoals naar het spoor en naar de binnenvaart.

Minister, welke maatregelen zult u nemen om het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen voor het goederenvervoer te stimuleren?

Hoe evalueert u de cijfers die door Viapass werden bekendgemaakt?

Wilt u sleutelen aan het systeem van de kilometerheffing om het effectiever te maken?

Zult u overleg plegen met uw federale collega om samen te werken rond het stimuleren van het vrachtvervoer per spoor?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank jullie voor de vele vragen rond onze kilometerheffing. Ik zal proberen ze gebundeld te beantwoorden, gezien de overlap tussen verschillende vragen van de vraagstellers.

Wat kunnen we concluderen uit de resultaten van de kilometerheffing voor vrachtwagens? Er zijn daaruit een aantal positieve tendensen te destilleren. De heer Keulen heeft het al gezegd: we kunnen vaststellen dat er een duidelijke vergroening van het belaste vrachtverkeer is. Dat is een duidelijke tendens.

Ook zien we dat er een aanzienlijke bijdrage is van de buitenlandse vrachtwagenchauffeurs en dat is op zich een goede zaak. Want de middelen die we krijgen uit de kilometerheffing voor vrachtwagens gaan in return richting de infrastructuur en het onderhoud. De buitenlandse vrachtwagenchauffeurs betalen daar dus aan mee.

En dat er een toename is van de kilometerheffing en van het aantal kilometers dat wordt gereden, wijst op een stevige heropleving van onze economie. We zijn een logistische draaischijf. Een stevige heropleving van onze activiteiten is na twee jaar corona en heel wat moeilijkheden het bewijs dat de Vlaamse regio een veerkrachtige regio is en dat het economische beleid dat we hebben gevoerd zijn vruchten heeft afgeworpen.

Het negatieve aspect is dat er meer vrachtwagenkilometers worden gereden op onze Vlaamse wegen. In totaal gaat het over 6,83 miljard kilometers op Belgisch niveau, waarvan een heel aantal op Vlaams niveau. Dat betekent dat er congestie is, dat onze wegen verzadigd zijn. Daar kunnen we niet omheen.

Daarom moeten we volop blijven inzetten op die modal shift, die multimodaliteit, het combineren van spoor, water en weg, om daarin een kentering te kunnen krijgen. Want onze wegen slibben dicht, dat weten we eens te meer.

Mijnheer Bex, u vroeg of er ook werd onderzocht of er ontwikkelingsverkeer is op de lokale of ondergeschikte wegen. In het verleden is dat fenomeen in een onderzoek globaal onderzocht, waaruit blijkt dat het fenomeen van het ontwikkelingsverkeer perfect onder controle is. Uit de toename van het vrachtverkeer kan men dus niet afleiden dat er een bijkomend ontwikkelingsgedrag wordt vertoond. Integendeel, want de opbrengsten zijn navenant gestegen.

De volgende reeks vragen heeft betrekking op de aanpassing van de bestaande kilometerheffing van ons bestaand reglement. Sedert de operationalisering van de kilometerheffing in april 2016 zien we alleszins een duidelijke vergroening van het vrachtwagenpark dat aan de kilometerheffing is onderworpen, wat op zich dus een goede zaak is.

We zien een mooie en gestage evolutie van de vergroening van de vrachtwagens die hier circuleren. Het is ook heel duidelijk dat de meest vervuilende vrachtwagens stilaan uitsterven.

Maar het stimulerende effect van de differentiatie van de tarieven van de kilometerheffing dreigt daarmee natuurlijk verloren te gaan. Het was de bedoeling om meer sturend te werken naar meer groene en duurzame alternatieven. Als straks zo goed als alle voertuigen het meest gunstige tarief hebben, omdat ze ingeschaald zijn in de meer duurzame voertuigen of verbrandingsmotoren, dan lijkt dat stimulerend effect van die differentiatie weg te gaan.

Op dit ogenblik werkt de Europese Commissie aan de eisen voor de komende Euro VII-norm voor vrachtwagens. Op dit ogenblik is dan ook nog niet volledig duidelijk wanneer die nieuwe Euro VII-norm van kracht zou worden voor de vrachtwagens. Men gaat er in principe van uit dat dat in 2025 zal zijn, dat dat een mogelijke ingangsdatum is. Maar dit is uiteraard nog onder voorbehoud.

Het is dan ook logisch dat ondertussen gezocht wordt naar alternatieve methoden om een vergroening te bewerkstelligen. Zo voorziet de nieuwe Europese Eurovignet-richtlijn een variatie van wegenheffingen voorzien op basis van CO₂-emissies. Deze nieuwe richtlijn leidt de lidstaten naar een CO₂-differentiatie van de kilometerheffing.

Dat is ook iets dat we specifiek hebben opgenomen bij ons 'Fit for 55'-klimaatplan van november 2021, waarbij we ook gaan kijken hoe we onze kilometerheffing in Vlaanderen gaan differentiëren, rekening houdend met de CO₂-differentiatie, om zodoende ook daar een level hoger te kunnen spelen.

De invloed van de kilometerheffing op de vergroening van het vrachtwagenpark in België is op dit ogenblik niet zo eenduidig na te gaan. Het is ten dele ook een natuurlijke evolutie. Het marktaandeel van meer milieuvriendelijke voertuigen neemt immers steeds toe.

We moeten ons afvragen of we niet nog meer een vergelijking moeten maken met regio's of landen waar geen kilometerheffing van toepassing is. Op dit ogenblik lijkt dat alleszins niet zo relevant of zinvol. Voor het Vlaamse Gewest zijn de kilometers afgelegd op het belastbare wegennet in Vlaanderen bepalend voor de ontvangsten. Het zijn dus de vrachtwagens van zowel de eigen inwoners als deze van de buitenlandse weggebruikers die zorgen voor de ontvangsten. Meer dan de helft van de ontvangsten wordt gegenereerd door de buitenlandse vrachtwagens.

In het algemeen kan men stellen dat, hoewel de transportvolumes in absolute cijfers voor spoor en binnenvaart de laatste jaren gestaag toenemen, hun relatieve aandeel in de modal split ongeveer stabiel blijft. We moeten daar sowieso op blijven inzetten, en zorgen dat niet alleen in absolute cijfers, maar ook in het relatieve aandeel een groter aandeel gaat naar het spoor en het water. U weet dat we daar heel wat initiatieven in nemen, en daar kom ik straks nog even toe.

Eerst nog even over de kilometerheffing als dusdanig: die kilometerheffing bestaat uit twee componenten. Enerzijds is er de infrastructuurheffing voor het gebruik van de infrastructuur. Anderzijds is er ook een externekostenheffing. De externe kosten omvatten de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en de geluidsbelasting, conform de bepalingen van de Europese Tolrichtlijn. Dit vertaalt zich in een variatie van het tarief in functie van de euronorm. Vrachtwagens met een hogere euronorm betalen een lager tarief dan meer vervuilende vrachtwagens met een lagere euronorm, en dat heeft alleen op het aandeel van de externekostenheffing betrekking.

Andere externe kosten zoals filevorming, ongevallen en klimaatemissies zijn hier niet in meegenomen. De kilometerheffing compenseert dus niet alle indirecte of externe kosten, maar dit was ook niet het oorspronkelijke opzet. Dit was eigenlijk een bewuste keuze in 2016.

Mijnheer Keulen, u vraagt specifiek naar het optimaliseren van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Zoals in het regeerakkoord is opgenomen, kunnen we een onderzoek doen om van deze kilometerheffing een retributie te maken. We hebben door een extern bureau een zeer uitgebreide analyse laten maken, samen met de collega's van het Departement Financiën en Begroting en de mensen van De Werkvennootschap die in principe zouden instaan voor het innen van die retributie omdat het om een aparte entiteit zou moeten gaan.

Op basis van een grondige afweging van alle pro's en contra's en gelet op de nieuwe Europese Tolrichtlijn die er aankomt, is men tot de conclusie gekomen dat een retributie minder sturend zou gaan werken, en dat is nog altijd de bedoeling. De Vlaamse Regering heeft dan gezegd om eerder te focussen op de verdere vergroening van het vrachtwagenpark met een CO₂-differentiatie. We denken dat dat interessanter is dan nu een moeilijk parcours te gaan bewandelen rond de omvorming naar een retributie waarmee we dan minder sturend kunnen werken en minder kunnen differentiëren.

Het verminderen van het goederenvervoer over de weg was ook een vraag bij de drie initiële vraagstellers.

In hoofdlijnen werken we via drie sporen. Er is de infrastructuur, zeker de waterinfrastructuur zoals het Seine-Scheldeproject, de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Het Albertkanaal is vandaag goed voor meer dan de helft van de miljoen ton goederen die over het water worden getransporteerd. In totaal gaat het over 70 miljoen ton en het Albertkanaal is verantwoordelijk voor 40 miljoen ton. Als de laatste brug over het Albertkanaal – 62 in totaal – is verhoogd, kan het aandeel met ruim een derde verhogen. In plaats van 40 miljoen ton gaat het dan over potentieel ruim 65 miljoen ton goederen, wat zeker een meerwaarde kan zijn. Tegelijkertijd investeren we ook in het Kaaimurenprogramma en proberen we nog meer bedrijven warm te maken om te kiezen voor de waterwegen. We investeren ook in de prioritaire spoorprojecten waar we samen met de collega's van de federale entiteiten bekijken hoe we voor goederentransport over het spoor een versnelling hoger kunnen schakelen. Recent was ik in de haven van Genk die zich erg als binnenvaarthaven profileert en zich focust op de vergroening en de trimodaliteit spoor-water-weg. We hebben er de elektrificatielijn van het goederentransport in gebruik genomen. Dat zijn alleszins elementen die we meenemen. Dat voor het element infrastructuur.

Daarnaast zijn er nog de operationele subsidies. Via Multimodaal Vlaanderen en de transportdeskundigen van de Vlaamse Waterweg zetten we ook volop in op promotie en begeleiding. 'Onbekend is onbemind' is daar het motto: hoe meer bedrijven we warm kunnen maken voor de waterweg, hoe beter het zal werken.

De heer Bex had nog een vraag over de inkomsten uit de kilometerheffing en de bestemming. Recent heb ik op een schriftelijke vraag nog de bestemming van de ontvangsten duidelijk uiteengezet. Ik verwijs hiervoor naar de schriftelijke vraag nummer 600 van 12 januari 2022. U vindt er in detail de bestemming van de opbrengsten van de kilometerheffing voor het volledige jaar 2021. Ik denk niet dat ik dat hier volledig moet uiteenzetten.

Een aanzienlijk deel van de opbrengsten uit de kilometerheffing wordt geïnvesteerd in de Vlaamse weginfrastructuur. Voor het Agentschap Wegen en Verkeer gaat het jaarlijks om een budget van 100 miljoen euro. In 2021 werd daar eenmalig een extra bedrag vanuit de provisie kilometerheffing aan toegevoegd. Het totale budget bedroeg uiteindelijk 104.453.000 euro. Een overzicht van de projecten vindt u in mijn antwoord op de vermelde schriftelijke parlementaire vraag.

Daarnaast ging een belangrijk deel van de opbrengsten, 40 miljoen euro per jaar, naar het flankerend beleid van de kilometerheffing voor de vrachtwagens. Het subsidiemechanisme ecologisch en veilig transport vormt met ongeveer 35 miljoen euro het belangrijkste onderdeel van dit flankerend beleid.

De resterende inkomsten vloeien door naar de algemene middelen van de Vlaamse overheid en worden dus ook voor andere beleidsdoeleinden ingezet.

Een hele boterham, maar ik hoop daarmee op de vele vragen geantwoord te hebben.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben alleszins blij dat uit uw gegevens blijkt dat er door die kilometerheffing geen bijkomend ontwikkelingsverkeer is en dat dat in het algemeen eigenlijk niet zo'n groot probleem vormt.

Uiteraard steunt de Groenfractie absoluut de idee dat het aandeel van het transport via het spoor en het water moet stijgen. Dat blijft een belangrijke uitdaging.

Misschien heb ik het gemist, maar hebt u met betrekking tot de hervorming van de kilometerheffing voor vrachtwagens die u voorspiegelt en de alternatieve methode om op basis van CO₂-emissies een nieuw systeem vast te leggen, concreet gezegd op welke termijn u dat ziet gebeuren en op welke manier daaraan wordt gewerkt? Dat lijkt mij alleszins wel interessant. Want als we vandaag zien dat de functie van de heffing deels verloren gaat doordat ze niet meer is aangepast aan het wagenpark, dan lijkt het mij toch dringend om daar iets aan te veranderen.

Ik ga ook van de gelegenheid gebruikmaken om u de vraag te stellen wat de stand van zaken is betreffende het vrachtroutenetwerk, een thema dat ook collega Fournier heel na aan het hart ligt. U hebt gezegd dat u daarop wilt voortbouwen, maar hoe staat het daar eigenlijk mee?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Er zijn inderdaad positieve vaststellingen. De economie heeft zich helemaal herpakt, is eigenlijk nooit stilgevallen, ondanks alle doembeelden bij het begin van de pandemie. Ook is er een vergroening van de vloot en blijkt er geen bijkomend ontwikkelingsverkeer te zijn, want daar hadden we toch allemaal schrik van. Een aantal gewestwegen worden zwaarder belast, maar op een zeker ogenblik zet zich dat en krijg je daar acceptatie.

Minister, er ligt een heel grote uitdaging in de multimodaliteit. Ik kom uit een gemeente waar op een zeker ogenblik met heel veel Europese, federale, Vlaamse investeringen, maar ook investeringen van de beide provincies Belgisch en Nederlands Limburg, een spoorlijn is aangelegd die Lanaken verbond met Maastricht, maar nooit spoortrafiek heeft gegenereerd. Nochtans is daar heel veel economische bedrijvigheid, met nog echte industriële plants, industriële bedrijven, de maakindustrie.

Maar dan blijkt – en we zijn allemaal wereldkampioen in schemaredeneren – dat goederenvervoer via het spoor maar rendabel wordt – en dat is nu het geval met de hoge brandprijzen op de weg – vanaf 700 tot 800 kilometer afstand. Voor veel mensen speelt dat niet. Dat was ook wat alle geleerde geesten bij ons over het hoofd hebben gezien. Toen stonden de brandstofprijzen trouwens heel laag – dat is ooit nog het geval geweest – en moest je bijna 1000 kilometer verplaatsing hebben vooraleer een verplaatsing over het spoor met goederen eigenlijk rendabel werd en het voor de logistieke sector eigenlijk pas te overwegen was om het puffen in de file terzijde te schuiven en te kiezen voor het vervoer over het spoor.

Minister, het lijkt me dan ook belangrijk om na te gaan hoe we dat misschien nog kunnen optimaliseren. Want de huidige hoge brandstofprijzen zijn op dat vlak, voor die modal shift richting het spoor, nu een belangrijke troef. En in een economisch transitgebied als Vlaanderen en bij uitbreiding België zit je vaak met verplaatsingen over de langere afstand. Maar zoals gezegd, werkt het maar en zul je daar maar beweging in krijgen voor verplaatsingen boven de 700 kilometer, zelfs met deze dure brandstofprijzen. Maar daarover moet u met minister Gilkinet en de andere mobiliteitsministers van het koninkrijk rond de tafel zitten. Want op het vlak van de kwaliteit van het verkeer en minder drukte op de autowegen, kunt u daar nog echt het verschil maken.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Ik heb geen verdere vragen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, collega Keulen merkt terecht op dat iets meer dan de helft van de tolkomsten van buitenlandse vrachtwagens afkomstig is en dat het ook de doelstelling van de tolheffing voor vrachtwagens is om die buitenlandse bestuurders mee te laten betalen voor het gebruik van ons wegennet en dat bedrag te investeren in weginfrastructuur en in ons mobiliteitsbeleid. Ik wil echter nog eens terugkomen op de inning van onbetaalde kilometerheffingsboetes van buitenlandse vrachtwagens die ook zeer hoog blijft.

Uit een antwoord op mijn schriftelijke vraag aan uw collega, minister Diependaele, blijkt dat in 2021 20 procent meer boetes zijn uitgeschreven dan in 2020 en dat van de ruim 14 miljoen euro kilometerheffingsboetes die dan zijn uitgeschreven, er begin dit jaar slechts 57 procent zijn geïnd, iets meer dan 8 miljoen euro dus. Maar daarnaast is er nog een oplopend, niet overlappend bedrag van onbetaalde boetes van 21 miljoen euro sinds 2016 waarvan maar liefst 75 procent voor rekening van buitenlandse transportfirma's. 57 procent is bitter weinig aangezien er voldoende mogelijkheden zijn om dit wel te doen. Zo kunnen er dagelijks mobiele controles plaatsvinden en kunnen de controleurs bij het uitblijven van de betaling bijvoorbeeld de voertuigen in beslag nemen. In 2021 zijn er slechts veertien voertuigen getakeld waarvan tien met een buitenlandse nummerplaat.

Ik maak me vooral zorgen over dat lage inningspercentage dat een gevoel van straffeloosheid creëert. Immers, wanneer er nog zoveel onbetaalde boetes open blijven staan, getuigt dit absoluut niet van een efficiënte aanpak. Het is vooral frustrerend voor onze eigen Vlaamse transportfirma's dat hun buitenlandse concurrenten daarmee weggelopen. We pleiten al langer dan vandaag voor een kortadere aanpak. Minister, mijn vraag aan u is of u het met me eens bent en zo ja, wat u zult doen om ervoor te zorgen dat dit lage inningspercentage wordt opgetrokken.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb u net horen zeggen dat de Vlaamse overheid bedrijven warm wil maken om zich langs de waterweg te installeren om het transport via het kanaal te laten plaatsvinden. In dat kader hebben wij de ontsluiting van de Kolenhaven in Lummen op de agenda staan. Dat is een project dat al heel veel jaren meegaat. Het afgelopen jaar was er een studie van het studie-bureau Arcadis waarin acht mogelijke ontsluitingsscenario's naar voren zijn gebracht. Wat is de stand van zaken van dit dossier?

