vergadering **C350**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 juli 2022

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)

Vlaams Parlement

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project rond de eerste autonoom rijdende shuttle in Vlaanderen
– 3342 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zelfrijdende bussen in Vlaanderen
– 3360 (2021-2022) 3

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Seine-Scheldeproject en de realisatie van het Kanaal Seine-Nord Europe
– 3387 (2021-2022) 6

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid op de E40 in de Westhoek ten gevolge van de Franse grenscontroles
– 3394 (2021-2022) 8

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de European Mobility Package
– 3497 (2021-2022) 12

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van de kunstbouwwerken in het relanceplan
– 3498 (2021-2022) 13

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsdoden door openzwaaiende autodeuren
– 3515 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toepassen van de 'Dutch reach' om fietsongevallen door openzwaaiende autodeuren te vermijden
– 3534 (2021-2022) 16

VRAAG OM UITLEG van Meyrem Almaci aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de maatschappelijke kosten-batenanalyse van regionale luchthavens
– 3590 (2021-2022) 22

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Europese Unie om fossiele verbrandingsmotoren uit te faseren vanaf 2035 en de impact daarvan op het Vlaams Energie- en Klimaatplan
– 3559 (2021-2022) 28

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project rond de eerste autonoom rijdende shuttle in Vlaanderen
– 3342 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zelfrijdende bussen in Vlaanderen
– 3360 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Onlangs werd de eerste autonoom rijdende shuttle op de openbare weg voorgesteld. De shuttle betreft een Europees pilootproject en meteen ook een primeur voor Vlaanderen. Het voertuig wordt elektrisch aangedreven en kan maximaal 8 personen en ook postpakketten vervoeren. Tot begin augustus zal de shuttle tijdens de week een traject afleggen van 2,5 kilometer rond het industrieterrein Mechelen-Noord. Werknemers van de bedrijven kunnen op verschillende haltes aan boord van het voertuig stappen om zo naar hun werk te gaan. Ook voor rolstoelgebruikers is de bus aangepast. Naast voor passagiers wordt de shuttle ingezet om postpakketten van bpost van bedrijven en particulieren af te geven of op te halen. Dat systeem moet extra pakjestransport langs het parcours vermijden en ook een betere service bieden aan klanten. Het project laat volgens sommigen een glimp van de mobiliteit van de toekomst zien.

De technologie rond zelfrijdende auto's en shuttles evolueert enorm snel. In verschillende steden in het buitenland heeft men al vergevorderde stappen gezet om autonome taxi's te laten rijden.

Ik heb volgende vragen, minister. Is Vlaanderen betrokken bij het project in Mechelen? Zo ja, op welke wijze? Past het project in uw visie over de 'last mile solutions' in de stedelijke logistiek? Bent u van plan om het project bij een positief resultaat uit te rollen in Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik zal de inleiding van collega Verheyden niet overdoen. Ik wil de link leggen met het proefproject van autonoom vervoer van De Lijn in 2018 met een zelfrijdende shuttle op Brussels Airport, op de luchthaven van Zaventem. De Lijn werkte vervolgens in samenwerking met de partnersteden Genk, Leuven, Antwerpen en Mechelen aan de ontwikkeling van de zelfrijdende bus. Maar dat project is vrij abrupt gestopt in november 2020. De technologie die nodig was voor de ontwikkeling van de zelfrijdende bus bleek nog niet op punt te staan. De stad Mechelen besliste daarna wel om op eigen houtje het project voort te zetten.

In die context heb ik volgende vragen, minister. Biedt het project in Mechelen een basis voor De Lijn om te overwegen om toch opnieuw proefprojecten met betrekking tot autonome bussen te starten? Hoe belangrijk is dit voor Vlaanderen? Bent u van oordeel dat Vlaanderen meer inspanningen moet leveren om een pioniersrol te kunnen opnemen wat zelfrijdende bussen en wagens betreft? Ik denk echt dat dit belangrijk kan zijn. Welke legistieke hinderpalen zijn er vandaag nog om dergelijke autonome bussen in Vlaanderen in te zetten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ben zeker ook voorstander van dergelijke initiatieven die te maken hebben met autonoom rijden. Het zijn vandaag nog allemaal pilootprojecten, vaak met Europese ondersteuning. Maar wij weten dat het in de toekomst snel kan gaan. Hoe dan ook kan het autonoom rijden een heel grote impact hebben op het verplaatsingsgedrag van de mensen en zeker ook op de verkeersveiligheid.

Mijnheer Verheyden, uw vraag gaat over het Project Mechelen. Het project van de stad Mechelen kadert in het Europees pilootproject Automated ROAD TRANSPORT Forum (ART-FORM). De stad participeert daarin met het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL). De Vlaamse overheid, of het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zijn niet rechtstreeks betrokken, maar wij faciliteren wel bij de vergunning en wij volgen natuurlijk die technologische ontwikkeling op. Zowel met VIL als met de stad Mechelen zijn er goede contacten, en we waren op de hoogte van de plannen van stad Mechelen.

Dan kom ik aan de vraag in verband met de stedelijke logistiek rond autonome voertuigen. De uitrol van dergelijke proefprojecten draagt alleszins bij tot de realisatie van een efficiëntere, innovatievere en meer duurzame mobiliteit. Dat is ook specifiek een van de doelstellingen die werden opgenomen in het Vlaams beleidskader rond stedelijke logistiek. 'Innovatie en ondernemerschap realiseren in en dankzij stedelijke logistiek' is daar expliciet in opgenomen. We juichen dat dus zeker toe.

Ik haal ook 'cargo hitching' aan: wat met dit proefproject getest wordt, zou extra pakjestransport langs het parcours moeten vermijden en een betere service voor de klant bieden. We zijn benieuwd naar de resultaten van dit proefproject en naar het verdere verloop.

De uitrol van nieuwe vormen van mobiliteit, zoals de gedeelde autonome mobiliteit, begint stilaan minder toekomstmuziek en meer realiteit te worden. Dat juichen we natuurlijk toe. Het is de bedoeling om uit dergelijke proefprojecten lessen te trekken opdat we binnenkort vanuit Vlaanderen klaarstaan om ook in de privémarkt initiatieven te zien groeien rond alles wat met het autonoom rijden te maken heeft.

Mijnheer Maertens, wat betreft de ambitie van De Lijn: De Lijn houdt uiteraard ook absoluut de vinger aan de pols en volgt de marktevoluties nauwgezet op. Op dit moment zijn er een aantal pistes van mogelijke pilootprojecten die men intern aan het bekijken is, zo verneem ik alleszins van het management van De Lijn. Daarenboven is De Lijn betrokken bij het project op de luchthaven in Zaventem.

Daarnaast loopt een project met de Vlaamse overheid in het vakantiepark Terhills in Dilsen-Stokkem en Maasmechelen. Daar wordt de opstart van een kleine vloot met autonome shuttles op een afgesloten terrein volop voorbereid. De Limburgse Reconversiemaatschappij (LRM), samen met het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) en De Lijn faciliteren dat initiatief. De Lijn levert daar ondersteuning in de vorm van marktkennis en aankoopondersteuning.

Wat betreft de legistieke en de praktische problemen die er nog zijn: er zijn uiteraard nog heel wat hinderpalen en we weten dat er nog heel wat uitdagingen zijn, onder meer wat betreft het legistieke kader. Het huidige wetgevende element volstaat nog niet voor een brede introductie van deze nieuwe technologie. Een kader voor het opstarten van proefprojecten is vandaag wel aanwezig: de experimentenwet autonoom rijden staat nu wel al toe om pilootprojecten op te starten waarvoor uitzonderingen op de verkeerswetgeving toegestaan worden. Verder hebben we ook het prototypestatuut, waaronder onder specifieke voorwaarden ook voertuigen op onze wegen toegelaten kunnen worden die niet aan de klassieke homologatievereisten voldoen.

We moeten daar verder nog alles blijven opvolgen: het verhaal van het vertrouwen, maar ook de privacyproblemen, de datacaptatie die moet gebeuren zijn allemaal elementen die meespelen in dat autonoom varen. Maar we kunnen veel leren uit de proefprojecten die lopen. Dat is alleszins de volgende stap waar we op moeten inzetten: leren uit de proefprojecten en daar een en ander uit detecteren om het heel innovatieve landschap inzake autonoom varen verder te faciliteren. Vanuit het Departement MOW, maar ook vanuit De Lijn wordt dat allemaal nauwkeurig en nauwgezet opgevolgd.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw omvangrijke toelichting rond dit onderwerp. Ik denk dat we het inderdaad over alle partijgrenzen heen eens zijn dat dergelijke vormen van mobiliteit wel degelijk toekomst hebben. U zegt dat er nog heel wat werk is rond die wetgeving. We kunnen wel pilootprojecten uitrollen maar verder staan we nog niet zo heel ver rond die wetgeving en is er nog heel wat werk voor de boeg. Ik zou u toch willen vragen om daar werk van te maken, want de technologie van die autonome elektrische voertuigen zit in een serieuze versnelling.