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Dit was inderdaad een hele boterham en misschien heb ik het gemist, minister, maar ik ben wel heel erg geïnteresseerd in uw antwoord op de vraag van de heer Keulen in verband met die differentiatie van het vrachtverkeer ten aanzien van de uren. Dat is misschien een mogelijke oplossing die inderdaad in het regeerakkoord staat, maar we moeten natuurlijk opletten met nachtverkeer op gewestwegen en de daarbij horende hinder inzake trillingen en geluid. Het kan niet de bedoeling zijn om dat te veel te promoten. Dat antwoord heb ik misschien gemist, dus bij dezen wil ik die vraag nog even stellen en mijn interesse tonen in het vrachtrouten netwerk, maar de heer Bex heeft het daar al over gehad. En ik vermoed dat u het daar dadelijk ook nog over zult hebben, minister.

Martine Fournier (cd&v): Ik sluit me aan bij de vragen van de heren Bex en De Veuster naar een stand van zaken van het vrachtrouten netwerk.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De differentiatie van de kilometerheffing is gebaseerd op de recent goedgekeurde Europese toelichting. De differentiatie kan op basis van de CO₂-uitstoot worden ingevoerd. Het is nu een zaak om dat samen met de andere gewesten – de kilometerheffing voor vrachtwagens is geen eenzijdige kilometerheffing maar werd in 2016 gezamenlijk door de drie gewesten ingevoerd – te wijzigen. Het is nu zaak om te zien hoe die Europese regelgeving past in onze Belgische regelgeving. Samen met Viapass en de andere gewesten moeten we dan kijken hoe we de differentiatie kunnen doorvoeren om toch ook het vergroeningslabel van die vrachtwagens weer omhoog te krijgen. Als we kunnen differentiëren, kunnen we ook sturen.

Het vrachtroutenetwerk belangt velen aan. U weet dat de vijftien vervoerregio's momenteel volop bezig zijn met hun mobiliteitsplannen. In het kader daarvan pakken ze het vrachtroutenetwerk op, want dat stopt niet aan de gemeentegrenzen. Dat zit binnen de vervoerregio's en die analyseren dat nu.

Mijnheer Keulen, uw bedenking bij het spoor is terecht. We kennen allemaal de spoorlijn die initieel met de beste bedoelingen werd aangelegd en nadien weer onhold gezet. In de Green Deal zegt de Europese Commissie dat Europa klimaatneutraal moet zijn tegen 2050. Er werd vooropgesteld dat we tegen dan het aandeel van het goederentransport van de weg halen, en zelfs voor 75 procent richting spoor en water willen verschuiven. Dat is een enorme shift, het is natuurlijk ook nog wel even te gaan, maar we moeten alles op alles zetten om zowel de waterweg te optimaliseren – de Scheldeprojecten, het Albertkanaal, het kaaimurenprogramma en dergelijke – als de spoorprioriteiten ten volle te benutten. Inzake het goederentransport moeten we volop de kaart van het spoor trekken.

Mevrouw Ryheul, het lage inningspercentage van de kilometerheffing, ik wil mijn verantwoordelijkheid niet ontlopen, maar dat zit bij de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL). U vraagt dat het best aan collega Diependaele. Daar gebeurt de opvolging van de juiste inning van de middelen.

Mevrouw Moors, als we meer transport richting de waterweg willen, moeten we sowieso zorgen dat de bedrijven maximaal langs de waterwegen liggen. Wat dat betreft, hebben we ons Economisch Netwerk Albertkanaal en de Kolenhaven Lummen, die we het liefst zo snel mogelijk ontwikkeld zien. Ik kan u meegeven dat er morgen weer een bijeenkomst is van de ene groep onder het voorzitterschap van het Departement Omgeving. Alleszins blijven we er vanuit het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) op hameren; we willen versneld een en ander gerealiseerd zien. U weet dat al een aantal gebieden zijn geschrappt die initieel ook ontwikkeld zouden worden als bedrijventerreinen langs de waterwegen om te zorgen voor meer watergebonden goederentransport en bedrijvigheid. We willen niet nog meer gebieden geschrappt zien. We zullen er zeker over waken dat we zo snel mogelijk vooruitgang boeken in de Kolenhaven Lummen. Dat is alleszins het opzet.

Inzake het verschuiven naar 's nachts, zien we via het verkeerscentrum dat de congestie op onze wegen vooral te maken heeft met de logistieke sector en het goederentransport. Heel veel logistieke bedrijven vragen om meer te focussen op de nachtelijke uren. We willen niet nog meer overlast voor de bevolking, want dat is ook altijd een heikel thema en komt straks nog aan bod. Het hangt alleszins samen met de vrachtroutenetwerken en met het feit dat men heel vaak niet kan beleveren. Ook hier is er intense samenwerking met de logistieke sector en de parkings waar de goederen moeten worden afgeleverd. Als men daar voor een gesloten poort staat met een koelwagen, is dat niet optimaal. Dat speelt daar ook nog altijd. We moeten dit alles meenemen, het is complementair. We zien meer goederentransport, dat blijkt uit de heffingen die we binnenkrijgen, maar we blijven inzetten op al die complementaire

facetten om te zorgen dat we niet allemaal stilstaan in de file. Er zal veel via het water en het spoor moeten blijven gaan.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Over de verandering van het systeem in functie van wat de Europese Tolrichtlijn mogelijk maakt, zou ik u willen aanmoedigen om het overleg aan te gaan met de ministers van de andere gewesten. Ik heb hen alvast zelf laten weten dat ik het belangrijk vind dat ze er vlot aan meewerken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelheidsverlaging op de E17 ter hoogte van Kortrijk – 3102 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelheidsverlaging op de E17 tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke – 3121 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Voorzitter, collega's, minister, op dinsdag 24 mei publiceerden verschillende mediaplatformen dat je tijdens wekdagen – en telkens tussen 7 en 19 uur – nog maximaal 100 kilometer per uur zal mogen rijden op de strook van de E17 tussen de op- en afritten Kortrijk-Oost en de E17-E403 verkeerswisselaar in Aalbeke. En dit alleen in de richting van Frankrijk, omdat er daar volgens metingen de meeste files en ongevallen zijn. De nieuwe maximumsnelheid zal worden getoond op dynamische signalisatieborden en worden afgedwongen met een trajectcontrole. De invoering was eerst in september 2022 voorzien, maar die datum is niet meer haalbaar omdat de prijsevoluties in de staalmarkt het moeilijk maken. Het wordt wellicht in de loop van 2023. Zo zou het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gecommuniceerd en beslist hebben.

De beslissing komt er niet zomaar. Ze maakt deel uit van een vernieuwde nota als basis voor de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan K-R8, waarin het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost een belangrijk onderdeel is. Ik heb deze antwoordnota gelezen en ik las daar het volgende: "De keuze tot het al dan niet verlagen van de snelheid op de E17 dient genomen te worden in functie van verschillende elementen: verkeersveiligheid, doorstroming, eenduidigheid voor de weggebruiker, leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluidshinder ... Op heden zijn niet alle elementen hiertoe ter beschikking. Het onderzoek in de bestaande toestand en de MER-studie moeten hier verdere duidelijkheid over verschaffen. Voor de gebruikers van de E17 zouden de vele invoegstroken veel veiliger en praktischer worden door een gereduceerde snelheid."

En iets verder lezen we: "Omwille van de verkeersveiligheid en doorstroming is in overleg met het verkeerscentrum en de federale politie besloten om de snelheidsverlaging van 100 km/u. in de richting Frankrijk in te voeren."

Blijkbaar steunt de federale overheid de invoering van de verlaagde snelheid niet. Als reden stelt men dat het om een snelweg gaat en het niet opportuun is om de eenduidigheid van de snelheid van 120 kilometer per uur te onderbreken. De opstellers van de nota beweren dat dit in tegenspraak is met andere grootsteden

in binnen- en buitenland. Ze halen dan voorbeelden aan van Frankrijk, Nederland. Kortom, een vreemde redenering.

Minister, wie heeft beslist om de snelheid te verlagen? Wat vindt u van die beslissing?

Op basis van welke sluitende argumenten wordt nu beslist om de snelheid te verlagen?

Waarom werd niet gewacht op het onderzoek in de bestaande toestand en de MER-studie (milieueffectenrapport) zoals geschreven in de antwoordnota?

Worden alle vragen van andere burgerplatformen nu ook op deze manier behandeld?

Het lijkt me vreemd om de timing te laten afhangen van de staalprijs, of zie ik dit verkeerd?

Welk overleg is er geweest met de federale overheid over dit dossier?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, op 24 mei lazen we in de pers dat de Vlaamse overheid dan toch een kilometerbeperking zal invoeren op de E17 tussen de op- en afritten Kortrijk-Oost en de E17-E403 verkeerswisselaar in Aalbeke. De inkt was nog maar pas droog en mijn vraag nog maar ingediend, toen bleek dat het Agentschap Wegen en Verkeer het Departement Omgeving terugfloot. Ik heb mijn initiële vraag dan ook aangepast volgens de laatste berichtgeving.

Het snelwegennetwerk in de regio Kortrijk blijft de politieke gemoederen beroeren. In het kader van de heraanleg van de R8-E17 rond Kortrijk volgde recent een hogerlagerdiscussie tussen het college van burgemeester en schepenen van Kortrijk en onze Vlaamse minister van Mobiliteit over de vraag wat de meest aangewezen snelheid zou zijn om een vlotte milieuvriendelijke en vooral ook veilige verkeersdoorstroming op dit autosnelwegtraject te garanderen.

Via de pers vernamen we dat deze verkeerssnelheidsknoop definitief is doorgehakt. Er zal worden geopteerd voor een systeem met dynamische signalisatieborden die vanaf 2023 operationeel moeten zijn. De geraamde kostprijs in 2021 was 2,5 miljoen euro. Op de E17 tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke in de richting van Frankrijk komt er dus een dynamische snelheidsregeling in functie van de verkeersintensiteit. De maximumsnelheid van 100 kilometer per uur zal niet permanent zijn, maar zal afhangen van de verkeersdrukke.

Het college van burgemeester en schepenen van Kortrijk was echter vragende partij voor een, wat ons betreft, weinig realistische op dit traject, permanente snelheidsbeperking tot maximum 90 kilometer per uur.

Minister, wat is er fout gelopen in de communicatie tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Omgeving?

Op basis van welke objectieve beoordelingscriteria hebt u dan toch geopteerd voor een systeem van dynamische verkeerssignalisatie terwijl het college van burgemeester en schepenen van Kortrijk vragende partij was voor een permanente snelheidsverlaging tot maximum 90 kilometer per uur zoals op de R8? Wanneer is deze definitieve beslissing genomen?

Zal dit dynamische verkeersgeleidingssysteem waarvan de kostprijs in 2021 blijkbaar op 2,5 miljoen euro werd geraamd, nog steeds voor dit bedrag kunnen worden gerealiseerd? Zo niet, welke nieuwe raming wordt vooropgesteld?

Hoeveel ongevallen zijn er de afgelopen vijf jaar, opgesplitst per jaar, op het E17-traject tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke gebeurd in de richting van Gent en in de richting van Frankrijk?

Voorziet u in een vorm van permanente snelheidscontrole op dit E17-traject richting Frankrijk op het ogenblik dat de dynamische verkeersborden een snelheidsbeperking tot 100 kilometer per uur opleggen? Zo ja, welk controlesysteem zal worden geïnstalleerd? Wat is hiervan de kostprijs voor aanleg en het jaarlijkse onderhoud?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Er is heel wat te doen geweest rond het hele verhaal van de snelheidsverlaging op de E17 ter hoogte van Kortrijk. Het is inderdaad al door de vraagstellers juist geschetst.

Wat is er gaande? Er is op dit ogenblik een onderzoek bezig. Een scopingnota is opmaakt voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) rond de E17 van Kortrijk tot de R8 (K-R8). In het kader van die scopingnota is sowieso gekeken, in het kader van het plan-MER, om rekening te houden met de leefbaarheid, met de verkeersveiligheid, met de doorstroming en dergelijke meer. Geluid- en luchtkwaliteit komen daar mee aan bod.

Er is inderdaad op 24 mei 2022 een persbericht uitgestuurd van de administratie, met name door het Departement Omgeving, dat de lead neemt in dat GRUP rond de K-R8, zoals we dat afgekort noemen. Zij nemen de lead en zij hebben samen met het Agentschap Wegen en Verkeer een persbericht uitgestuurd, waar initieel inderdaad een fout in vermeld stond. Daarin stond vermeld – als ware dat al beslist – dat er een permanente snelheidsverlaging van 100 kilometer per uur zou worden ingevoerd tussen 7 uur en 19 uur op de weekdays, en dit tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke.

Dat persbericht heeft onmiddellijk ook wat reacties teweeggebracht. Hoe komt men daar zo ongenueanceerd en zonder verdere analyse toe? Dan is onmiddellijk de dag nadien een correctie doorgestuurd dat er wel in eerste instantie wordt gekeken naar dynamische snelheidsregelingen. Die dynamische snelheidsregelingen hebben dan geen betrekking op dat tijdsblok van 7 uur tot 19 uur, maar die zullen functioneren naargelang de verkeersintensiteit en zodoende de verkeersveiligheid. Dergelijke dynamische snelheidsverlagingen doen we niet alleen hier, dat doen we op meerdere wegvakken op ons snelwegennetwerk, specifiek om congestie en verkeersveiligheid met elkaar in verband te brengen, en om her en der snelheidsverlagingen door te voeren, mocht het nodig zijn wegens verkeersveiligheid en congestieproblematieken.

Diegenen die graag absoluut overal een snelheidsverlaging zien op onze gewestwegen, moet ik dus teleurstellen. Dat was niet de bedoeling bij de opmaak van de scopingnota in het kader van een ruimtelijk uitvoeringsplan en een MER-procedure. In het kader van de verkeersveiligheid wordt wel gewerkt met dynamische snelheidsverlagingen, en dan is het opnieuw gestuurd aan de hand van de actuele verkeerssituaties, die door het Vlaams Verkeerscentrum continu gemonitord worden, zoals we dat ook op andere Vlaamse wegen zien.

Dat is dus de bedoeling. We zullen zien hoe het verder verloopt. Als straks uit de MER moet blijken dat toch een permanente snelheidsverlaging wegens luchtkwaliteit – of wegens geluid of wat dan ook – aan de orde zou zijn, daar zal ik nu nog niet op vooruitlopen. Dat zal enerzijds het plan-MER en anderzijds het GRUP verder moeten uitwijzen. Maar u weet dat er altijd nog eerst een ontwerp-GRUP komt met een ruime publieke raadpleging, vooraleer we komen tot een definitief GRUP met eventueel ook definitieve bepalingen.

Ik denk dat ik met deze intro al op heel wat vragen geantwoord heb: de vragen over wie dat beslist heeft, wat ik vind van die beslissing en dergelijke meer. Het enige wat op dit ogenblik – voor alle duidelijkheid – beslist is, is een dynamische signalisatie in functie van de verkeersintensiteit, in functie van de actuele plaatsgebonden situatie. Aan de hand daarvan zullen dan de snelheidslimieten vastgelegd worden. Dat gebeurt altijd aan de hand van realtime-informatie vanuit het Vlaams Verkeerscentrum, zoals ik al zei.

Wat de bijkomende vragen betreft, moet ik even de draad weer oppikken. Er zijn punctuele vragen van mevrouw Fournier over hoe de vragen van de burgerplatformen worden gehanteerd. Die worden allemaal onafhankelijk van elkaar bekeken en aan de hand van objectieve criteria gewaardeerd. Maar zoals in het kader van elk openbaar onderzoek, wordt dat tegen mekaar afgewogen en is het niet zo dat er meer waarde wordt gehecht aan diegene die pleitbezorger is van een snelheidsverlaging en minder gewicht aan iemand die daar geen voorstander van is. Dus dat wordt gewoon allemaal objectief bestudeerd binnen het kader van het MER.

Wat betreft uw vraag over de timing en de impact van de staalprijs, is er inderdaad wel gezegd dat als men overgaat tot die dynamische signalisatie, dat wel wat infrastructuurwerken met zich meebrengt. De staalprijs is vandaag de dag zeer volatiel. Dat weten we: die is niet stabiel. Maar het zal alleszins niet van dien aard zijn dat daarom de dynamische signalisatie niet kan plaatsvinden. We zijn uiteraard wel binnen het departement MOW bezig met de impact van de prijsstijging op alle infrastructuurwerken, maar een infrastructuurwerk als het aanbrengen van de dynamische signalisatie is niet van dien aard dat dat de uitkomst verder zal hypothekeren.

U vraagt ook nog of er een overleg is met de federale overheid, maar dat is in dezen niet nodig. Wij zijn autonoom om te beslissen welke snelheidslimieten op onze eigen gewesten, die in ons beheer zijn, gelden. Wij hebben dat toen wel gedaan op de R0 met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest omdat een klein deel van de R0 in beheer zit bij het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Dan kom ik tot de vragen van mevrouw Ryheul. Zal de nieuwe maximumsnelheid enkel op de dynamische signalisatieborden getoond worden? Het zijn continu fluctuerende signalisatieborden in functie van de verkeersintensiteiten. Daarmee is dat sowieso dan ook van de baan, zal ik maar zeggen.

Wordt het op voldoende ruime tijd aangekondigd? Dat moet altijd. Daar heeft men intern regels voor. Een dynamische signalisatie wordt van tevoren aangekondigd, zodat men ook weet dat men met zijn snelheid al van tevoren daarop moet anticiperen en gestaag moet afbouwen. Dat zal fluctueren naargelang de actuele verkeerssituaties.

U vraagt dan ook nog hoeveel het globaal zal kosten. De dynamische borden als dusdanig, daar zit men rond een bedrag van 1,2 miljoen euro. Daarnaast moeten er ook meetlussen voorzien worden. Dat is ruim 700.000 euro. De camera's moeten voorzien worden. Dat is 41.000 euro. En dan zijn er ook nog afscherpende constructies en markeringen nodig. Dat is ruim 500.000 euro. Een aantal voorbereidende werken zijn in uitvoering, en de bedoeling is dan om dat ook gestaag verder zijn gevolg te laten kennen.