U hebt verwezen naar het project in Zaventem. Momenteel zijn daar nog een aantal hinderpalen, hebben we vernomen. Zaventem zit natuurlijk wel te wachten op de verdere uitrol van dergelijke projecten in samenwerking met De Lijn. In het kader van een verdere lokale ontwikkeling van bepaalde bedrijvenparken of bepaalde industriële polen in Vlaanderen denk ik dat het nuttig is dat er zo snel mogelijk werk wordt gemaakt van die wetgeving. We zijn beter op tijd klaar met dergelijke zaken dan dat we de feiten achterna moeten hollen.

Minister, ik heb geen verdere vragen voor u, alleen: bent u van plan op kortere termijn dergelijke wetgevende initiatieven te nemen?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben het volledig met u eens als u zegt dat het belangrijk is om in te zetten op die proefprojecten en dat Vlaanderen de bereidheid toont om ze mee te begeleiden, er mee in te investeren en er het legistieke kader voor uit te werken. Dat is zeer goed. Ik volg u ook volledig als u zegt dat het de bedoeling moet zijn om de private markt te faciliteren om daarin verdere stappen te zetten. Ik geloof echt dat de privémarkt daar de katalysator zou kunnen zijn, eerder dan de overheid. Dat is met heel veel vernieuwingen zo. De overheid moet het kader creëren en de proefprojecten begeleiden maar het dan aan de vrije markt laten om die zaken realiteit te laten worden.

Wat betreft het legistieke kader, is het waardevol dat wij vandaag inzetten op die proefprojecten, die mogelijk maken, ook de prototypes en dergelijke meer. Maar het zou toch belangrijk genoeg moeten zijn om op korte termijn, als er plots een doorbraak is inzake een aantal technologieën, met dat legistieke kader klaar te zitten. Ik wil er dus toe oproepen dat de administratie dat zeker blijft voorbereiden zodat we niet plots voor een voldongen feit komen te staan.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Ik heb door een technische storing hier 15 of 20 seconden van uw antwoord gemist. U had het op het einde twee keer over autonoom varen. Ik weet niet of het een lapsus was, of het wel degelijk ging over autonoom rijden van voertuigen. Maar ik had een bijkomende vraag naar wat de stand van zaken is in het autonoom varen. Ook op dat vlak is een proefproject aan de gang. Kunt u daar vandaag al wat meer info over geven? Het overvalt u misschien. Als dat niet kan, dan stel ik de vraag later wel.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat regelgeving betreft, hebben we een interfederale werkgroep waar wordt gekeken naar hoe we daarop kunnen aligneren en zorgen dat de regelgeving wordt aangepast. Dat is volop lopende en daar werken we vanuit onze administratie volop aan mee.

Mijnheer Maertens, het was inderdaad een lapsus wanneer ik het over autonoom varen had, en nu krijg ik dus een extra vraag. Ik kan u alleszins meegeven dat De Vlaamse Waterweg het autonoom varen volop stuurt. Daar zijn wij zelfs Europees koploper in. We hebben de experimenteerregelgeving met de regelluwe zone, waar we dat volop kunnen experimenteren. Er lopen een aantal projecten. Alle details heb ik hier niet bij me, maar het zijn proefprojecten waar we zeker de lead in nemen, dus zowel inzake het autonoom rijden op de weg als het autonoom varen op onze waterwegen. Op beide facetten zetten we volop in. Ik denk dat het de toekomst is en dat we daar verder werk van moeten blijven maken.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het gebeurt niet elke week, maar ik denk dat we alleen maar op een positieve noot kunnen afsluiten. Wij steunen u volop in de initiatieven die u neemt. Ga ervoor. Ik denk dat we het allemaal eens zijn dat een dergelijke manier van transport de toekomst is.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik kan me daar alleen maar bij aansluiten en u danken voor uw antwoord.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Seine-Scheldeproject en de realisatie van het Kanaal Seine-Nord Europe
– 3387 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): U weet dat het Seine-Scheldeproject mij al jaren boeit en mij bezighoudt. Ik vind het heel belangrijk voor de Vlaamse bedrijven en de Vlaamse economie. Het is niet onbelangrijk de link te leggen met het buitenland. Het project is grensoverschrijdend. Er is ook een groot Frans onderdeel. Verschillende grote deelprojecten van het Seine-Scheldeproject komen er op gang. Zo wordt er een gloednieuw kanaal, een cruciale tussenschakel, gerealiseerd tussen Compiègne en Cambrai, met een lengte van 107 kilometer. Een waterwegenproject van dergelijke omvang kunnen wij ons in Vlaanderen niet meer voorstellen. Ook op het kanaal Duinkerke-Valenciennes, de Deule enzovoort gebeuren verbeteringen voor de binnenvaart die de inzet van grotere schepen mogelijk maken.