Hoeveel ongevallen zijn er de afgelopen jaren geweest? Ik kan u meegeven – en dat gaat dan over de beide rijrichtingen, zowel richting Gent als richting Frankrijk – dat we in 2017 10 ongevallen hadden, waarvan 1 met dodelijke afloop en 1 met zwaar lichamelijk letsel. In 2018 hadden we 22 ongevallen, waarvan 2 met dodelijke afloop en 4 met zwaar lichamelijk letsel. In 2019 hadden we 7 ongevallen, waarvan opnieuw 1 met dodelijke afloop en 1 met zwaar lichamelijk letsel.

Dan kom ik tot uw laatste vraag: waar gaat de dynamische snelheidsbeperking komen? Die situeert zich tussen het complex Kortrijk-Oost en het knooppunt Aalbeke. Dus hopelijk zijn daarmee al uw vragen beantwoord.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik ben heel tevreden met uw antwoord. Onze fractie is altijd al voorstander geweest van de dynamische borden. Daarmee kunnen we het verkeer veel beter stroomlijnen en die kunnen ook worden ingezet bij ongevallen. Ze zijn dus echt een meerwaarde om ons verkeer in goede banen te leiden.

Ik vond het al raar – en misschien kunt u deze vraag beantwoorden – waarom men dan eventueel zou kiezen voor 100 kilometer per uur en niet voor 90 kilometer per uur. Op de ring rond Kortrijk en op de E17 ter hoogte van Gent wordt er gekozen voor een constante snelheid van 90 kilometer per uur, hier stelt men dan opeens 100 kilometer per uur voor. Ik stelde mij ook de vraag hoe het komt dat er soms voor 90 en soms voor 100 wordt gekozen.

Ten slotte heb ik nog een kleine vraag. Ik denk dat collega Ryheul die vraag ook heeft gesteld, maar ik weet niet of u een antwoord hebt gegeven. Op de ring rond Kortrijk geldt 90 kilometer per uur, maar ook voor de vrachtwagens. De autobestuurders moeten van 120 kilometer per uur naar 90 kilometer per uur gaan, de vrachtwagens blijven aan 90 kilometer per uur rijden. Soms vind ik dat een nogal gevaarlijke situatie. Als men kiest voor een snelheidsverlaging, waarom kiest men er dan ook niet voor om de vrachtwagens aan 70 of 80 kilometer per uur te laten rijden?

Ik herhaal dat ik blij ben met uw antwoord dat u de dynamische borden meer zult inzetten. We mogen geen kakofonie van verschillende snelheidsregimes maken. Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, misschien was het wat verwarrend, want ik heb mijn initiële vraagstelling inderdaad helemaal veranderd volgens de laatste berichtgeving. En dat is waarschijnlijk ook de reden waarom u op een aantal vragen niet hebt kunnen antwoorden. Ik denk aan de vraag of de kostprijs van 2,5 miljoen euro die in 2021 werd geraamd, ook in 2022 het geval kan zijn. Ook vind ik het belangrijk dat de cijfers van de ongevallen worden opgesplitst per rijrichting. U hebt ze nu gegeven als een som van de beide richtingen. Maar ik vind het wel heel belangrijk dat ze worden opgesplitst. Want een van de redenen waarom die snelheidsverlaging zal worden doorgevoerd, is dat er meer ongevallen gebeuren in de rijrichting van Frankrijk.

Ik vroeg verder ook nog naar de permanente snelheidscontrole. Als u die dynamische borden installeert, zal er dan al dan niet een permanente snelheidscontrole zijn?

Dat waren de vragen die niet werden beantwoord.

Er is inderdaad heel wat commotie en miscommunicatie geweest rond die snelheidsverlaging, vooral op lokaal vlak. En ik was inderdaad ook wat verbaasd toen ik het bericht las over die permanente snelheidsverlaging. Want ik had het antwoord nagelezen op de vragen van collega Bex over de snelheidsaanpassing op de Brusselse Ring, de R0. Daarin werd ook gepolst of u van plan was om de maximumsnelheid ook breder uit te rollen naar andere snelwegen en daarop had u negatief geantwoord. Ook op mijn eerdere vragen om de verlaging niet in te voeren en om te kiezen voor dynamische signalisatieborden gaf u als hoofdreden aan dat snelheid zo eenvoudig en uniform mogelijk moeten zijn, vooral om de leesbaarheid van de wegsituatie te verzekeren, aangezien de leesbaarheid ervoor zorgt dat de bestuurders automatisch weten hoe ze zich op een bepaalde weg al dan niet moeten gedragen

en welke snelheid ze kunnen verwachten. Collega Fournier haalt het terecht aan: het woord kakofonie is inderdaad ook gevallen.

Ik had een bijkomende vraag. Zullen die verschillende snelheden dan niet verwarrend zijn voor de automobilist: 90 kilometer per uur op de ring rond Kortrijk en dan afhankelijk van de verkeersdrukte richting Frankrijk 100 kilometer per uur, en in de andere rijrichting 120 kilometer per uur? Buurtbewoners en de stad Kortrijk gaven na dit nieuws aan dat ze zullen blijven aandringen op die permanente snelheid. Ik heb begrepen dat we het plan-MER en het GRUP nog moeten afwachten en dat er ook een grondige publieksbevraging zal komen. Ik hoop dat dat ook zal gebeuren. Ik zal het alvast meenemen naar het lokale niveau.

Ten slotte heb ik nog een laatste vraag. Het is al gezegd door collega Fournier: deze beslissing rond die snelheidsverlaging maakt ook deel uit van die vernieuwende nota van het GRUP K-R8 en die scopingnota is recent opgeleverd. Ik heb die ook doorgenomen. Maar voor het einde van de legislatuur moet dat GRUP ook definitief worden vastgesteld. Wat vindt u van de timing, gezien de samenhang met tal van andere dossiers en projecten in de regio Kortrijk? Ik zal ze niet allemaal opsommen, u zult ze wellicht ook kennen. Is de definitieve vaststelling van het GRUP haalbaar tegen het eind van deze legislatuur? Dat is mijn laatste vraag.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik zal hier geen grote politieke pleidooien houden maar gewoon een aantal argumenten opsommen die ik heb gehoord tijdens dit debat. Ten eerste kan het snelheidsregime het beste eenvoudig en uniform zijn. Ten tweede heeft een snelheidsverlaging een aantal grote voordelen, bijvoorbeeld op het vlak van geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en doorstroming. Ik denk dat collega Fournier ook een belangrijk argument heeft aangehaald: wanneer men de snelheid voor auto's verlaagt, dan moet men ook de snelheid voor vrachtwagens evenredig verlagen zodat de auto's aan een hogere snelheid kunnen rijden dan die vrachtwagens en ze veilig kunnen voorbijsteken.

Eigenlijk zijn er dus heel veel argumenten om al die Vlamingen die nu al vrijwillig 100 kilometer per uur rijden op de autosnelweg omdat ze daar heel veel brandstof mee kunnen besparen, wat in tijden van hoge brandstofprijzen niet onbelangrijk is, te helpen om het voor hen veiliger te maken en naar een algemene verlaging van de snelheid op snelwegen te gaan tot 100 kilometer per uur en 80 kilometer per uur voor vrachtwagens.

Ik wilde gewoon die argumenten even samenvatten in één tussenkomst zonder daar de grote conclusies uit te trekken maar wanneer u dat toch zou doen, minister, dan weet ik dat u zult zeggen dat er in Vlaanderen grote stukken snelwegen zijn waar het onnatuurlijk voelt om maar 100 kilometer per uur te rijden. Dat zijn ook vaak stukken snelwegen die vallen buiten wat men de Vlaamse ruit noemt, en ik wil voor een keer Kortrijk bij de Vlaamse ruit rekenen. In Vlaanderen is de vraag rond al onze steden of we niet aan die snelheidsregimes moeten denken. Die steden liggen allemaal dicht bij elkaar en dus zou men in plaats van daar oeverloos over te discussiëren per stad, beter nadenken over een uniform systeem met een aantal uitzonderingen voor de periferie zodat iedereen tevreden is. Collega's, dat zijn een aantal bedenkingen die ik hier vrijblijvend wil meegeven.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor het antwoord. Collega Bex, ik heb de berichtgeving van de laatste weken gelezen en daaruit blijkt dat men ruim 20 euro kan besparen door elke dag aan 90 kilometer in plaats van aan 100 kilometer per uur te rijden. We hebben hier ook al gezegd dat iedereen dat vrijwillig

kan doen, dus laat ons dat maar zo houden. Maar toch bedankt om nog eens samen te vatten wat uw partijstandpunt is.

Wat het onderwerp zelf betreft, geloof ik wel dat de dynamische verkeerssignalisatie, in tegenstelling tot wat de groene collega bepleit, echt kan helpen om de verkeersveiligheid en de doorstroming op bepaalde punten te verbeteren. Ik weet dat er ook plannen zijn voor andere locaties zoals in De Panne aan Plopsaland. Minister, ik vraag me af of er zicht is om dat ook elders in Vlaanderen meer te doen. Als automobilist ervaren we immers zelf dat dit op bepaalde punten kan helpen om de doorstroming te verzekeren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Sowieso zijn wij een pleitbezorger van die dynamische snelheidslimieten omdat men daarmee kan sturen. Het gaat dan niet over één uniform verhaal maar er wordt rekening gehouden met lokale situaties, de verkeersintensiteit, weersomstandigheden en ongevallen. Men kan dan de snelheid aanpassen naargelang de omstandigheden van het moment of van de locatie. Vandaar dat we in het kader van de E17 in Kortrijk specifiek hebben gekozen voor die dynamische snelheidsverlagingen.

Ik krijg vaker de vraag om de snelheden te verlagen en sommigen vragen een veel lagere snelheid dan 100 kilometer per uur. Mijnheer Bex, niet iedereen is er voorstander van om overal de snelheid te verlagen tot 100 kilometer per uur maar ik blijf daar ook vasthouden aan de leesbaarheid van de weg. Onze snelwegen zijn in principe doorgangswegen en moeten verschillende hotspots met elkaar verbinden, maar natuurlijk is 120 kilometer per uur daar niet altijd mogelijk of wenselijk. Het heeft ook vaak een impact op de leefbaarheid en dat is specifiek waar het GRUP rond de R8 in Kortrijk op focust. Wat met verkeersveiligheid, wat met verkeersleefbaarheid en wat met de doorstroming?

Hier specifiek hebben we nu gekozen voor de dynamische snelheidslimieten. Toekomstgericht zullen we dat ook nog op andere locaties doen. Mijnheer Maertens, ik heb al die locaties hier niet bij me maar we willen dat telkens veel meer gaan doen vanwege het sturend karakter. Dat is van groot belang voor de verkeersveiligheid.

Dan het verschil tussen 90 of 100 kilometer per uur. De maximumsnelheid voor vrachtwagens is 90 kilometer per uur, ook als er een snelheidslimiet is van 100 kilometer per uur of als de reguliere snelheidslimiet geldt. Een vrachtwagen heeft een limiet van 90. Er is inderdaad altijd, of toch meestal, een verschil als men een lagere snelheid hanteert voor gewone wagens. Als het bijvoorbeeld 90 kilometer per uur is voor personenwagens, dan is het 70 voor vrachtwagens. Zo doet men het meestal, dat blijkt ook uit het Luchtbeleidsplan.

Initieel was hier inderdaad een voorstel om ook te kijken – en dat is ook de vraag in het Gentse – naar alles op een lager niveau en op het zelfde niveau te doen. Het Agentschap Wegen en Verkeer zegt dat dit net nog meer congestieproblemen met zich zou meebrengen. Dat willen we uiteraard vanuit verkeersveiligheidsoogpunt ook weer niet. Vandaar dat er meestal wel een differentiatie is bij lagere snelheden.

Ik zie u 'neen' knikken. *(Opmerkingen van Martine Fournier)*

Wablijft? *(Opmerkingen van Martine Fournier)*

Ik dacht dat het voor vrachtwagens lager was. Zeker op het viaduct van Gentbrugge wilde men vooral 's nachts een lagere snelheid.

Enfin, meestal is de differentiatie er wel. Men houdt liever vast aan een differentiatie omwille van congestieproblemen. Dat is daar het opzet, zeker als men gaat

van 120 naar 90 en men verlaagt gestaag, dan is het logisch dat ook de vrachtwagens trager gaan in het kader van de congestieproblematiek. Dat is de technische uitleg. Nu, als het daar niet zo is, in de toekomst is het alleszins dynamisch.

De timing van het GRUP is de gebruikelijke timing van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Er is sowieso een openbaar onderzoek. Er komt eerst een ontwerp, dan komt er een openbaar onderzoek. Er komen ook nog heel wat adviesinstanties aan te pas. Het heeft zijn doorlooptijd. Het is het Departement Omgeving dat de lead heeft. Of het op die timing valt, zal de toekomst moeten uitwijzen, maar men heeft al wel een tijdlijn tegen wanneer men het verwacht. Als er bijvoorbeeld een openbaar onderzoek opnieuw moet worden gedaan, kan er natuurlijk wel wat verschuiving komen.

Ik weet niet of ik alle vragen heb beantwoord, met eventjes af te wijken. Ik denk niet dat ik iets volledig kan vergeten.

U hebt nog gevraagd naar de ongevallen op de rijrichting, mijn excuses. Ik heb de cijfers bij. Het klopt dat er meer ongelukken gebeuren in de richting van Frankrijk, zoals u terecht zei. Ik zal nog even de cijfers meegeven. Voor 2017 waren er in de rijrichting van Frankrijk 7 op de 10 ongevallen. In 2018 waren er 15 van de 22 in de rijrichting van Frankrijk. In 2019 waren het er 5 op de 7 voor rijrichting Frankrijk. Er zijn dus inderdaad meer ongevallen in de richting van Frankrijk dan in de omgekeerde richting. Het is wel het opzet om het dynamische voor beide rijrichtingen te doen. Ik zal de cijfers ook bezorgen aan de commissaris en dan hebt u ze ter beschikking.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, alles hangt natuurlijk samen met handhaving. We zien dat de trajectcontroles wel werken. Ze zijn ook duidelijk zichtbaar op de weg. Ik heb toch de indruk – en ik heb dat de vorige keer ook al gezegd – dat iedereen zich toch aan de maximumsnelheid van 120 kilometer per uur houdt.

Collega Bex, we kunnen inderdaad nog verlagen naar 100 kilometer per uur, naar 90 kilometer per uur, naar 80 kilometer per uur. Laat ons niet vergeten dat het nog altijd een snelweg is en geen trage weg.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Collega Bex, ik heb de afgelopen weken gelukkig niemand op de snelweg tussen Brussel en Kortrijk zien rijden aan 100 kilometer per uur. Ik denk dat de mensen van uw partij niet de snelweg nemen, wat ik goed vind.

Minister, ik kan enkel afsluiten met te zeggen dat ik blij ben dat u vandaag ook vasthoudt aan uw principes en kiest voor de dynamische borden. De ongevallen-cijfers richting Frankrijk zijn duidelijk.

Ik heb nog de bedenking dat ik het wel vreemd zou vinden dat men de snelheid zou verlagen in één richting en niet in de andere richting als het gaat om milieuredenen. Dat vind ik dan toch wel bizar.

Wij zijn altijd een voorstander geweest van de dynamische snelheid in functie van de verkeersdrukke in plaats van een permanente snelheidsbeperking. Deze beslissing levert inderdaad een winwin op en is een tegemoetkoming aan de algemene vraag naar snelheidsbeperking waarbij zowel de doorstroming als de luchtkwaliteit gebaat kan zijn. Ik dank u, minister.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen van gemeenten bij de uitrol van lokale publieke laadpalen – 3174 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het installeren van laadinfrastructuur – 3194 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de transitie manager elektrificatie – 2977 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, collega's, minister, sommige collega's zullen het graag horen: de Vlaamse markt van elektrische wagens zit in de lift. Ruim 10 procent van de nieuw ingeschreven wagens voor de eerste vier maanden waren elektrische wagens. Dit is hoger dan de volledige aankoopcijfers voor 2021. Onlangs nog verklaarde de minister volop te blijven inzetten op publieke laadpalen. In het Clean Power for Transport-plan werd opgenomen dat er gestreefd wordt naar ruim 35.000 laadpaalpunten tegen 2025, en naar 100.000 laadpaal-equivalenten tegen 2030.

We stellen echter vast dat heel wat gemeenten ondertussen aan de alarmbel trekken. Gemeenten en steden dienen immers eveneens hun duit in het zakje te doen bij de realisatie van publieke laadpalen. En daar knelt het schoentje.

Zo zijn er heel wat gemeenten waar er momenteel te weinig publieke laadpunten zijn te vinden. De nood aan meer publieke oplaadpalen is groot. Inwoners die gestimuleerd of door de werkgevers verplicht worden om over te schakelen op elektrisch rijden en thuis niet kunnen laden, vinden op dit moment vaak geen oplossing. De lokale besturen worden verondersteld zelf oplossingen te zoeken om onder meer elektrische deelmobiliteit uit te rollen op openbaar domein. Een veelgehoorde klacht is dat de gemeenten op dit moment helemaal niet ontzorgd worden, integendeel, heel wat dossiers en dienstverlening lopen grote achterstand op door de lange wachttijd op de uitrol vanuit de Vlaamse Regering.

Het gemeentebestuur van Landen bijvoorbeeld drong er onlangs bij de Vlaamse Regering nog sterk op aan om de nodige maatregelen te nemen.

Minister, de gemeenten merken op dat er een trage uitrol is vanuit het Vlaamse niveau. Hoe wilt u deze uitrol versnellen? Wat is de oorzaak van deze trage uitrol?

Op welke wijze wilt u de gemeenten ondersteunen om de achterstand in lopende gemeentelijke dossiers en dienstverlening terug te dringen?

Welke maatregelen wilt u nemen om gemeenten te ontzorgen bij de realisatie van bijkomende laadpalen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, collega's, minister, ik ga de inleiding van de collega niet herhalen. Ook mij is ter ore gekomen dat nogal wat gemeenten wat op hun honger blijven zitten voor de ondersteuning vanuit Vlaanderen bij de uitrol van die zo broodnodige laadinfrastructuur.