Ik ondervroeg u hierover al verscheidene keren, minister, bijvoorbeeld in deze commissie op 9 juli 2020. Toen ging het heel concreet over het engagement van Frankrijk voor dat project. Dat engagement is cruciaal. Wij kunnen in Vlaanderen ons deel wel realiseren, en dan is dat goed voor de binnenvaart in Vlaanderen zelf. Maar voor de export hebben wij de Fransen en hun initiatieven zeker nodig. In uw antwoord gaf u toen aan dat er in het kader van het nieuwe kanaal Seine-Nord Europe de nodige grondverwervingen waren gebeurd en dat er op dat moment studies en terreinonderzoeken lopende waren. Eind 2020 zouden een aantal

voorbereidende werken in de eerste sector tussen Compiègne en Passel van start gaan. Midden 2021 zouden dan de effectieve werken in die sector gestart worden. De nodige aanbestedingsprocedures waren daarvoor aan de gang.

Intussen is de politieke context in Frankrijk enigszins veranderd. In april waren er presidentsverkiezingen in Frankrijk – de zittende president is gebleven - en daarna ook parlementsverkiezingen. Daarom heb ik de volgende vragen. In hoeverre beïnvloeden de verkiezingsresultaten het engagement van Frankrijk inzake het Seine-Scheldeproject? Hebt u daar nieuws over? Wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het project Seine-Nord Europe, dus het kanaal tussen Compiègne en Cambrai? Nam u de voorbije twee jaar extra initiatieven om de samenwerking met Frankrijk in dit project te stimuleren? Zo ja, welke?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Eerst wil ik het hebben over de weerslag van de verkiezingsresultaten op het Seine-Scheldeproject. Het project wordt internationaal gecoördineerd en opgevolgd door de Intergouvernementele Commissie (IGC) Seine-Schelde. Tijdens de laatste bijeenkomsten van de IGC, op 18 maart en 31 mei, zijn vanuit de Franse projectpartners alleszins geen signalen gegeven dat de recent herkozen Franse president Macron het project zou willen stopzetten. In zijn vorige ambtsperiode heeft hij het project steeds actief ondersteund. Ook in de Franse pers zijn tot op heden geen dergelijke signalen te bespeuren.

U vraagt naar de laatste stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het project Seine-Nord Europe. De voorbereiding en implementatie van dat project wordt in Frankrijk zonder meer voortgezet, waarbij in de jongste maanden enkele belangrijke mijlpalen zijn gerealiseerd. Zo werden vorig jaar alle benodigde vergunningen verworven voor de uitvoering van de werken voor de sector 1 van het nieuwe kanaal, een traject van 18,9 km tussen Passel en Compiègne. In deze sector zijn ook reeds de eerste voorbereidende werken uitgevoerd. Er zijn momenteel ook twee nieuwe kaaimuren in aanbouw en het nieuwe kanaaltracé wordt bouwrijp gemaakt. De eigenlijke kanaalwerken in deze sector zijn aanbesteed en zullen later dit jaar nog starten.

Ook voor de overige kanaalsectoren, 2 tot en met 4, een traject van in totaal 89 kilometer, zijn de technische voorontwerpen reeds goedgekeurd en wordt de uitvoering volop voorbereid, zowel qua studies als qua procedures. Hetzelfde geldt voor de zes nieuw te bouwen sluizencomplexen en de kanaalbrug over de Somme. De start van de werken in deze overige sectoren wordt momenteel verwacht tegen eind 2023, begin 2024.

U vraagt welke initiatieven ik de voorbije twee jaar nam om de samenwerking met Frankrijk in dit project te stimuleren. Net zoals voorheen hebben wij de afgelopen twee jaar zeker niet stilgezeten. Ondanks de covidcrisis zijn wij altijd de rol als volwaardige projectpartner binnen dit Europese project blijven waarnemen. In de eerste plaats gebeurt dit uiteraard door ons eigen aandeel in het programma consequent en volgens planning uit te voeren. De afgelopen twee jaar werden hierbij een aantal belangrijke mijlpalen gerealiseerd, zoals de indienststelling van de nieuwe sluizen in Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve en de start van de kalibreringswerken van het pand 140 van de Leie tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve. In 2020 en 2021 werd binnen de lopende subsidieovereenkomst een totaalbedrag van 98,57 miljoen euro aan studies en werken uitgevoerd.

Daarnaast is de goede samenwerking met Frankrijk en Wallonië in dit dossier de afgelopen twee jaar verder uitgediept binnen de werkzaamheden van de IGC en het Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV). Ter illustratie hiervan kan verwezen worden naar de voltooiing van het ratificatieproces van de Kaderconventie voor de Grensleie op 27 juli 2021 en naar de gezamenlijke opmaak

en indiening op 19 januari 2022 van een nieuw subsidiedossier voor Seine-Schelde in het kader van de eerste oproep tot projectvoorstellen onder het CEF2-mechanisme (Connecting Europe Facility).

Kortom, zetten wij onze engagementen in de uitvoering van het Seine-Scheldeproject onverminderd voort. De samenwerking met de andere partners binnen deze internationale samenwerking loopt heel goed. Ik hoop dat wij binnen de timing blijven.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Het is inderdaad een intergouvernementeel, Europees project. Daarbij is het belangrijk dat elk partner zijn beloofde bijdrage levert. Het verheugt mij te horen dat de werken aan de Leie vooruitgaan. Er zijn uiteraard nog stappen te zetten. Maar ik ben blij dat het pad dat ooit is uitgestippeld, wordt gerealiseerd met grote investeringen. In de marge daarvan wil ik u oproepen om zeker het aspect natuurherstel rond de Leie niet te vergeten. Ook dat is van belang. Wat de Franse houding betreft, merk ik dat die heel constructief is. Laat ons hopen dat het ook zo is voor de windmolens voor de kust van Duinkerken en onze Vlaamse kust.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ook mij boeit dit project. Een schip van 4500 ton kan een vracht vervoeren van 220 vrachtwagens, die van de weg kunnen gehaald worden. Ik vind het heel belangrijk om het transport over het water nog meer te promoten. Enkele weken geleden hadden wij hier in de commissie een debat over de files en het toenemend aantal vrachtwagens op ons wegennet. Wij moeten zeker met deze commissie en met de regering het transport over water ondersteunen.

Ik wil nog even iets zeggen over de vergroening van de sector. Ik weet dat er een Green Deal Binnenvaart is, met als einddoel een zero emissie voor de logistieke sector en dus ook voor de binnenvaart, tegen 2050. Minister, ik hoop dat er ook in deze commissie en in de Vlaamse Regering genoeg aandacht is voor de vergroening van de binnenvaart.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wij moeten inderdaad het natuurherstel rond de Leie blijven opvolgen, en dat doen wij ook. Ik wil u hierover zeker geruststellen, mijnheer Maertens. Hetzelfde geldt ook voor de vergroening van de sector, mevrouw Fournier. Ik bekijk hoe wij de binnenvaart kunnen stimuleren om de doelstelling van zero emissie in 2050 te kunnen halen. Wij hebben die doelstelling voor alle vervoersmodi, zowel die die over het water gaan als die over de weg.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid op de E40 in de Westhoek ten gevolge van de Franse grenscontroles – 3394 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, op woensdag 15 juni 2022 gebeurde op de E40 ter hoogte van Adinkerke richting Duinkerke een ongeval waarbij een auto inreed op een vrachtwagen die in de file stond. De bestuurder en de passagier zijn

overleden. De aanleiding zouden opnieuw de onverwachte grenscontroles in Frankrijk zijn. Het is al de vierde keer in twee maanden tijd dat er achteraan op de file wordt ingereden. In de strijd tegen de mensensmokkelproblematiek laat de Franse gendarmerie de laatste maanden het verkeer ook regelmatig afrijden op de kleine parking 'Aire des Moëres', net over de Franse grens, om er te controleren op eventuele transmigranten. Maar ook door de vele pretparkbezoekers, die de afrit van Adinkerke gebruiken om naar Plopsaland te gaan, staat het verkeer er vaak stil.