De Vlaamse Overheid startte de aanbesteding voor de aanleg van ruim 23.000 publieke en semipublieke laadpunten in maart. Tegen 2025 moet dat garanderen dat elektrische auto's binnen 250 meter van de woning een laadpunt kunnen vinden. De gunning van het raamcontract zou deze zomer volgen. Op 16 mei hebt u ook een transitie-manager elektrificatie aangesteld die moet zorgen voor een gecoördineerde aanpak van de elektrificatie van het wagenpark over de verschillende beleidsdomeinen en -niveaus heen.

Minister, kunt u de stand van zaken geven van de aanbesteding van die 23.000 laadpunten? Welke timing voor de installatietermijn wordt er gekoppeld aan het raamcontract? Hoe schat u de kostprijs van het raamcontract in?

Hoeveel lokale besturen gaven er reeds aan te willen participeren in de uitrol van laadinfrastructuur via dit raamcontract? Welke centrumsteden nemen, zoals bijvoorbeeld de stad Gent deze week aankondigde, zelf een installateur onder de arm en wachten dus niet op het Vlaamse raamcontract? Hoe verhoudt zich dat tot het raamcontract?

Wat is de stand van zaken van de uitwerking van het digitaal loket waar burgers hun aanvraag voor laadinfrastructuur kunnen indienen?

Wie werd er aangesteld als transitie-manager elektrificatie? Wat is de specifieke opdracht? Hoe lang loopt het mandaat? Welke ondersteuning krijgt de transitie-manager? Hoeveel bedragen de kosten van het aanstellen van de transitie-manager?

Ik wil ook nog graag een vraag toevoegen over bidirectioneel laden. Bidirectioneel laden betekent dat men de auto niet alleen kan opladen maar dat men die ook kan gebruiken als batterij om later energie op het net of in de eigen woning te injecteren. Dat is heel belangrijk in het kader van de energietransitie. Ik heb in januari een schriftelijke vraag nummer 921 gesteld waarop u geantwoord hebt dat het vooral de autoproducenten zijn die de boot afhouden. Uit een recent artikel van Watt's Next blijkt dat er wel degelijk aanvragen voor homologatie worden ingediend bij Synergrid, de federale koepel van de nutsmaatschappijen, maar dat ze vastlopen op de weigerachtige houding van Fluvius. Het zou voor een deel te wijten zijn aan verouderde wetgeving uit 2009. Ik heb vernomen dat minister Somers en uzelf het initiatief hebben genomen om hierover verschillende stakeholders rond de tafel te brengen. Ik wou graag naar een stand van zaken vragen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, mijn vraag gaat specifiek over de transitie-manager elektrificatie. We hadden het er al heel kort over in een vorige commissie. Ik vroeg toen naar de link met De Lijn en of de transitie-manager inspanningen zou leveren om de elektrificatie van de vloot van De Lijn mee vorm te geven en uit te dragen. Het antwoord daarop was 'neen'. Ik heb nog andere vragen over de transitie-manager.

De Vlaamse Regering besloot in november 2021, in het kader van het Vlaams Klimaatplan, tot de aanstelling van de transitie-manager elektrificatie. Het was de bedoeling om het elektrisch voertuigenpark gecoördineerd aan te pakken, om de horizontale samenwerking over de verschillende beleidsdomeinen en -niveaus te faciliteren en om te waken over de evolutie van de beschikbaarheid van batterijen, netontwikkeling, elektriciteitsbevoorradingzekerheid en prijzen binnen een stabiel fiscaal kader. Dat was de opdracht die de regering toen in gedachten had.

Tijdens de vergadering van deze commissie in februari stelde u, minister, dat de transitie-manager nog niet gekend was. Daarover gaan mijn vragen.

Kunt u toelichting geven bij de aanwervingsprocedure? Gaat het om een tijdelijk contract? Zo ja, voor welke periode?

Is de precieze opdracht van deze manager sinds de aanstelling nog gewijzigd ten opzichte van wat afgesproken werd in het kader van het Vlaams Klimaatplan?

Welke concrete doelstellingen zijn er voor de transitie-manager vooropgesteld?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de aandacht voor de uitrol van de laadinfrastructuur en onze visienota. Ik ben blij u mee te delen dat alles verloopt zoals voorzien. We kozen voor een drieledige aanpak van het thuisladen, op het werk laden en onderweg laden, en die werpt zijn vruchten af.

De eerste projectoproep voor semipublieke laadinfrastructuur op privaat domein was een groot succes. Er werden 210 projecten in aanmerking genomen voor subsidies. Een tweede gelijkaardige call zal ik nog voor de zomer publiceren. We horen her en der dat de interesse weer groot is. Eveneens hebben we langs de grote verkeersassen intussen bijna elke 25 kilometer ultrasnellaadinfrastructuur staan zodat elke e-rider vertrouwen kan hebben in de mogelijkheden. Hiervoor komt er op 1 augustus nog een bestek in de markt, dat de laatste hiaten in dit netwerk zal wegwerken.

Voor het publiek thuis laden worden concessies gegund voor laadinfrastructuur op het openbare domein. Dit is vooral gericht op de stads- en dorpskernen, wijken of bij grotere wooneenheden waar eigen laadinfrastructuur niet mogelijk is. De keuze van de locaties komt er via 'paal volgt wagen' of op strategisch aansturen van het lokaal bestuur. Dit alles zal leiden tot het behalen van de uitgesproken ambities van 35.000 laadpunten in 2025. Ook daarvoor zitten we op schema.

Het is inderdaad zo dat ik had gehoopt eerder te kunnen beginnen met de uitrol van Paal volgt Wagen, maar het aanduiden van 'charge point operators' (CPO's) voor een dergelijke opdracht vraagt om een uitgebreide procedure met eigen wetmatigheden en timing. Het bestek werd na maanden onderhandelen tussen verschillende adviesinstanties gepubliceerd op 12 april; de deadline voor de offertes is morgen, op 10 juni. Daarna volgt de selectie door mijn administratie. De gunning zal vervolgens nog vóór het zomerreces goedgekeurd worden. En vanaf augustus wordt er gestart met de uitrol.

Dan is er een heel aantal vragen over de stand van zaken met betrekking tot de lokale besturen. Het is onze opzet om de lokale besturen maximaal te ontzorgen. Daarom hebben we dit uitgewerkt als een concessie en niet als een raamcontract. Zelfs wanneer de gemeenten en steden niet willen meedoen, wordt er toch automatisch bedeed op die grondgebieden. Dat neemt niet weg dat de lokale besturen die 'early believers' zijn en er zelf mee aan de slag willen of het heft in eigen handen willen nemen daarvoor zelf alsnog een en ander kunnen doen en/of een laadplan kunnen uitwerken voor het bepalen van de strategische locaties op hun grondgebied. Daarnaast beslissen ze zelf mee over de definitieve locatie van de laadpalen en moet de parkeerplek worden ingericht. Aan de uitrol is geen kostprijs verbonden voor de lokale besturen. Hoe het exact allemaal werkt, kunt u uitgebreid lezen in de leidraad Lokaal Laden die voor alle lokale besturen ter beschikking is. U vindt die op www.vlaanderen.be/publicaties/lokaal-laden.

Aan de gemeenten of steden is vooraf gevraagd of ze in het Vlaamse systeem wilden instappen. Enkel Gent, Antwerpen en Oostende hebben binnen de opgegeven deadline laten weten dat ze voor een eigen systeem, een opt-out, kiezen. Zij werken dus met een eigen bestek en een eigen concessie. De overige steden en gemeenten zullen kunnen werken met de CPO's die via de Vlaamse concessie worden aangeduid.

Mijnheer Bex, u stelde een vraag over het digitaal loket. Het digitaal loket voor Paal volgt Wagen is volop in de maak bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). In de zomer zal dit klaar zijn, zodat het online kan worden gezet wanneer

ook de CPO's van start gaan. Zowel burgers, ondernemingen als organisaties zullen dan via het loket een publieke laadpaal in de buurt kunnen aanvragen. Als aan alle voorwaarden wordt voldaan, zal er ten laatste binnen zes maanden vanaf de aanvraag op maximum 250 meter afstand een bijkomende laadpaal operationeel zijn.

Er waren verder nog wat vragen over de transitie-manager elektrificatie. Recent hebben we de heer Stéphane Jacobs hiervoor aangeduid. Hij is op 16 mei 2022 gestart met zijn opdracht. De aanwerving gebeurde via een raamcontract, omdat dat de snelste weg was om van start te gaan en we wilden niet de hele lange doorlooptijd van een aparte aanwerving kennen. Daarom is het nu gebeurd in een eerste tijdelijke fase van zes maanden via een raamcontract. Uiteraard willen we daaraan een vervolg breien. Het is minstens de bedoeling dat deze transitie-manager elektrificatie in dienst blijft tot en met eind 2029, omdat dat ons groeipad is richting het uitfaseren van de fossiele brandstof voor de nieuw ingeschreven voertuigen.

In de beslissing van de Vlaamse Regering stond al aangegeven dat hij is aangesteld om de horizontale samenwerking over de verschillende beleidsdomeinen en -niveaus heen te faciliteren en om te waken over de evolutie van de beschikbaarheid van batterijen, netontwikkeling, elektriciteitsbevoorradingszekerheid en prijzen binnen een stabiel fiscaal kader. Dat blijft zijn opdracht, die nu uiteraard verder wordt verfijnd en aangevuld. Hij werkt vanuit het 'Clean Power for Transport'-team binnen het departement MOW. Momenteel is hij bezig de belangrijkste uitdagingen over de verschillende beleidsdomeinen heen in kaart te brengen en verder een plan van aanpak uit te werken om zo snel mogelijk tot efficiënte oplossingen te komen voor problemen die vandaag gedetecteerd worden.

Mijnheer Bex, u stelde een vraag rond de autoproducenten en het artikel van Watt's Next. Het is inderdaad een heel kluwen inzake de homologatie die moet worden ingediend bij Synergrid. Dat is op dit ogenblik vooral een probleem bij de federale overheid. Wij hebben alvast het initiatief genomen om de diverse stakeholders rond de tafel te brengen. We zitten daar onder andere op 16 juni mee samen. Dan zal zeker ook de problematiek rond de bidirectionele laadinfrastructuur aan bod komen. We moeten alles op alles zetten om de elektrificatie, de vergroening en de energietransitie zo efficiënt en vlot mogelijk te laten verlopen. Daarom faciliteren we dat overleg. Op 16 juni zitten we met zowel Watt's Next als Fluvius en andere stakeholders samen om te bekijken hoe we daarin een doorbraak kunnen forceren. Het is vandaag een heel kluwen, maar we moeten ook daar de vlucht vooruit durven te nemen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het is inderdaad een heel kluwen. Dat weten we allemaal. Dat weten ook de gemeenten. Ik ben echter een beetje ontgoocheld door uw antwoorden, want op de drie vragen die ik heb gesteld, heb ik eigenlijk nauwelijks een antwoord gekregen. De trage uitrol: waarom? Ik heb geen antwoord gekregen. Hoe gaat u die uitrol echt versnellen? Ja, er zijn de concessies, er zijn nog heel veel zaken in uitrol, dat klopt. Hoe wilt u de gemeenten helpen bij hun achterstand in lopende dossiers, in die dienstverlening? Daarop heb ik geen echt antwoord gekregen. Welke maatregelen wilt u echt nemen om de gemeenten te ontzorgen? Daarop heb ik ook geen antwoord gekregen. Dan bent u verwonderd dat heel veel gemeenten zo'n beetje met de handen in het haar zitten en niet kunnen volgen. Ze zien aan de cijfers dat de uitrol van die elektrische wagens volop in de lift zit, maar ze kunnen niet mee. U zegt dat die uitrol op schema is. Misschien langs gewestwegen en dergelijke meer, maar ik stel vast dat er binnen de gemeenten nog heel veel tekortkomingen zijn. Waar komen die vragen van de gemeenten anders vandaan? Die gaan dat ook niet zomaar in de pers smijten. Dat heeft dus duidelijk een grond. Ik heb helaas geen antwoord gekregen op die vragen van die gemeenten en op mijn vragen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik wil in mijn repliek op twee puntjes focussen. Ten eerste, u zegt dat Gent, Antwerpen en Oostende voor die opt-out hadden gekozen en hadden laten weten een eigen bestek en concessie te zullen indienen, maar ik hoor toch ook van andere centrumsteden dat ze overwegen om toch niet mee te doen en toch een eigen procedure te voeren. Kunt u wat verduidelijken waarom volgens u bepaalde steden ervoor kiezen om niet mee te doen met dat Vlaamse systeem, maar hun eigen systeem op poten te zetten, en waarom bepaalde steden die eerst wel overwogen mee te doen, er nu toch voor kiezen om het zelf te gaan doen?

Ten tweede, wat het bidirectioneel laden betreft, ik denk niet dat het probleem bij de federale overheid zit. Dat is alleszins niet wat ik heb gehoord. Het probleem zou vooral bij Fluvius liggen, waar men zeer weigerachtig staat ten aanzien van de homologatie. Ik ben alleszins blij dat u op 16 juni dat overleg met de stakeholders zult hebben. Ik zal u nadien uiteraard ook vragen hoe dat is verlopen. Ik hoop alleszins dat u dan samen met de andere ministers van Mobiliteit, ook eventueel op federaal vlak, alles in het werk zult stellen om zo snel mogelijk mogelijk te maken dat mensen hun auto ook kunnen gebruiken als een soort thuisbatterij, want vandaag geeft Vlaanderen subsidies voor thuisbatterijen, terwijl die autobatterijen eigenlijk perfect in staat zijn om het werk van die thuisbatterijen te doen. Het is een beetje een jammere zaak dat dat nog niet beter is gestroomlijnd.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor de antwoorden. De problematiek van de laadpalen en de gemeenten, dat is inderdaad echt iets dat sterk leeft. Wij zitten allemaal te wachten op verdere stappen daarin, denk ik. Ik zal mij echter nederig houden bij het onderwerp van mijn vragen, want uiteindelijk ging dat over iets dat ermee is gelinkt, maar dat toch iets anders is. U zei dat de transitie-manager voor zes maanden is aangesteld in een eerste tijdelijke fase, maar dat het de bedoeling is dat dat tot 2029 is. Dat is echter gebeurd via een raamcontract. Kunt u dat verduidelijken? Heeft de Vlaamse overheid raamcontracten voor personeel, of gaat het dan over een consultancyopdracht? Daar dacht ik meteen aan. Die overheidsopdrachten of raamcontracten ken ik. Is het de bedoeling om de persoon in kwestie dan daadwerkelijk in te lijven bij de Vlaamse overheid, of zal het contract gewoon steeds worden verlengd tot 2029? U kent immers natuurlijk ook het verschil qua tarieven tussen een consultant via een consultancycontract en een medewerker van de eigen Vlaamse overheid.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): De toenemende verkoop van elektrische wagens is echt een positieve tendens. Ik wil wel het belang van die laadinfrastructuur benadrukken, en ook het belang van een goede spreiding, ook in de landelijke gemeenten. Een probleem dat wij ook vaak horen, dat vaak naar boven komt, is dat auto's die publieke laadinfrastructuur gebruiken, die te lang bezet houden. Wagens blijven daar dus staan als ze al zijn opgeladen. Minister, wat kunt u daaraan doen? Hoe kunt u een hogere circulatie garanderen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Aansluitend op wat collega Mertens en collega Verheyden zeiden: is er een verschil van aanpak naargelang de gemeente, ten aanzien van de kleine, landelijke gemeenten? Ik hoor vanuit West-Vlaanderen toch redelijk veel klachten omdat het niet evident zou zijn om een concessie te krijgen voor laadpalen. Ik heb de details nu wel niet. Ik zou die nog eens moeten opvragen. Minister, is er een verschil tussen laadpalen in grote steden en laadpalen in kleinere gemeenten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega, dank u wel voor de vragen. Mijnheer Verheyden, ik heb de indruk dat u alleen maar negatieve antwoorden wilde krijgen, maar ik moet u wat dat betreft dan ontgoochelen. Ik kan u alleen maar positieve antwoorden geven. U hebt het over de trage uitrol en stelt dat alle gemeentes klagen en dergelijke. Ik kan u alleen maar zeggen dat ons plan van aanpak, zoals we dat initieel hebben gebracht, volop loopt. We hebben daar geen vertraging. Alles loopt zoals voorzien. Het enige waar er misschien een heel klein beetje vertraging is, is bij de CPO's: nu zullen we die voor de zomer hebben, en niet in maart-april. Daarvan kunt u misschien zeggen dat het een heel klein beetje vertraging heeft, maar alleszins willen we die voor de zomer hebben. Mocht ik antwoorden dat er heel veel kommer en kwel is, dat het allemaal negatief is, dat er een enorme vertraging is, dan zou ik de waarheid geweld aandoen. Ik blijf dus bij datgene wat ik al in de eerste ronde heb gezegd: er is helemaal geen vertraging, alles loopt zoals het moet, zowel wat het laden langs de weg, om de 25 kilometer langs onze drukke verkeersassen, als het thuisladen betreft. Iemand die vandaag een elektrische wagen koopt, kan een aanvraag indienen via het 'paal volgt wagen'-principe. Hij of zij zal dan binnen een straal van 250 meter een laadpaalinstructuur kunnen verkrijgen, zodat men er te allen tijde vertrouwen in kan hebben dat men veilig is op dat vlak en dat het thuisladen volop kan worden gefaciliteerd.