De burgemeester van De Panne, Bram Degrieck, vraagt al langer aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om de snelheid te verlagen en om signalisatieborden te plaatsen. Hij voorspelde al een tijdje geleden dat de tijd ons zou inhalen en dat er ooit wel een dodelijk slachtoffer zou vallen. Dat is helaas ook gebeurd. Meteen na het ongeval reageerde hij: 'Mijn bloed kookt. Ik ben niet alleen boos, maar ook wat verslagen', en ook dat 'de E40 een tikkende tijdbom is'. Hij vroeg dringend maatregelen om de E40 in zijn gemeente verkeersveiliger te maken. Hij eist een betere signalisatie van de files, een inhaalverbod voor vrachtwagens en een algemene snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur voor personenwagens en 70 kilometer per uur voor vrachtwagens tussen Veurne en de Franse grens. AWV besliste om dezelfde dag extra signalisatieborden te plaatsen aan de afrit voor Plopsaland De Panne. Twee mobiele tekstkarren waarschuwen voor de huidige verkeerssituatie, en een extra waarschuwingsbord voor grenscontroles moet ook bestuurders aanmanen om aandachtig te zijn.

Ik heb drie vragen voor u, minister.

Welke verkeersveiligheidsmaatregelen zullen nog genomen worden op de E40 nu de vakantie al begonnen is, en het verkeer richting Frankrijk, Plopsaland en de Westkust nog zal toenemen? Hebt u hieromtrent al overleg gehad met de lokale overheden?

Welke lessen trekt u uit het trieste ongeval op de E40 wat betreft het garanderen van de verkeersveiligheid bij grenscontroles in het algemeen, en eventueel ook bij wegenwerken?

Ten slotte, welke aanpak voorziet u voor deze zomer en welke bijkomende initiatieven neemt u in dit verband?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mevrouw Ryheul. We weten dat het Agentschap Wegen en Verkeer aan de grensovergang in De Panne recent werd geconfronteerd met onaangekondigde grenscontroles door Frankrijk. Het agentschap is onmiddellijk aan tafel gaan zitten met de gemeente De Panne, en heeft daaromtrent een aantal maatregelen genomen.

Zo werden er op 15 juni op twee locaties waarschuwingsborden geplaatst die de weggebruikers erop attent moeten maken dat er mogelijkheid is tot file. Dat is onder andere aan de brug ter hoogte van het complex Adinkerke en aan de brug ter hoogte van de Cappoenstraat.

Vanaf 17 juni werden er ook vooraankondigingsborden geplaatst tussen de Franse grens en de op- en afrit in Adinkerke om de weggebruikers te waarschuwen voor grenscontroles. Dat zijn vooraankondigingsborden zoals we die ook plaatsen bij wegenwerken op autosnelwegen. Dat is om weggebruikers ertoe aan te zetten om de snelheid gestaag af te bouwen naar de snelheidsbeperking die Frankrijk net over de grens heeft ingesteld.

Op 17 juni werden ook twee tekstkarren geplaatst in het kader van mobiele filestaartbeveiliging. Die zijn geplaatst net na het op- en afrittencomplex in Veurne

en net na het op- en afrittencomplex in Adinkerke. Daarop verschijnt dan het symbool van file als er verderop filevorming is.

Deze week werd ook nog een bijkomende mobiele galgpaal of portiek geplaatst en een tekstkar zodat de boodschap heel duidelijk is en alle weggebruikers erop geattendeerd worden.

Voor het toeristische verkeer zal de aangewezen rijroute naar Plopsaland via afrit Veurne nog eens extra benadrukt worden door bijkomende vaste signalisatieborden te plaatsen tussen Nieuwpoort en Veurne.

De administratie heeft wat dat betreft dus heel wat maatregelen uitgewerkt, verfijnd en versneld uitgevoerd na overleg met de lokale overheden en na kennis genomen te hebben van hun problematiek.

De fileproblematiek wordt evenwel veroorzaakt door onaangekondigde en niet afgestemde grenscontroles door de Franse politiediensten. De meest voor de hand liggende oplossing ligt dan ook daar. De gouverneur van West-Vlaanderen is, op vraag van zowel de lokale overheden als onszelf, in overleg met de bevoegde prefect. We willen dat overleg uiteraard alle kansen geven en we laten dat even zijn verloop kennen. Ik ga daarover dus op dit ogenblik geen verdere uitspraken doen.