Wat die opt-outs betreft, aan alle lokale besturen is gevraagd of ze mee wilden doen. We doen dat niet om die lokale besturen extra last te bezorgen. Integendeel, we doen dat juist om hen te ontzorgen, om ervoor te zorgen dat er veel meer laadinfrastructuur komt, ook op publiek domein, dus niet langs drukke gewestwegen, maar op een gemeenteplein, in de nabijheid van een appartementsgebouw en dergelijke meer. Het is juist de bedoeling om de lokale besturen te ontzorgen. We hebben er echter absoluut geen probleem mee dat een aantal grotere steden – Gent, Antwerpen, Oostende – zelf al een eigen concessie in de markt hebben geplaatst. Je kan dat alleen maar toejuichen. Zij nemen al de lead daarin. Zij zijn ook op dat vlak weer de 'early believers'. We willen echter alleszins dat het voor heel Vlaanderen kan. Daarom willen we de lokale besturen ontzorgen en hebben we nu die CPO's in de markt geplaatst. Of een lokaal bestuur dat nu wil of niet, toch zal ervoor worden gezorgd dat er een heel goede spreiding van die laadpaalinstructuur komt op publiek domein. Natuurlijk, als ik morgen op een welbepaald kerkplein een laadpaalinstructuur wil zetten, dan zal ik wel bij die gemeente te rade moeten gaan: gaat ze akkoord, moet er nog in bijkomende parkeergelegenheid worden voorzien en dergelijke? Dat gesprek moeten we dan natuurlijk nog wel aangaan. Alleszins gaan we hiermee verder om ervoor te zorgen dat het 'paal volgt wagen'-principe, het publiek laden en het thuisladen volop worden gefaciliteerd en we massaal kunnen zorgen voor laadinfrastructuur.

Ik wil bijkomend ook nog even het volgende zeggen.

U zegt, mijnheer Verheyden, dat het allemaal veel te traag verloopt. Begin 2021 hadden we, op basis van de concessie met een monopolie van het verleden, bepaald dat in elke gemeente er minstens een of twee laadpaalinstructuren moesten komen. Het maakte niet uit waar, het maakte niet uit of er elektrisch gereden werd, het maakte niet uit of die laadpaal veel gebruikt zou worden, ja dan neen. Wel, van dat systeem zijn we volledig afgestapt. We hadden toen weliswaar vierduizend laadpalen in Vlaanderen, maar – we moeten het zelf in de eigen gemeente eens nagaan – worden die laadpalen frequent gebruikt? Alleszins hebben we duidelijk voor een andere koers gekozen. We willen in het kader van 'paal volgt wagen' massaal inzetten op laadpalen op het publieke domein, in samenspraak met de lokale besturen. Zo zorgen we ervoor dat we een versnelling hoger kunnen gaan. We zitten nu al ruim drie keer hoger. Begin dit jaar – dat is het laatste cijfer – zaten we aan ruim 12.000 laadpaalpunten. We zitten dus op amper een jaar tijd

een heel pak hoger. U kunt dus echt niet zeggen dat het alleen maar kommer en kwel is en dat er niets vooruitgaat.

Wat het verhaal betreft rond het bidirectioneel laden en de problemen daarrond, kan ik het volgende zeggen. We zijn recent door een bedrijf gecontacteerd dat geïnvesteerd had en een en ander wilde laten uitrollen. Nu, dan moet zowel de hardware als de software worden gehomologeerd. Dat zit bij Synergrid, en bij de federale overheid. Daar moet nog wetgeving rond komen en de homologatieprocedure moet nog worden aangepast. Om ervoor te zorgen dat het toch vooruit kan gaan, hebben we aan de stakeholders gevraagd om aan tafel te gaan zitten. Ook Fluvius, Synergrid en de federale overheid zijn daarbij. Zo trachten we er met alle stakeholders voor te zorgen een versnelling hoger te schakelen. Iedereen heeft de mond vol van elektrificatie, de laadpaalinfrastructuur moet er dan ook komen.

Mevrouw Mertens, wat betreft uw vraag over het vaak te lang parkeren: het klopt. Dat is iets wat bij minister Gilkinet zit. Er komt daaromtrent een aanpassing van de wegverkeerswet. Dat is al in de Vlaamse Regering gepasseerd en het zit op dit ogenblik bij de Raad van State voor advies. Alleszins is het de bedoeling dat men inderdaad alleen ter hoogte van een parkeerplaats gaat staan waar laadinfrastructuur is, als men ook effectief gaat laden. Men kan niet continu zo'n parking bezetten en anderen ervan weerhouden om op te laden.

De transitie-manager, mijnheer Maertens, verloopt inderdaad via een consultancy-opdracht. De meeste van de kandidaten wisten dat. Het was in eerste instantie voor zes maanden. We moeten bekijken hoe we het verder willen laten uitrollen. We hebben tot 2029 sowieso nood aan die transitie-manager met die welbepaalde en welomschreven taken. Of het op termijn in een vast dienstverband, dan wel via consultancy zal zijn, dat hangt er wat van af. Sommige mensen willen liever in een zelfstandige opdracht blijven werken. We zullen dat verder moeten faciliteren. Alleszins moeten we er wel voor zorgen dat ook na het einde van dit jaar de transitie-manager zijn werk kan blijven vervullen. Het is niet de bedoeling om hem na zes maanden te bedanken voor bewezen diensten. Dat is niet het opzet.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, de antwoorden die voor u positief zijn, zijn dat blijkbaar voor de gemeenten niet. Ik vond ze ook niet zo positief. Het is natuurlijk goed dat er vooruitgang is, maar dat is ook maar logisch. 12.000 laadpunten is goed, maar we zijn er nog lang niet, en zeker dus niet in de gemeenten en de agglomeraties.

Wat het thuisladen betreft: het 'paal volgt wagen'-principe klinkt mooi, maar in de praktijk is dat allemaal niet zo simpel. Soms krijgt men te horen dat het net het niet zou aankunnen. Ik wil u ook nog even herinneren aan het feit dat 40 procent van de Vlamingen niet in de mogelijkheid is om thuis de wagen op te laden. Ofwel omdat ze geen oprit of garage hebben om de paal te zetten, ofwel omdat ze in een appartementsgebouw wonen. Dat is een problematiek die volop leeft.

Ik wil ook nog even in herinnering brengen dat 30 procent van de werkgevers vreest dat hun wagenpark tegen 2026 niet geëlektrificeerd geraakt, om allerlei redenen die we hier vorige week hebben besproken. 70 procent heeft problemen met de parkeerinfrastructuur. En u rekent erop dat de werkgevers 40 procent van de Vlamingen kunnen helpen omdat men kan opladen op het werk. Dat is niet voldoende. De uitrol in de steden en gemeenten is absoluut nodig. Ik geloof de steden en gemeenten wanneer ze aan de alarmbel trekken. U gelooft hen duidelijk niet.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, verschillende steden en gemeenten hebben ook vragen rond de beschikbaarheid van de data die verschillende operatoren vergaren. Ze willen weten wat er effectief op hun grondgebied gebeurt. Misschien zijn daar nog een aantal toelichtingen te verstrekken en kunnen daar nog een aantal verduidelijkingen worden aangebracht, zodat men enthousiaster wordt om in het systeem dat u hebt opgericht mee te werken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Meyrem Almaci aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de PFOS-vervuiling op Linkeroever in Antwerpen en de verdere timing van de Oosterweelwerken – 3178 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Almaci heeft het woord.

Meyrem Almaci (Groen): Minister, op 19 april stelde de Raad van State in een arrest dat de werkwijze die gebruikt wordt op de Oosterweelwerf op de linkerscheldeoever onveilig is. De Oosterweelwerken zorgen ervoor dat de PFOS-vervuiling zich verder kan verspreiden, wat een bedreiging vormt voor omwonenden en het milieu. Die argumentatie is iedereen die het dossier volgt, genoegzaam bekend. De werken moesten dus stilgelegd worden.

Tijdens het actuadebat in het Vlaams Parlement op 20 april stelde u samen met uw collega Demir dat snel werk zou worden gemaakt van oplossingen, zodat grondverzet weer mogelijk wordt en de werken zouden kunnen herstarten. Dat zou dan moeten gebeuren via een aanpassing van het Bodemdecreet. U zei toen ook – en dat deed ook schepen Kennis – dat de werken nog zes tot acht weken zouden kunnen doorgaan en dat dan alles zou stilvallen op dat stuk van de werf. Intussen zijn we bijna op het einde van die periode. Het is stilaan tijd voor duidelijkheid. 'Où est-ce qu'on est?'

Welke oplossing ook wordt voorgesteld, er zal altijd gesaneerd moeten worden in de werfzone van Oosterweel. De tunnel onder de Schelde zal niet uitgegraven kunnen worden als er niet eerst een grondige sanering komt van de met PFOS vervuilde gronden. Dat zal hoe dan ook tijd in beslag nemen, en het zal afhangen van de normen die u hanteert. Het moet u duidelijk zijn dat na het arrest van de Raad van State het rapport van de PFOS-opdrachthouder eerder nieuwe en strengere normering voorstelt. We gaan niet richting bevestiging of versoepeling. Integendeel, op basis – terecht – van de internationale gezondheidsnormen gaan we richting verstrenging. Collega Schauvliege heeft daarover enkele weken geleden een schriftelijke vraag gesteld, maar die is nog niet beantwoord. Het is belangrijk om dat kader mee te nemen in dit debat.

Tegelijk stellen we vast dat het Toekomstverbond voor de Antwerpse mobiliteit op zoek is naar een tweede adem en naar oplossingen. Er worden steeds meer vragen gesteld over het uitblijven van garanties voor een ambitieuze modal shift, nochtans een essentieel onderdeel van het akkoord met de burgerbewegingen. De stad staat momenteel stil. Ook de belofte van een volledige overkapping van de ring wordt steeds verder uitgehold of opgeschoven in de tijd.

Op 22 maart, luttele dagen na het actuadebat, werd door de burgerbewegingen, de stad Antwerpen en de Vlaamse Regering naar aanleiding van de vijfde verjaardag van het Toekomstverbond afgesproken om sneller te gaan met de investeringen in de modal shift. Het contrast in het geheel van het dossier wordt duidelijker. De frustratie over het uitblijven van de investeringen, de overkapping, het debat over de normen en het stilliggen van de werfzone op Linkeroever: het kwam allemaal

dicht op elkaar in die periode. Er moeten nu knopen worden doorgehakt, en voor het publiek moet er duidelijke transparantie komen over de stand van zaken. Dit kwam ook ter sprake op de voortgangsrapportering op 24 maart. Maar dat was dus nog voor het nieuwe arrest van de Raad van State.

Wouter Van Besien stelde in de Antwerpse gemeenteraad voor om de vijfduizend werknemers van Lantis te heroriënteren naar de Oosterweelwerken die nu wel al kunnen gebeuren. Zo moeten we niet wachten op de knopen die moeten worden doorgehakt rond de vervuilde grond, de normering enzovoort. We zouden die werknemers kunnen inzetten op de aspecten die de levenskwaliteit verhogen voor de Antwerpenaren en de omwonenden van de werf. Die mensen ijveren al heel lang voor het debat over de modal shift.

Minister, hebt u samen met uw collega Zuhail Demir al werk kunnen maken van een oplossing voor de Oosterweelwerken op Linkeroever? Zo neen, wanneer dan wel? Zo ja, dan zouden we heel graag transparantie krijgen over de oplossing.

Wanneer mogen we een nieuwe regeling rond het grondverzet verwachten?

Samenhangend met die normering: komt er een grondige sanering alvorens de werken op Linkeroever hervat worden? Hoe kijkt u daarnaar? Zult u erop toezien dat de aansprakelijkheid van 3M daarbij 100 procent verzekerd blijft? Waar liggen uw prioriteiten, bij de snelheid of bij de aansprakelijkheid? Kunt u ons vandaag garanderen dat die twee verzoend zullen worden? Dat hoop ik.

Binnen welke termijn zouden de werken aan de tunnel opnieuw kunnen opstarten?

Bent u bereid de timing van alle onderdelen van het Toekomstverbond te bekijken? Zult u eventueel – wat ons betreft, aan te bevelen – voorrang geven aan andere onderdelen van het akkoord waar we al heel lang op wachten, waar telkens weer uitstel en opschorting is, waar de urgentie politiek bij de Vlaamse meerderheid niet altijd hetzelfde is als bij het hervatten van het grondverzet? Bent u bereid om voorrang te geven aan elementen zoals de modal shift, de overkapping van de noordelijke ring en de integrale uitvoering van de leefbaarheidsprojecten uitgewerkt door het team van de intendant en beloofd aan de inwoners van Antwerpen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, ik hoop uiteraard dat de antwoorden u niet zullen ontgoochelen.

Wat uw eerste vragen betreft, over hoe het nu zit met de oplossing voor de Oosterweelwerken: mochten we al een pasklare oplossing hebben gehad, dan had u dat zeker al gehoord.

We zijn binnen de Vlaamse Regering, samen met de bevoegde administraties, de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) en Lantis, alleszins volop aan het werk om een integrale oplossing uit te rollen voor de hele PFAS-problematiek. Daarbij worden verschillende pistes bewandeld, zoals onder andere gesprekken met 3M in het kader van het lopende saneringsproject op hun site, gesprekken met de betrokken actiegroepen, gesprekken met de betrokken gemeentebesturen, informatievergaderingen voor de bewoners en uiteraard ook het voorbereiden van de aanpassing van de regelgeving. Dat gebeurt vooral vanuit het kabinet van collega Demir en dat op basis van het arrest bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de Raad van State van 19 april 2022, waar u ook naar hebt verwezen.

Het uitgangspunt in de aanpak van deze hele problematiek is natuurlijk duidelijk: we zoeken samen naar een gedragen oplossing en rechtszekerheid, om voor de toekomst te komen tot een gedegen oplossing.

We weten trouwens dat dit allemaal veel ruimer gaat dan alleen de Oosterweelverbinding. Het regelgevend kader dat moet worden aangepast, heeft betrekking op heel de regelgeving van het grondverzet. Het moet met andere woorden een oplossing bieden voor alle werken waar de grondverzetregeling op van toepassing is. Zoals u weet zal dat in Vlaanderen op heel wat locaties zijn: niet alleen ter hoogte van de Oosterweelverbinding, maar bij heel wat grote infrastructuurwerken is er grondverzet mee gemoeid. Ook daar zullen we, rekening houdend met de uitspraken van de Raad van State in dat specifieke arrest, dus een aanpak moeten uitwerken om een gedegen grondverzetregeling te hebben voor de toekomst.

Het lopende saneringsproject bij 3M gaat uiteraard hand in hand met de infrastructuur- en leefbaarheidsprojecten in het kader van de Oosterweelverbinding. Uiteraard is en blijft daar het principe dat het saneringsproject sowieso de verantwoordelijkheid is van 3M en wat dat betreft verwijs ik ook naar collega Demir en de OVAM, die daaromtrent de gesprekken voeren met 3M en 3M ook op zijn verantwoordelijkheid wijzen.

Wat uw vierde en vijfde vraag betreft, over de impact op de Oosterweelverbinding en het Toekomstverbond: misschien moet ik daarbij eerst even duidelijk stellen dat niet alle werken op Linkeroever en de Scheldetunnel stilliggen; het gaat alleen om de werken waar er met gebiedseigen gronden moet worden gewerkt op Linkeroever. In die werken is er dus een stilstand op dit ogenblik. De andere werken, ik denk onder andere aan de bouw van de tunnelelementen in Zeebrugge, lopen volop door. Daarnaast hebben we ook andere wegeniswerken waar geen grondverzet met gebiedseigen gronden voor nodig is, ook die werken kunnen plaatsvinden. Ook op Rechteroever zijn er werken lopende, ik denk onder andere aan het deelproject van het plaatsen van de diepwanden voor de Scheldetunnel. Wellicht hebt u ook die werken al opgemerkt. Die vinden op dit ogenblik plaats.

Het is alleszins ons streven, of opzet, om tegen het zomerreces een integrale en gedragen oplossing te vinden voor de grondverzetwerken. Als we daarin slagen, is het ook de bedoeling om de werken op Linkeroever na het bouwverlof te kunnen hervatten. Ik zal niet zeggen dat het een absolute zekerheid is, maar de administraties, en uiteraard ook de leden van de Vlaamse Regering, werken er op dit ogenblik volop aan om te kijken of dat mogelijk is. Eenieder wil immers dat het een en ander weer vooruit kan gaan, mits alle nodige gezondheidsregels en wettelijke regels uiteraard worden toegepast.

Wat de timing rond het Toekomstverbond en de modal shift betreft: ik denk niet dat op dit ogenblik heel de timing overhoop moet worden gegooid. De deelprojecten op Rechteroever zijn sowieso niet allemaal verbonden aan de timing voor de Linkeroever en de Scheldetunnel. Die volgen hun eigen timing en daar loopt een en ander sowieso verder.

De verschillende deelprojecten op Rechteroever zijn in voorbereiding en een aantal zijn in uitvoering, zowel op het gebied van ontwerp en op het vlak van de vergunningen als op het vlak van de werken op het terrein. Zowel de aannemers van Lantis als die van de nutsmaatschappijen zijn daar op dit ogenblik aan het werken. De leefbaarheidsprojecten maken daar onafscheidelijk deel van uit. U vraagt of we daarin niet kunnen versnellen. We moeten hier opnieuw rekening houden met het verkrijgen van de vergunningen, de beschikbaarheid van de aannemers en dergelijke meer. Maar alleszins zult u opnieuw vaststellen dat er op dit ogenblik op Rechteroever gewerkt wordt. We maken alleszins voortgang, en de bedoeling is en blijft nog altijd om tegen 2030 tot een verbetering van de verkeersleefbaarheid en de verkeerssituatie in heel die Antwerpse regio te komen.

Anderzijds moet ik ook meegeven – en ik denk dat u ook dat perfect weet –: het normenkader van PFAS-PFOS blijft, net als in de rest van Vlaanderen, ook van

toepassing op alle werken op Rechteroever. Het is overal van toepassing, specifiek als het gaat over de impact op het grondwater. We moeten sowieso met dat normenkader rekening houden, maar dat is iets dat, opnieuw, geldt voor heel Vlaanderen. Binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) hebben we zelf ook al de oplijsting gemaakt van het aantal mogelijke werven dat daardoor is getroffen. Maar we moeten nieuwe regelgeving uiteraard honoreren en opnieuw is gezondheid hier het principe dat sowieso gehanteerd wordt en ook primeert.

Het Toekomstverbond wordt alleszins integraal gemanaged op de verschillende assen en de projecteigenaars stippelen elk een eigen projectplanning uit die vervolgens dan ook gecoördineerd wordt uitgevoerd.

Ten slotte: de integrale uitvoering van het Toekomstverbond en de Oosterweelverbinding is de beste garantie en hefboom voor de vooruitgang van de modal shift en van de leefbaarheidsprojecten. We hebben alleszins met de voltallige Vlaamse Regering nog altijd de intentie om dat hele plan uit te voeren: het volledige Toekomstverbond en de volledige Oosterweelverbinding. We zitten nu even met de moeilijkheid dat het grondverzetwerk met gebiedseigen gronden on hold staat, maar ik hoop alleszins, zoals ik daarnet al gezegd heb dat we, na het bouwverlof, ook daar weer vooruitgang kunnen boeken. Maar, opnieuw, de grondverzetregeling moet wat dat betreft aangepast worden. Een pasklaar antwoord heb ik vandaag niet maar we zijn alleszins naarstig aan het werk met alle verschillende entiteiten.

De voorzitter: Mevrouw Almaci heeft het woord.

Meyrem Almaci (Groen): Minister, het siert u dat u zegt dat u nog geen pasklaar antwoord hebt. Maar het is wel duidelijk dat de timing die in het actuadebat door de minister-president naar voren is geschoven, die door uzelf naar voren is geschoven, die door Koen Kennis naar voren is geschoven, van zes tot acht weken vooraleer de werken zouden stilvallen, niet gehaald wordt. Het is dus duidelijk dat we met een periode van stilstand zullen zitten. Dat stel ik vast uit uw antwoord. Dat is een heldere conclusie uit uw antwoord, die u kunt bevestigen.

Ik wil ook vragen om een tweede zaak uit uw antwoord te bevestigen. U zegt dat u een gedragen oplossing wilt, ruimer dan enkel Oosterweel. Alle grondverzet zal daaronder vallen. Ik neem even de start van het zomerreces op 11 juli – onze Vlaamse feestdag, en trouwens ook de geboortedag van mijn oudste zoon – als referentiepunt. Mag ik verwachten dat u omstreeks die periode – voordat we met zijn allen hopelijk van een deugddoende vakantie kunnen genieten – een antwoord hebt op mijn tweede vraag over wanneer we de regeling rond grondverzet kunnen verwachten. Met andere woorden: potentieel is de periode voor het stilvallen van de werf en dus voor het treffen van een potentiële regeling dus nog een dikke maand.

De derde vraag die ik had gesteld – want de timing is natuurlijk een van de meest essentiële elementen van mijn vraag – is of de aansprakelijkheid van 3M 100 procent verzekerd zal blijven. U hebt niet geantwoord op het eerste deel van die vraag. Komt er een grondige sanering vooraleer de werken hervat worden? Ik mag ervan uitgaan dat het principe dat u en minister Demir hanteren, inderdaad is dat we naar een 100 procent aansprakelijkheid van de vervuiler zouden gaan. Het omgekeerde zou maar al te gek zijn. Dus wat dat betreft hebt u onze volle steun, als groenen, die het principe 'de vervuiler betaalt' heel diep in hun DNA hebben zitten. Maar ik zou toch graag een antwoord hebben op de vraag, die essentieel is voor de volksgezondheid, of er een grondige sanering komt.

Over de volgende vraag is ook aangegeven dat er na het zomerreces duidelijkheid zal komen over het saneringsproject. Ik ga er dan toch van uit dat het met het uitgangspunt is van een sanering zoals het hoort.

Over de termijnen en de timing van de onderdelen van het Toekomstverbond, stel ik natuurlijk de vraag – en mijn collega in de Antwerpse gemeenteraad heeft dat ook gedaan ...

De voorzitter: Collega, kunt u het beknopter houden?

Meyrem Almaci (Groen): Ja, ik ben aan mijn laatste punt.

Er is natuurlijk de vaststelling dat, terwijl er heel veel urgentie is rond de tunnel en de werken op Linker- en Rechteroever, er over de zaken die gaan over de levenskwaliteit en de impact van de werken op de Antwerpenaren – de modal shift, die zaken die het leven kwalitatiever maken – enorm veel vertraging is opgelopen, en dat daar wel heel veel uitholling is. We weten dat de bouwaanvraag voor de tijdelijke erkenning met een halfjaar is uitgesteld, maar de groenbuffer is onder-tussen wel verdwenen. Dat heeft een immense impact op duizenden mensen in Antwerpen. Vandaar ook die urgentie, zowel bij de mensen van de actiegroepen bij het Toekomstverbond als bij ons als Groen, rond de andere aspecten van deze werf. Want ondertussen gaan alle zaken die de levenskwaliteit achteruit brengen wel gewoon door. We zien dat de urgentie die naar voren wordt gebracht – door u, mevrouw Demir en de minister-president – op vlak van het hervatten van de werken rond grondverzet, er niet is. Er is geen urgentie op vlak van de modal shift, de overkapping en alle andere elementen, zowel qua financiering als het verzachten van het leed voor de omwonenden. Daar heb ik dus toch graag uw antwoord op.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik betreur toch ook dat er nu, zeven, acht weken na het arrest van de Raad van State, nog geen oplossing is. Dat brengt ons geen stap dichterbij de oplossing van het mobiliteitsprobleem in Antwerpen. Dat brengt ook de personen die in de onmiddellijke omgeving van de PFOS-vervuiling wonen, gewoon geen stap dichterbij een gezonder leefmilieu.

U zegt dat er samengewerkt wordt met Lantis en de OVAM voor een integrale oplossing. En wat die oplossing zal zijn, zal vlak voor het zomerreces blijken. Het zal waarschijnlijk een decreetale aanpassing zijn. Ik hoop dat het niet komt in de vorm van een voorstel van decreet, dat met spoed door de meerderheidspartijen plotseling op de laatste plenaire vergadering op de agenda wordt gezet, en zo door de plenaire wordt gejaagd. Want een advies van de Raad van State zal er allicht niet zijn. Daar is zelfs niet genoeg tijd voor. En als de oppositie daar dan vragen over stelt, wordt er wellicht met de vinger gewezen dat zij opnieuw alles gaan vertragen. Ik hoop dat het toch op een iets meer transparante manier gebeurt, dat we er iets vroeger kennis van kunnen nemen.

Aangaande de kostprijs: wat is de extra impact op de budgettering voor Lantis om dat allemaal op te kuisen? Want we zitten nu al, al van voor het arrest van de Raad van State was gevallen, aan het totale budget voor sanering, puur en alleen voor PFOS. En er is niet enkel PFOS. Er is ook alles wat met het Toekomstverbond te maken had. Er is al de rest, dingen die ze misschien nog moeten ontdekken. Dus, hoe zit het daarmee?

En tot slot: heeft 3M eigenlijk al een factuur gekregen van de Vlaamse Regering, van Lantis? Hoe zit het daar nu mee? Iedereen is het erover eens dat zij de vervuiler zijn, dat zij de aansprakelijke zijn. Wat zijn de stappen? Er is contact met 3M, maar is er al concreet een vraag geweest om iets te betalen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor jullie bijkomende vragen. Ik probeer toch nog om een en ander te verduidelijken, of toch vooral voor dat wat in mijn bevoegdheid ligt.

Ten eerste, wat die zes tot acht weken betreft: ik moet opnieuw zeggen dat er vandaag zowel op Linkeroever als op Rechteroever werken gebeuren. Ik denk dat u dat ook wel kunt vaststellen. Wij hebben ook technische verslagen voor een aantal werken, maar het gaat dan telkens over werken waarbij geen geïmpacteerd gronden worden betrokken. Het gaat dan louter en alleen om werken met zuivere grond of waar geen grondverzet voor nodig is. Zes tot acht weken, dat is in principe tot eind juni.

En als het heel simpel en eenvoudig was, dan hadden we allang een pasklaar antwoord. Maar jullie weten net zo goed als ik dat het niet eenvoudig is, dat we hier met een ongeziene problematiek zitten, dat heel het PFOS-verhaal enorm geëvolueerd is, en dat we daar in het verleden allemaal anders mee omgingen dan vandaag. Maar de gezondheid primeert. Het is een heel complex verhaal, maar we zoeken naarstig naar een oplossing, naar een integrale oplossing. En dat kan ik alleen maar benadrukken. We zoeken naar een integrale oplossing waarbij iedereen betrokken is – alle mogelijke stakeholders, alle actiescomités.

Ik heb daarstraks ook al gezegd dat het onze bedoeling is om voor het zomerreces te kunnen landen. Dat is de bedoeling, maar beschouw dit nu niet als een absolute zekerheid. Want die zekerheid heb ik niet. Als ik die zekerheid zeker had, dan wist ik vandaag misschien al wat er allemaal in de pijplijn zat. Maar men is volop, met man en macht aan het zoeken hoe men hier tot een gedegen oplossing kan komen, tot een nieuwe grondverzetregeling, die sowieso in de toekomst overeind blijft, en die ook van toepassing is voor alle mogelijke grondwerken waar met PFOS vervuilde gronden aan te pas komt. Dus heel eenvoudig is het niet, maar er wordt heel hard gewerkt, dagdagelijks, door heel veel mensen binnen onze eigen administraties, door externen, om te kijken hoe we hier tot een oplossing kunnen komen.

Mevrouw Almaci, u zegt ook dat ik in uw ogen niet duidelijk heb gezegd dat er een grondige sanering moet komen. Wel, ik denk dat dat voor zich spreekt. We weten dat daar een enorm vervuilde site is, en uiteraard moet daar een grondige sanering komen. Maar ik blijf herhalen dat we voor een integrale oplossing willen gaan, waarbij sanering, infrastructuur en leefbaarheidswerken allemaal hand in hand kunnen gaan. En opnieuw benadruk ik hierbij dat de verantwoordelijkheid van 3M ook heel duidelijk is. Ik dacht dat ik dat ook al in de eerste antwoordronde had gezegd. Voorzitter, ik heb zelf geen gesprekken gehad met 3M; ik ben zelf niet rechtstreeks betrokken bij het hele saneringsproject. Jullie weten dat dat bij collega Demir en de OVAM zit. Zij zijn volop in contact met 3M, en ik weet dat er ook informatievergaderingen zijn van 3M richting de diverse gemeentebesturen en bewoners. Kortom, men is volop mee aan het werken aan die integrale benadering.

Mevrouw Almaci, u zegt ook dat er een bouwaanvraag tijdelijk werd stopgezet. Ik weet niet tot in detail waar dat dan specifiek over gaat, maar u mag mij dat altijd mailen. Ik zal dan desgevallend opnieuw contact opnemen met Lantis. Ik kan alleen maar zeggen wat men mij tot nu toe heeft gezegd, en dat is dat heel wat werken op dit ogenblik alleszins verderlopen, zeker die werken waar geen grondverzet mee gemoeid is. Ook inzake leefbaarheidsprojecten hebben we al heel wat werk verzet, en lopen er nog heel wat andere werken. Ik denk aan heel wat fietsinfrastructuur, aan geluidswanden en dergelijke.

Collega Claes, wat de extra kostprijs betreft: we gaan niet onder stoelen of banken steken dat uiteraard dat hele verhaal ons meer kost. Dat weten we allemaal. Ik heb dat ook al in de plenaire vergadering gezegd. En elke dag vertraging kost sowieso extra middelen. Maar wat het finaal zal kosten, dat zal ook afhangen van de keuze die men gaat maken, en van de timing die ermee gepaard gaat: wanneer kunnen we de volledige grondverzetwerken, ook met de vervuilde gronden, laten plaatsvinden? Dat zal allemaal mee een impact hebben op de kostprijs. Het zal ook

zeker niet de laatste keer zijn dat we hierover praten. Maar daar hangt het van af: enerzijds de timing, en anderzijds de keuze die wordt gemaakt.

Ik ga daarmee eindigen. Ik hoop echt dat we die deadline van voor het zomerreces halen, maar ik kan mijn hand daar niet voor in het vuur steken. Ik kan alleen maar zeggen dat alle administraties, alle medewerkers volop aan het zoeken zijn hoe we hier een oplossing voor kunnen bieden, een oplossing die robuust is en tegelijkertijd ook een oplossing is voor alle grondverzetwerken die in Vlaanderen toekomstgericht moeten plaatsvinden.

De voorzitter: Mevrouw Almaci heeft het woord.

Meyrem Almaci (Groen): Dan had er tijdens het actuadebat misschien iets minder fors gezegd moeten zijn dat er tussen nu en toen een oplossing zou zijn geweest op basis van het arrest van de Raad van State. De minister-president heeft letterlijk gezegd: 'We gaan op zeer korte termijn werk maken van de opties die we hebben en een snelle beslissing nemen.' Die zes tot acht weken heeft de oppositie niet uitgevonden. Het is letterlijk gezegd vanuit de meerderheid zelf en ook nog eens herhaald in de gemeenteraad van Antwerpen, met allemaal partijen die deel uitmaken van de Vlaamse meerderheid.

Ik snap volledig dat u vandaag zegt dat het een goede oplossing moet zijn, dat u er met man en macht aan werkt, maar u haalt uw eigen deadline niet. Het is geen deadline die wij hebben opgesteld. Ik stel het vandaag gewoon vast.

Wat wij in de tussentijd zeggen, minister, – en dat is echt een boodschap die ik u op het hart wil drukken en we hopen met u dat er een snelle oplossing komt, voor het zomerreces, maar wij hebben geen zekerheid – is dat de leefbaarheidsaspecten van het dossier van Oosterweel al flink wat vertraging hebben opgelopen. Bij Lantis werken er vijfduizend mensen op delen die wel kunnen, maar er zijn ook mensen die niet werken. Als er nog vertraging is, zou het op zijn minst een blijk van vertrouwen zijn voor die mensen, die vrijwilligers, die actiegroepen, die burgers van Antwerpen die vandaag enorme leefbaarheidsnadelen hebben van de werf van Oosterweel, als u een versnelling zou brengen. Het zou een ongelooflijk constructief teken zijn vanuit de Vlaamse Regering en ook vanuit de stad Antwerpen naar haar eigen inwoners.

Ik heb het voorbeeld gegeven van de werken rond Merksem en Luchtbal waar de bouwaanvraag voor de tijdelijke ervaring met een halfjaar is uitgesteld, maar waar ondertussen wel het groen dat het leefbaar houdt, is gekapt. Dat soort zaken maakt dat de leefbaarheid en dat stuk van het Toekomstproject voor die mensen in Antwerpen steeds moeilijker om dragen wordt. Men verwacht ook eindelijk eens een signaal van urgentie.

We zullen zien of we 11 juli halen. Als dat niet wordt gehaald, zal ik deze vraag met nog meer urgentie benadrukken. Je kunt die mensen niet blijven laten wachten in miserie. Dat gaat niet. U moet dus ook durven uw planning te herbekijken.

Het modal-shiftdebat loopt al jaren vertraging op, en daar is nog geen enkele garantie van financiering. Het maakt ons bijzonder ongerust, en ik vraag een blijk van vertrouwen voor de actiegroepen, voor de bewoners van Antwerpen. Het is eigenlijk een lakmoesproef voor het belang van de leefbaarheidskant in dit dossier ten aanzien van alle burgers die daar wonen, en die blijft al heel lang uit.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over walstroom in Vlaamse havens
– 3179 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Peeters.

De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Voorzitter, ik had de vraag gericht aan minister Demir en aan minister Peeters, want ik had op 24 februari van dit jaar een schriftelijke vraag gesteld aan minister Demir over de koolstofemissie van de havens en het gebruik van walstroom. Ik informeerde daarbij naar de concrete stappen die zij samen met u, minister, zou zetten om oplossingen te vinden voor het gebruik van walstroom in de zeevaart en naar de concrete oplossingen voor het gebruik van walstroom voor de zeevaart.

Minister Demir heeft geantwoord: "In 2021 werd de 'projectgroep walstroom voor zeeschepen' opgericht, anticiperend op de goedkeuring van de individuele havenovereenkomsten. Deze projectgroep kent een brede samenstelling (Omgeving, MOW, VMM, VLAIO, VEKA, zeehavens, DVW ...) onder voorzitterschap van MOW. Doelstelling is kennisdeling en bijdragen aan de realisatie van concrete walstroomprojecten voor zeeschepen in Vlaamse havens. In samenspraak met de stakeholders van de projectgroep 'walstroom voor zeeschepen' zal onderzocht worden op welke manier Vlaamse middelen ingezet kunnen worden om de bouw van walstroominstallaties in de Vlaamse havens te stimuleren. Op termijn kan de opmaak van een meerjarenplan voor de uitbouw van walstroom voor zeeschepen een mogelijk actiepoint vormen voor de projectgroep 'walstroom voor zeeschepen'. Het gebruik van walstroom voor zeevaart maakt deel uit van het Europese Fit For 55-pakket. Hierbij worden verplichtingen opgelegd voor het voorzien van walstroom voor zeeschepen in de havens (AFIR), daarnaast worden verplichtingen opgelegd aan zeeschepen om de aansluiting op walstroom mogelijk te maken (FuelEU Maritime). Naar alle verwachtingen zal deze Europese ontwerpregelgeving in de loop van 2022-2023 van kracht worden."

Minister, Nederland beschikt intussen over een fonds voor walstroom. Op Prinsjesdag 2021 kondigde de Nederlandse regering aan dat 150 miljoen euro zou worden vrijgemaakt voor de aanleg van walstroomfaciliteiten voor de scheepvaart. Met het oog op de noodzaak ook CO₂-uitstoot in de scheepvaart en de zeescheepvaart terug te dringen en de stedelijke luchtkwaliteit te verbeteren, beoogt het kabinet om walstroomvoorzieningen voor gemeerde schepen te helpen faciliteren. Dat voorkomt immers het gebruik van fossiel aangedreven generatoren op stilliggende schepen.

Ik heb een aantal vragen voor u, minister. Hebt u reeds overleg gehad met uw Nederlandse collega over de maatregelen die in Nederland worden genomen voor de aanleg van walstroomfaciliteiten voor de scheepvaart en het budget dat daarvoor voorzien is? Wanneer heeft dat plaatsgevonden? Wat waren de resultaten van dit overleg? Als er nog geen overleg is geweest, plant u hierover een overleg te organiseren met uw Nederlandse collega? Wat is volgens u de rol van Vlaanderen in de financiering van walstroomprojecten in de Vlaamse havens? Voorziet u daar budget voor? En welke concrete stappen zult u tot slot zetten om de aanleg van walstroomfaciliteiten voor de scheepvaart in de Vlaamse havens te bevorderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mijnheer De Roo. Het is niet de eerste keer dat walstroom hier aan bod komt. Ik denk dus dat ik vrij kort kan zijn. Er zijn natuurlijk twee randvoorwaarden voor walstroom voor zeeschepen. Enerzijds moet er walstroominfrastructuur aan wal voorzien worden in de havens, samen met de versteviging van het elektriciteitsnetwerk. En daarnaast moeten uiteraard ook schepen uitgerust worden om een connectie te kunnen maken met de walstroominstallaties.