Op langere termijn, in afwachting van realisatie omleidingsweg Adinkerke, is in de reserve 2022 van het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) een bedrag van 2,3 miljoen euro voorzien voor een modernere en betere dynamische beveiliging van de afritten van het complex Veurne. Dat zal ook een impact hebben op de afrit komende uit de richting van Frankrijk.

Op dit ogenblik zijn er ook besprekingen aan de gang voor het uitwerken van deze dynamische signalisatie. We denken dus dat we al heel wat maatregelen genomen hebben. Het is eigenlijk een beetje te vergelijken met het verhaal rond de Brexit-maatregelen die we destijds hebben uitgerold. Ook daar is de dynamische filestaartbeveiliging ingezet. Dat gebruiken we dus ook hier, voor de aankomende files, met het oog op meer verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Dank u wel voor uw antwoorden, minister. Het is inderdaad zo dat 15 juni voor het verkeer in West-Vlaanderen een gitzwarte dag was. Er vielen die dag maar liefst vijf doden te betreuren bij diverse verkeersongevallen. De gouverneur van West-Vlaanderen – u verwees er zelf al naar – riep toen ook op om bij mooi weer extra voorzichtig te zijn. Uit cijfers die hij al meer dan vijf jaar verzamelt over verkeersongevallen in onze provincie, blijkt dat het mooie weer ook vaak een rol speelt. Er gebeuren meer ongevallen in de maanden juni, juli en op mooie zonnige dagen. Vaak gebeuren ze op weekdagen, en 80 procent van de ongevallen gebeurt in een omgeving waar men de weg goed kent. Hij riep dan ook op om op mooie dagen extra voorzichtig te zijn. Mensen zijn dan ook meer ontspannen, en letten misschien minder goed op de baan. Daarom opperde hij het idee om sensibiliseringscampagnes daarop af te stemmen.

Ik vroeg me af, minister, of u dat voorstel genegen bent. Ik begrijp dat het vandaag wel kort dag is, want de zomervakantie is voor velen ondertussen al begonnen. Misschien kunt u dat meenemen naar een volgende campagne, volgend jaar? Misschien kan men hier volgende zomervakantie meer rond sensibiliseren en oproepen om waakzaam te blijven in het verkeer, ook als het mooi weer is.

Minister, het is wel frappant dat er pas nadat de ongevallen gebeurd zijn maatregelen getroffen zijn. Dan pas heeft ook de gouverneur contact opgenomen met de Franse collega's. U verwees ernaar: ikzelf en enkele collega's hebben u vorig

jaar in de commissie ook ondervraagd over de talrijke files aan de grensovergangen, ten gevolge van de Franse controles. Dat was op de E17, zowel in Rekkem als in Adinkerke. We hadden het er toen ook over hoe daar in de toekomst vlotter over zou kunnen worden gecommuniceerd, wanneer er controles zijn. U gaf toen aan dat in het kader van de Eurometropolis een voorstel gelanceerd was om samen een informatieplatform te ontwikkelen waarop de gegevens automatisch met elkaar worden gedeeld. Tot dan gebeurde die informatieoverdracht op een zeer persoonlijke wijze. Minister, u sprak toen uw hoop uit dat er beterschap zou komen in het kader van dat informatieplatform. Waar staan we vandaag met de oprichting van zo'n informatieplatform, zodat er op een snellere manier informatie kan uitgewisseld worden, zodat we geen files hebben aan onze grensovergangen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik sluit me volledig aan bij de vraag van collega Ryheul. We hadden het daarnet nog met het Seine-Scheldeproject over de goede samenwerking met Frankrijk. Maar hier stel ik mij fundamentele vragen over de samenwerking. Het is niet de eerste keer dat deze problematiek hier aan bod komt. Ik woon omzeggens op de grens. Ik heb het dus al heel vaak meegemaakt dat Frankrijk maatregelen neemt waardoor er onveilige situaties gecreëerd worden op ons grondgebied, op lokaal grondgebied of op Vlaams grondgebied.