We kijken inderdaad ook naar hoe dat gebeurt in andere landen. U haalt zelf het voorbeeld van de haven van Rotterdam in Nederland aan. De stad Rotterdam en het havenbedrijf Rotterdam hebben aangekondigd dat ze samen die walstroom voor zeeschepen willen uitrollen.

U vraagt mij of ik al contact heb gehad met mijn Nederlandse collega over de maatregelen die Nederland daaromtrent wil gaan nemen en hoe dat overleg loopt. Ik heb wel al contact gehad met mijn Nederlandse collega, maar niet specifiek over het walstroomdossier. Op ambtelijk niveau is er wel al overleg daaromtrent geweest. Dat overleg had vooral betrekking op kennisuitwisseling, want met de binnenvaart zijn we daar al een stap verder in, maar qua zeeschepen moet dat nog volop in ontwikkeling komen.

Wat u tweede vraag betreft, is er op dit ogenblik niet zoiets als een meerjarenplan voor de uitbouw van walstroom voor zeeschepen in onze Vlaamse havens. Ik denk dat we dat moeten doen met alle mogelijke stakeholders, uiteraard ook met het Havenbedrijf en al wie een concessie heeft. Dit is een en- enverhaal. De projectoproepen van het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) die u zelf in uw vraag hebt genoemd, zullen sowieso steunmogelijkheden bieden maar daarnaast bekijken we onder leiding van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) samen met alle mogelijke partners hoe we daar vooruitgang kunnen boeken en hoe we daar toekomstgericht op kunnen inzetten.

Door die projectoproep willen we alle mogelijke partners en stakeholders aan tafel zetten om te bekijken hoe we in eerste instantie alle mogelijke kennis kunnen vergaren en delen met elkaar, ook met omliggende landen, en hoe we een plan van aanpak voor de toekomst kunnen uitrollen.

De voorzitter: De heer de Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat we zeker nog heel wat inspiratie kunnen halen bij de aanpak die momenteel in Nederland loopt. Vanuit alle havens is men daar bezig met de voorbereiding van concrete dossiers die dan kunnen worden ingediend bij dat fonds. Ze kijken er effectief al verder vooruit en ze zijn bezig met de realisatie, met het businessplan, met concrete projecten die ze dan willen indienen in dat fonds. Ik denk dat dat een groot verschil is met onze havens die het inderdaad misschien ergens zien aankomen maar die nog geen duidelijkheid hebben over de manier waarop die projecten kunnen worden gefund, hoe dringend dat is en op welke manier ze dat kunnen aanpakken. Ik denk dat er dringend werk aan de winkel is om dat perspectief te geven.

In Nederland hebben de havens er bijvoorbeeld ook voor gekozen om er geen concurrentiestrijd van te maken maar om samen te werken. Zij voeren geen concurrentiestrijd om dat fonds maar werven wel gemeenschappelijk een projectcoördinator aan die over alle havens heen begeleidt en op zoek gaat naar meerwaarde en naar projecten die effectief het verschil kunnen maken.

Minister, ik ben er zelf niet van overtuigd of het een kerntaak is van Vlaanderen om effectief een volledig fonds te financieren, ik denk dat daar zeker een belangrijke bijdrage moet worden gevraagd van de havens, de terminals of de concessiehouders. Maar dat er zicht is op een funding is natuurlijk wel van groot belang om die

projecten effectief snel te laten realiseren zodra de Europese regelgeving van kracht wordt. Vandaar mijn vraag hoe u, naast de samenwerking die er al is in de projectgroep, kijkt naar een samenwerking van de havens rond die concrete projecten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik heb dit onderwerp inderdaad ook al een aantal keren aangekaart in de commissie. Ik wil nog een aantal cijfers aanbrengen. Concreet zou de Antwerpse haven de totale uitstoot op termijn met een derde kunnen laten dalen door het gebruik van walstroom. Dat komt overeen met de uitstoot van een middelgrote stad in Vlaanderen. Bovendien is walstroom bijna geluidloos terwijl een scheepsmotorcel 90 à 100 decibel produceert.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag 200 van vorig jaar zegt u dat de plannen om het Deurganckdok in 2019 al te voorzien van walstroom, niet werden uitgevoerd als gevolg van meerdere knelpunten zoals de complexe technische situatie, multistakeholderbetrokkenheid en een overall negatieve businesscase. Hoever staat men intussen met de uitrol van walstroom in dat bewuste dok? Ligt dat stil of is men er effectief mee begonnen?

Bovendien heeft de Antwerpse haven met een aantal havens in de omgeving een overeenkomst gesloten die de ambitie vooropstelt dat in walstroom zal worden voorzien op de terminals waar tegen 2018 de 'ultra large containers vessels' zullen worden ontvangen. Dat zou dan de vier grootste terminals omvatten.

Vanuit Europa is intussen een voorstel neergelegd voor verplichte uitbouw op bepaalde terminals tegen 2030. Zitten onze zeehavens op dat vlak op schema?

In samenspraak met de stakeholders van die projectgroep walstroom voor zeeschepen zou inderdaad worden onderzocht op welke manier die Vlaamse middelen kunnen worden ingezet om de bouw van walstroominstallaties in onze havens te stimuleren. Kunt u daar al een eerste resultaat voorleggen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank jullie voor de bijkomende vragen. We hebben het in het verleden al gehad over de havenstrategie die we recentelijk hebben uitgerold. In navolging van die havenstrategie zullen ook de individuele havenovereenkomsten met de havenbedrijven worden gesloten. Samenwerking en het achterwege laten van concurrentie is een rode draad in die havenstrategie. Anticiperend op de goedkeuring van die individuele havenovereenkomsten hebben we in 2021 binnen het Departement MOW de projectgroep 'Walstroom voor zeeschepen' opgericht om samen met alle stakeholders, maar zeker ook met de havenbedrijven zelf, die heer en meester zijn over de infrastructuur, te bekijken hoe we daar de vlucht vooruit kunnen nemen.

Men verwijst naar Nederland. Nederland heeft inderdaad een planning om te landen tegen 2030. We moeten die gesprekken met Nederland zeker blijven voeren. Als we daarvan kunnen leren, nemen we dat zeker ter harte. Daarom bevestig ik opnieuw dat dat ambtelijk overleg er zeker is.

Ik kom tot de vraag over het Deurganckdok. Waarom zetten we daar niet meer in op die stikstofemissies? Dat aspect is mee opgenomen in het verhaal van het complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) en de milderende maatregelen. Het faciliteren inzake walstroom is een van die milderende maatregelen. Ook de schepen moeten daarmee worden gefaciliteerd. Want bij aanvang heb ik gezegd dat het niet alleen gaat over het voorzien van walstroom in de havens, maar dat men tegelijk de zeeschepen zelf mee moet hebben. Dat is een van de milderende maatregelen die werden opgenomen in het kader van ECA, om de stikstofemissies te verminderen.

We blijven dat alleszins opvolgen. De projectgroep 2021 is zeker nog niet aan het einde van zijn verhaal. Maar we weten dat er heel wat extra middelen mee gepaard gaan en dat vooral de onrendabele top mee moet worden gefinancierd. We zullen moeten bekijken wie daarin de leiding neemt. Zijn dat de havenbedrijven, samen met diegenen die de gronden in concessie hebben? Samen met de terminalhouders moet worden bekeken hoe we daar verder mee omgaan. Dat zal allemaal mee deel uitmaken van die projectgroep.

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Minister, ik dank u voor uw bijkomende antwoord. Het is duidelijk dat de scheepvaart voor een enorme uitdaging staat en dat het meer over een revolutie dan over een evolutie zal gaan. Als je ziet hoe de prijs voor CO₂ verder evolueert en hoe de brede maatschappij kijkt naar luchtkwaliteit, dan weet je dat daar noodzakelijke investeringen nodig zullen zijn. Vlaanderen mag die boot natuurlijk niet missen. Ik roep u dan ook op om versneld werk te maken van een duidelijke taakverdeling, maar ook algemeen versneld werk te maken van walstroom in onze havens.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van de Brusselse kilometerheffing – 3089 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Maandagavond 23 mei werd in de Koninklijke Vlaamse Schouwburg (KVS) een debatavond georganiseerd om de resultaten van het CurieuzenAir-onderzoek in Brussel te bespreken. Thema van deze avond: de toekomst van de luchtkwaliteit in Brussel. Brusselaars konden er in debat gaan met onder andere Brussels milieuminister Alain Maron van Ecolo en Brussels mobiliteitsminister Elke Van den Brandt van Groen.

In de nieuwsbrief van BRUZZ van 24 mei lezen we dat tijdens het debat eveneens het thema van de kilometerheffing werd aangesneden.

Van den Brandt opende met: "We hebben er in de laatste weken weinig over gehoord, maar dat is niet het slechtste nieuws. Brussel heeft een model op tafel gelegd en dat heeft alle juridische toetsen doorstaan. De andere gewesten" – wij dus onder andere – "waren heel kwaad en dan krijg je politiek debat met voor en tegen. Er is in stilte gewerkt en wat eerst een volledige neen was, is nu al een misschien. Op 2 juni volgt een volgend overlegcomité met de gewesten. Daar worden alle eindrapporten op tafel gelegd en komt er een einde aan de federale overlegfase."

Beide Brusselse ministers benadrukten nogmaals dat ze de kilometerheffing voor personenwagens in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nog deze legislatuur willen invoeren.

Minister, welke zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit de eindrapporten met betrekking tot de Brusselse kilometerheffing? Kunnen deze rapporten ter beschikking worden gesteld van het Vlaams Parlement?

Wat waren de belangrijkste conclusies en aanbevelingen met betrekking tot de Brusselse kilometerheffing uit de bespreking binnen het Overlegcomité van 1 juni 2022? Welke standpunten heeft Vlaanderen hierbij ingenomen?

De beide Brusselse ministers benadrukten tijdens het debat tevens dat ze de Brusselse kilometerheffing nog graag deze legislatuur willen realiseren. Dat weten we al langer. Is dit de conclusie van het Overlegcomité? Indien ja, wanneer zal de kilometerheffing dan gerealiseerd worden? Indien neen, wat was dan wel de conclusie van het Overlegcomité? Wat was het standpunt van Vlaanderen hieromtrent?

Is de federale overlegfase nu tot een einde gekomen of zijn er afspraken voor verder overleg gemaakt? Zo ja, welke afspraken zijn er nog gemaakt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Brouwers, ik begrijp uit uw vraag dat u een update wenst van de voortgang van dit dossier dat ons allemaal aanbelangt. Ik kan daar kort over zijn. We kennen de geschiedenis, die moet ik niet herhalen. Ik kan dan ook zeer kort antwoorden op de verschillende deelvragen.

Er is nog geen eindverslag aan het Overlegcomité voorgelegd, ondanks de aankondiging die ik ook heb gelezen. Het dossier werd door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet geagendeerd op het laatste Overlegcomité, en bijgevolg ook niet besproken. Er werden geen nieuwe afspraken gemaakt.

Ik heb kennisgenomen van de nieuwsbrief van BRUZZ waaruit u citeert. We kunnen daaruit afleiden dat sommigen misschien een optimistische indruk willen achterlaten. Zij zeggen dat het alle juridische toetsen heeft doorstaan, en dat er zelfs een evolutie waar te nemen zou zijn van een volledige 'neen' naar een 'misschien'. Ik weet niet waar men die indrukken allemaal haalt.

Alleszins kan ik u duidelijk meegeven dat noch de Vlaamse Regering noch ikzelf, en wellicht ook het Vlaams Parlement, refereren aan de resolutie van eerder. Niemand zal van standpunt veranderd zijn over de beoordeling van SmartMove. We zijn zeker tegen een eenzijdige invoering van een kilometerheffing of stadstol door één gewest. Dat kan voor ons niet. Wij aanvaardden een platte belastingverhoging op de kap van de werkende pendelende Vlaming niet.

Waar men het haalt dat alles positief zou evolueren, weet ik niet. Waarom men het niet heeft geagendeerd vóór de vergadering van 1 juni, ook al verwachtte iedereen dat, weet ik niet. Misschien schat men het toch niet zo positief in. Er is dus eigenlijk geen nieuws, behalve dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest het niet heeft geagendeerd op het laatste Overlegcomité, dat het niet besproken werd en dat er nieuwe afspraken gemaakt werden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Dank u wel, minister. Dat is dan duidelijk. Wij hebben er dan ook het raden naar waarom het dossier, waarover op een debatavond zo enthousiast werd gedaan, dan toch niet geagendeerd werd, maar ja, we weten allemaal hoe politieke debatten verlopen, en dan zeker als het een stukje voor het eigen volk is. Ik kan mij voorstellen dat de mensen die naar het CurieuzenAir-onderzoek in Brussel zijn gaan luisteren deels de achterban van de ministers vormen. Men zal daar misschien vanuit zijn eigen agenda hebben gesproken.

U hebt gelukkig nog eens herhaald dat wij tegen die platte, eenzijdige belastingverhoging voor de pendelaars naar Brussel zijn, of ze nu uit Wallonië of Vlaanderen komen. Natuurlijk hebben we uit de vorige tussenkomsten wel begrepen dat wij op termijn ook wel wensen te praten over hoe je verder met files en verkeer omgaat, maar het is ook zo dat wij altijd eerst wel de alternatieven gerealiseerd willen zien of toch een serieuze planning willen zien. De fietssnelwegen in Vlaams-Brabant, waar u dan toch voor bevoegd bent, moeten worden gerealiseerd voor er ook

maar sprake kan zijn van pendelaars verder te belasten. Men moet ook de alternatieven kunnen aanbieden en dat wens ik nog eens te herhalen.

Maar goed, er is dus geen nieuws. Ik had gehoopt om hier te horen dat die eindrapporten er zijn.

We kunnen misschien wel afspreken dat zodra die eindrapporten er zijn en worden geagendeerd ze ter beschikking kunnen worden gesteld van de leden van de commissie die daarvoor interesse hebben. Ik weet niet vanaf welk moment dat kan? U zult daar nu waarschijnlijk niet onmiddellijk op kunnen antwoorden of dat mogelijk is. Zolang zaken in bespreking zijn, begrijp ik dat, maar ik zou het toch op prijs stellen dat we dat niet allemaal in de pers moeten vernemen.

De voorzitter: De minister meldt mij dat zodra het op het Overlegcomité is geweest en is goedgekeurd, het aan ons kan worden overgemaakt.

Karin Brouwers (cd&v): Dat zou al fijn zijn. Dat is dan mijn bijkomende vraag om het ter beschikking te stellen zodra het kan.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Mevrouw Brouwers, toen ik uw vraag begon te lezen, dacht ik: oei, gevaar, cd&v heeft de problematiek van de slechte luchtkwaliteit in Brussel ontdekt. Ze zullen zich daarmee profileren en ze zullen bij de volgende verkiezingen beter scoren in Brussel, maar de rest van uw vraagstelling heeft mij op dat vlak alleszins gerustgesteld. *(Opmerkingen)*

Het is inderdaad zo dat er in Brussel heel veel gedebatteerd wordt over de luchtkwaliteit en dat het essentieel is om iets aan de autodruk te doen als je de gezondheid van de mensen in de dichtstbevolkte en armere wijken wilt verbeteren. Het is, zoals u wel weet, vanuit die optiek dat dit initiatief is genomen en dat er daarover tussen de verschillende gewesten al veel overleg is geweest. Er is ook een advies van de Raad van State gevraagd, dat zegt dat Brussel dat eigenlijk wel kan doen, maar in de wetteksten zoals die nu voorliggen, zitten wel een aantal aandachtspunten. Ze moeten wat bijgeschaafd en verduidelijkt worden. Het was zeker de bedoeling van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om dat op het overlegcomité van 1 juni te agenderen, of dat is mij toch alleszins bevestigd, maar er zijn een aantal praktische problemen op het pad gekomen.

Naar wat ik verneem, hoopt men toch dat er nog een Overlegcomité voor de zomer zal plaatsvinden. De premier heeft dat alleszins in het vooruitzicht gesteld. Daar zou het kunnen worden besproken.

Minister, als er in Brussel wordt gezegd dat er toch een zekere opening naar de andere gewesten is, dan is dat zeker niet vanuit het idee dat u staat te juichen bij wat er nu in Brussel gebeurt, maar wel dat u zelf ook al te kennen hebt gegeven, terwijl dat in het begin van de legislatuur absoluut niet in de plannen van de Vlaamse Regering voorkwam, dat er toch verder onderzoek moet gebeuren naar een gebiedsdekkende slimme kilometerheffing. U hebt een bijkomend onderzoek aangekondigd boven op al het andere onderzoek dat in de vorige legislatuur daarover al is gebeurd. Ik wil graag nog eens mijn vraag herhalen: waar staat het met het bestellen van dat onderzoek? U hebt gezegd dat die procedure lopende is. Is dat al in de markt gezet? Kunt u daar iets meer over vertellen?

Bart Claes (Vlaams Belang): Ik sluit mij in naam van mijn eigen fractie aan.

Minister, ik was toch ook wel een beetje verbaasd toen ik in BRUZZ las dat de 'nee' van de andere gewesten naar eigen zeggen was geëvolueerd naar een 'misschien'. Maar goed, u hebt duidelijk gemaakt dat die 'misschien' zeker niet vanuit het

Vlaamse Gewest is gekomen en u hebt nogmaals verwezen naar de resolutie die hier in het Vlaams Parlement door bijna alle partijen werd goedgekeurd en gesteund. Dat was al twee jaar geleden, denk ik.

U zei daarnet heel duidelijk: 'Wij aanvaarden een platte pestbelasting op de kap van de pendelende en werkende Vlaming niet.' Ik ben er echter vrij van overtuigd dat die slimme kilometerheffing, SmartMove, er wel nog voor de verkiezingen zal komen in Brussel. Niet alleen cd&v wil immers goed scoren, maar ook Groen en Ecolo, en dat is een verkiezingsbelofte van hen. Ze willen goed scoren in Brussel, dus ik ben bang en zelfs vrij zeker dat die er toch zal komen, nog voor de verkiezingen van 2024.

Dan heb ik de volgende vraag aan u en de voltallige Vlaamse Regering. U zegt 'no pasaran', dat dit dus niet mag passeren, maar wat zult u dan doen? Wat zult u eisen? Welke tegenmaatregel zult u nemen om onze eigen pendelaars te vergoeden voor die pestbelasting vanuit Brussel?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ga alleszins niet vooruitlopen op feiten waaromtrent vandaag nog geen duidelijkheid is. Op 2 februari heeft het Overlegcomité sowieso de opdracht gegeven aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om het overleg verder te zetten en daarover verslag uit te brengen. Dat is toen duidelijk gesteld. Er is ook heel uitdrukkelijk bij bevestigd dat zelfs het afronden van het overleg en het neerleggen van het eindverslag door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – hetgeen tot op de dag van vandaag nog altijd niet gebeurd is, en zelfs als dat gebeurd zou zijn ... – nog altijd geen instemming of impliciet akkoord is van de andere gewesten om verder te gaan met de invoering van het SmartMoveproject. Dat is op onze vraag heel duidelijk opgenomen in de besluitvorming van het Overlegcomité van 2 februari laatstleden.

Tot op heden is er dus geen verslag ingediend, we gaan er dan ook van uit dat het overleg niet formeel is afgerond. Dat is de huidige stand van zaken. Ik ga er nu niet op anticiperen dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest het toch vlak voor de verkiezingen nog zal willen invoeren, ik ga er niet op vooruitlopen. We hebben altijd gezegd, en dat heb ik ook al verschillende keren gezegd in het parlement, dat als men hier zonder meer eenzijdig vooruitgang mee wil boeken, wij onze maatregelen zullen treffen en desgevallend ook juridische stappen zullen ondernemen. Dat heb ik altijd gezegd en blijf ik ook benadrukken.

Als sommigen denken dat wij evolueren naar een 'misschien' of dat onze geesten gerijpt zijn en we nu zonder meer toch een kilometerheffing willen – dan wordt ook gevraagd naar de studie –, dan moet ik opnieuw herhalen wat ik ook al heel vaak gezegd heb in deze commissie: bij de opmaak van ons Fit for 55-plan van november 2021 hebben we zelf op tafel gelegd dat een slimme, gebiedsdekkende, gewestgrensoverschrijdende kilometerheffing – dus op niveau van België, naar analogie van de kilometerheffing voor vrachtwagens – sowieso wel een sturend effect zou kunnen hebben, mits ze ook gepaard gaat met een taxshift. Wat dat betreft moet ik ook andermaal herhalen dat de studie van de vorige legislatuur geen eindstudie was en dat daar sowieso nog een vervolg op zou moeten volgen qua modaliteiten en taxshift. Dat vervolg is er op dit moment nog niet.

In navolging van ons klimaatplan van november 2021 is toen ook duidelijk in de regering gezegd dat de sturende verkeersfiscaliteit zou worden getrokken vanuit Financiën en Begroting, in navolging van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Een aantal andere studies worden vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken getrokken. Wij hebben onze studies in de markt geplaatst en het is aan collega Diependaele om werk te maken van de sturende verkeersfiscaliteit.

Kortom, tot op heden was er nog geen beslissing noch agendering op het Overlegcomité. Ik weet niet zeker of er begin juli nog een Overlegcomité zal plaatsvinden, daar heb ik nog geen zicht op, maar men kan de partijen natuurlijk samenbrengen. Zodra het eindverslag geagendeerd en besproken is op het Overlegcomité, neem ik aan dat het ook perfect kan worden overgemaakt aan de commissieleden. Mocht dat niet zo zijn, kom ik daar zeker nog op terug, maar ik neem aan dat het sowieso naar buiten mag komen als het daar besproken is.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Bedankt, minister, voor het heel duidelijke bijkomende antwoord.

Aan collega Bex wil ik gewoon zeggen dat wij uiteraard ook voor een goede luchtkwaliteit zijn, maar dat die kilometerheffing daar op zich slechts beperkt toe zal bijdragen. De lage-emissiezone – die er nu al is, die bepaalde auto's weert uit Brussel en in de toekomst nog meer types zal weren – heeft waarschijnlijk een groter effect dan een kilometerheffing. Een kilometerheffing moet vooral de files tegengaan, maar daarvoor moeten de alternatieven waar ik naar verwees er net zijn. Uiteraard kan het ook niet dat we de mensen dubbel gaan belasten. U hebt het verwoord als taxshift, denk ik. Maar goed, we komen er zeker nog op terug.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart – 3183 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het zal u waarschijnlijk niet verrassen dat ik het hier nog eens heb over de estuaire vaart. De estuaire vaart is, zoals u weet, een belangrijk thema en een belangrijk middel om de haven van Zeebrugge – ik moet nu waarschijnlijk de haven van Zeebrugge-Antwerpen zeggen – goed te ontsluiten. We hameren daar al heel lang op. Er zijn ook projecten die de Vlaamse overheid financiert. Dat gaat onder andere over de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart, de realisatie van een nieuwe zeesluis – waarover we het hier ook al veelvuldig hebben gehad –, maar ook de verbindingsweg Nx en het spoor, waarop wij toch ook rekenen om die haven verder te ontsluiten. Maar daarvoor rekenen wij dus ook op de estuaire vaart, de vaart die langs de kust loopt richting de Schelde en zo verder het hinterland in.

U weet dat wij op 16 maart van dit jaar – heel recent dus nog – daarover in het parlement een resolutie hebben goedgekeurd; een resolutie over de verdere nautische ontsluiting van de haven van Zeebrugge en de estuaire vaart. Ze is ingediend door collega's Joke Schauvliege, Stephanie D'Hose, Kurt De Loor, Maaïke De Vreese en mezelf. In die resolutie pleiten wij eigenlijk heel duidelijk voor de ondubbelzinnige keuze om verder in te zetten op de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de estuaire vaart.

In de resolutie vroegen wij onder meer aan de Vlaamse Regering om ondubbelzinnig in te zetten op de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de estuaire vaart. Daarvoor is verdere dialoog met de Nederlandse overheid nodig, om net de voorwaarden om met versterkte binnenschepen estuair te kunnen varen te versoepelen, om zo naar een echt economisch concurrentieel model te kunnen gaan.

In dat kader, en ook in navolging van eerdere gesprekken over het onderwerp hier in de commissie, heb ik een opvolgingsvraag. Ik stel ze omdat je merkt dat het

nog steeds leeft in het veld zelf, bij de spelers die actief bij die haven betrokken zijn en toch wel uitkijken naar een forse stap vooruit wat betreft die estuaire vaart en de versoepeling van de regels.

Vandaar heb ik volgende vragen, minister.

Wat is de huidige stand van zaken wat het dossier van de estuaire vaart betreft?

Er is een juridisch onderzoek geweest in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en ook een onderzoek van Lloyd's Register. Wat waren de resultaten van het onderzoek? Is dat al afgerond en hebben we daar al resultaten? Want dat onderzoek zou toch gaan over de mogelijke versoepelingen van die regels, in voorbereiding dus van de dialoog met Nederland.

Wanneer vond het laatste overleg met uw Nederlandse collega's plaats over de versoepeling van de voorwaarden voor het varen met binnenschepen voor de kust? Welke afspraken werden daarbij gemaakt?

Tot slot kom ik bij de kern van de zaak. Op welke manier wilt u de estuaire vaart ter ontsluiting van de haven van Zeebrugge in de toekomst verder ondersteunen en nog meer stimuleren dan vandaag mogelijk is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Maertens, voor uw opvolgingsvraag. U weet dat wij een juridisch onderzoek hadden lopen, dat daar initieel zeven pistes werden bewandeld en dat die nu, onder meer in opdracht van MOW, getrechterd worden richting de enige en meest haalbare oplossing. De focus ligt hierbij op het maken van afspraken tussen Vlaanderen en Nederland over de trajecten van de estuaire schepen over Nederlands grondgebied en over het verdere binnenvaartnetwerk. De vorm van deze afspraken wordt nu intern besproken. Er wordt onder andere gedacht aan het opmaken van een letter of intent op korte termijn die in een latere fase mogelijk gebruikt kan worden voor het opmaken van een verdrag.

Tijdens het recente overleg met de Nederlandse bevoegde minister, minister Harbers, en mezelf hebben we toegezegd om sowieso te gaan voor de pragmatische oplossing. Ik heb dus wel duidelijk de indruk dat alle neuzen in dezelfde richting staan en dat men hier nu tot een oplossing wil komen.

Wat de versoepeling van de voorwaarden betreft: er heeft recentelijk, meer bepaald op 20 mei, nog een ambtelijk overleg plaatsgehad. Dat gebeurde met onder andere de mensen van MOW, De Vlaamse Waterweg (DVW), de FOD Mobiliteit en het Nederlands beleid. Daar werden alle afspraken gemaakt over die letter of intent voor internationale trajecten en de mogelijke inhoud ervan. Verdere afstemming hierover zal op korte termijn gebeuren.

Hoe willen we de estuaire vaartontsluiting van de haven van Zeebrugge – of Antwerpen en Brugge – in de toekomst ondersteunen en stimuleren?

Naast afspraken over de internationale vaarten zal de Vlaamse Waterweg een nieuw ondersteuningsprogramma uitwerken voor de komende jaren. De modaliteiten daarvan moeten nog verder worden uitgewerkt. Alleszins zal de focus enerzijds liggen op innovatie en anderzijds op duurzaamheid. Dat is wat we willen doen ter ondersteuning en stimulering van de ontsluiting van de havens in de toekomst.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank, minister, voor het antwoord. Het klinkt hoopvol. Er is oog voor een oplossing en voor een verdrag, want dat is wat we uiteindelijk nodig zullen hebben.

U weet dat in de resolutie die we in het parlement hebben goedgekeurd vooral wordt gesproken over wanneer de reservatiestroken voor het Schipdonkkanaal, die al sinds mensenheugenis bestaan, geschrapt kunnen worden om mensen rechtszekerheid te bieden. Wij hebben gezegd dat het zeker mag worden geschrapt, maar met een heel duidelijke voorwaarde: de estuaire vaart moet vlotter gebeuren dan vandaag. Daarvoor hebben we dat verdrag nodig.

Het stemt me hoopvol dat er gesprekken zijn. U zegt dat u de reactie van de minister in Nederland ervaart als pro een pragmatische oplossing. Er wordt ook gesproken over de voorbereiding van een letter of intent als basis voor een verdrag. Dat is zeer positief. Ik vroeg me wel het volgende af. U hebt het een paar keer gehad over 'op korte termijn'. Hebt u een timing voor ogen? Welke timing is dat dan? Wanneer verwacht u te kunnen landen, minstens met de aanzet voor de letter of intent? Wanneer plant u de effectieve onderhandelingen met Nederland?

Een andere bijkomende vraag gaat over het ondersteuningsprogramma van de Vlaamse Waterweg waarvan u zegt dat het zal worden vernieuwd en verlengd. De vraag is: hoe vernieuwd is vernieuwd en hoe verlengd is verlengd? Met andere woorden: zitten daar nieuwe elementen in, in vergelijking met vandaag, inzake modaliteit, bedragen en dergelijke meer wat betreft de ondersteuning van de estuaire vaart?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik wil vanuit onze fractie het belang van de estuaire vaart benadrukken. Zeker even belangrijk is de nieuwe zeesluis in Zeebrugge en de aanpassing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis. Ik hoop, minister, dat er heel snel fundamentele stappen worden gezet in al die verschillende dossiers. Dat is belangrijk om de toekomst van onze haven van Zeebrugge te bestendigen.

Ik ben, net als collega Maertens, ook benieuwd naar de timing.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Goede collega's en minister, ook in dit dossier is de rol van Nederland cruciaal. Nederland, minister, kan hier meehelpen om voor ons het verschil te maken. We hebben hen goed geholpen met het hele verhaal van de sluis Gent-Terneuzen.

Aan de andere kant vind ik dat we in andere mobiliteitsdossiers – of het nu gaat over de estuaire vaart, over de IJzeren Rijn, over Spartacus – tot nog toe weinig aan het Nederlandse broedervolk hebben gehad. Ze slepen met de voeten en ze bekijken heel eenzijdig 'what's in it for us'. In een aantal dingen, zoals Gent-Terneuzen, zijn we heel erg gewillig geweest. Dat was in ons eigen belang, maar zeker ook in het belang van de Nederlandse burenen. Er moet aan de Nederlanders gevraagd worden om niet alleen maar te remmen maar om dingen te faciliteren en te helpen vooruitgaan.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Een beetje aansluitend bij de tussenkomst van collega Keulen, is ook onze fractie ervan overtuigd dat die estuaire vaart alle ondersteuning verdient. Bovendien is het een belangrijke pijler in de modal shift. Minister, vooral het overleg met uw Nederlandse collega's over de versoepeling van de voorwaarden voor het varen met binnenschepen in kustwateren verdient aandacht, maar we moeten inderdaad toch erkennen dat dat in het verleden ook altijd moeizaam verliep. Ik heb toch wel een déjà-vugevoel in dit geval. We herinneren ons allemaal de zeer moeizame gesprekken destijds over het dossier van de uitdieping van de Westerschelde. Die waren eigenlijk ingegeven door overwegingen van concurrentie tussen Antwerpen en Rotterdam. Nederland maakte het zo de Antwerpse haven moeilijk om die alsmaar groter wordende schepen te ontvangen.

Na de recente fusie tussen Antwerpen en Zeebrugge zijn we met onze havens een nog belangrijkere wereldspeler geworden. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat er nu opnieuw concurrentie- en commerciële belangen spelen, meer dan die zogenaamde bijkomende voorwaarden, die veiligheidsvoorwaarden rond de estuaire vaart die de Nederlanders opwerpen. Ik heb de indruk dat dat een beetje een voorwendsel is om Vlaanderen concurrentieel stokken in de wielen te steken. Ik weet niet wat uw aanvoelen daarover is, maar ook daarover had ik graag toch iets meer verduidelijking gekregen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, ik heb helemaal niet het aanvoelen dat er stokken in de wielen worden gestoken. Integendeel, ik had veeleer een positief gevoel bij het jongste gesprek dat ik had met minister Harbers. Zoals ik daarstraks ook al zei, kiest iedereen in dezen eigenlijk voor een pragmatische aanpak. Dit is in het verleden lange tijd een juridische discussie geweest, maar ik heb nu het aanvoelen, zij het dat dat een foute intuïtie kan zijn, dat de neuzen toch in dezelfde richting gaan. We hebben nu ook getrechterd naar die meest haalbare oplossing. We werken ook samen aan die letter of intent, wat de eerste stap naar het verdrag op zich zal zijn. Op 20 mei hebben de ambtenaren van Nederlandse en Vlaamse zijde samengezeten. Ook toen is toch duidelijk de focus gelegd op die letter of intent. Men wil daarmee kunnen landen. Ik heb er vertrouwen in dat dat ook zal gebeuren.

Mijnheer Maertens, ik kan daar niet echt een datum op plakken. Liever vandaag dan morgen: ik denk dat dat in dezen ook wel uw motto zal zijn, gelet op het feit dat dit al zo lang meegaat. Men heeft alleszins concrete afspraken gemaakt rond de inhoud en het verdere traject. Het is de bedoeling om daarmee op korte termijn te kunnen landen. Ook dat is natuurlijk een rekbaar begrip, maar ik heb er dus vertrouwen in dat dat er zal komen.

Mevrouw Fournier, wat de andere investeringen betreft, blijven we daar ook volop op inzetten. Dat is terecht. We weten allemaal dat de haven van Zeebrugge dringend nood heeft aan die infrastructuurwerken. We zijn ter zake nu aan het landen richting een inrichtingsalternatief. Ook daarin hebben we alleszins een goed oog.

Wat dat ondersteuningsprogramma betreft: het is een nieuw ondersteuningsprogramma dat De Vlaamse Waterweg op dit ogenblik uitwerkt voor de komende jaren. Veel details heb ik daar nu natuurlijk nog niet van. Men is dat volop aan het maken. De precieze modaliteiten zullen we binnenkort wel te weten komen, maar wel weet ik dat er sowieso zal worden gefocust op enerzijds de duurzaamheidsaspecten en anderzijds het innovatieve. Het lijkt me logisch dat we volop die kaart moeten trekken. We hopen alleszins dat dit opnieuw een boost geeft aan de binnenvaartsector. We hebben daarstraks de hele discussie gehad over het weghalen van goederen-transport van de weg naar de waterweg. Wel, al deze aspecten spelen ter zake natuurlijk mee: een oplossing voor de estuaire vaart, maar ook ervoor zorgen dat er een ondersteuningsprogramma is dat hierop volop mee inzet en dit faciliteert.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, zoals u zei, de einddoelstelling moet zijn meer vrachtwagens van de weg te halen en meer transport via de binnenvaart te laten gebeuren. Dat zorgt voor minder files en meer verkeersveiligheid op onze wegen. Dat is goed voor ons milieu en onze eigen gezondheid. Ik denk dus dat we alle zeilen moeten blijven bijzetten wat dit betreft. Ik hoop uiteraard op een heel snelle doorbraak wat de estuaire vaart betreft. We zullen dat wel mee in de gaten houden.

Wat het nieuwe ondersteuningsprogramma van De Vlaamse Waterweg betreft, begrijp ik dat u daar vandaag nog geen details over kunt geven als dat nog in voorbereiding is, maar we zullen dat wel horen op het moment dat het daar is. Het zal

inderdaad vandaag nog nodig zijn om die estuaire vaart te ondersteunen, maar ik hoop dat we door een versoepeling van alle regels de markt kunnen laten spelen en dat de concurrentie zal zorgen voor een betaalbaar alternatief voor de vrachtwagens, waar het ons allemaal uiteindelijk om te doen is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.