Collega Ryheul verwees naar het informatieplatform vanuit de Eurometropool. U verwees naar een overleg van de gouverneur met de Franse diensten, maar telkens opnieuw hollen we weer achter de feiten: Frankrijk beslist. Wij hebben problemen en pas dan gaan we in overleg. Minister, ik herhaal nog eens de vraag die we al verschillende keren in de commissie gesteld hebben. Het is echt wel noodzakelijk dat er een fundamenteel, structureel overleg met de Fransen opgezet wordt als zij maatregelen nemen die vooral een grote impact hebben op onze verkeersveiligheid – dat is nog het belangrijkste –, dat ze dat op voorhand meedelen, zodat wij op voorhand de nodige maatregelen kunnen nemen om dergelijke incidenten en dodelijke verkeersslachtoffers te vermijden. We kunnen dit vermijden door overleg. Minister, ik doe nogmaals mijn oproep: kijk wat er mogelijk is om dit op voorhand te bespreken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Ik deel die bekommernissen. Mevrouw Fournier, het klopt: voor de infrastructuurwerken hebben we een goede samenwerking met Frankrijk. We zitten samen in de intergouvernementele werkgroep. Het overleg en de opvolging van wat er afgesproken is, loopt daar heel goed. Daar zijn we heel tevreden over.

Nu, hier gaat het specifiek over een aantal controles die de wegpolitie doet vanuit Frankrijk. Het is natuurlijk hun volkomen recht, maar we kunnen niet ontkennen dat die informatiedoorstroming naar onze federale politie het best wat beter zou verlopen. Maar dat is natuurlijk ieder zijn bevoegdheid. Omdat jullie vragen hoe het met dat informatieplatform zit: het is aan de betrokken partijen. Op dit ogenblik is het vooral de gouverneur van West-Vlaanderen, samen met de federale politie, die moet kijken hoe ze samen met de Franse politiediensten veel beter die informatie met elkaar kunnen afstemmen. Op het moment dat wij signalen kregen van lokale overheden, via politiediensten of van de federale wegpolitie dat er ingegrepen moest worden, op dat moment is het Agentschap Wegen en Verkeer als wegbeheerder onmiddellijk overgegaan tot het nodige uitvoeren van. Dat is dan het plaatsen van de tekstkarren, de nodige signalisatie om als wegbeheerder in te spelen op de verkeersveiligheid.

Maar dat de informatie tussen de politiediensten onderling over de grenzen heen beter kan: ik heb er vertrouwen in dat de gouverneur daar met de prefecten

hopelijk tot een goed vergelijk komt en dat het in de toekomst alleen maar beter kan verlopen. Laat ons dat hopen.

De voorzitter: De heer Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik kijk vooral uit naar het resultaat van het overleg tussen de gouverneur, de federale politie en de Franse collega's. U was daar heel vaag over. Hopelijk krijgen we daar snel duidelijkheid over, want deze zomer mogen we ongetwijfeld diverse files verwachten op onze Vlaamse wegen, niet alleen omdat de mensen weer massaal naar onze Vlaamse kust zullen trekken, maar ook door de wegenwerken – ik denk maar aan de herstellingswerken die straks op de E403 in beide richtingen zullen opstarten –, maar ook door toeristen die richting Frankrijk zullen rijden. Laat ons hopen dat dit allemaal zonder al te veel files en vooral zonder veel ongelukken mag gebeuren, zodat iedereen toch optimaal van zijn vakantie kan nagenieten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de European Mobility Package
– 3497 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): In augustus 2020 werd op Europees niveau een European Mobility Package goedgekeurd. Deze nieuwe wetgeving moet oneerlijke concurrentie en sociale dumping in de Europese transportsector verminderen met duidelijkere regels en betere wetshandhaving. Het gaat dan onder andere over het detacheren van werknemers en het versterken van de handhaving van de cabotagewetgeving.

De meest controversiële regel was ongetwijfeld de 'terugkeer van vrachtwagens', die in werking trad op 21 februari 2022. Volgens de verordening moet een vrachtwagen die wordt gebruikt voor internationaal vervoer, elke acht weken terugkeren naar de operationele basis van het transportbedrijf in het land waar de vrachtwagen werd geregistreerd. Deze stap komt mogelijk in gevaar doordat een aantal lidstaten beroepsprocedures hebben opgestart bij het Europees Hof van Justitie voor een gedeeltelijke en volledige nietigverklaring van de wetgeving. We hebben het hierover ook al gehad in de commissie in maart 2021. Ik volg uw zienswijze, minister, en wil deze discussie niet herhalen, want het blijft wachten op het definitieve resultaat. Toch heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie ondertussen het verzoek van Bulgarije afgewezen om de toepassing van de meest controversiële bepaling in verband met de terugkeer van vrachtwagens uit te stellen.

Terwijl we dus wachten op een definitieve uitspraak moet deze regel in de praktijk worden gebracht. In onze wetgeving is er nog geen stap gezet om de Europese richtlijn om te zetten in een nieuw decreet.

Daarom had ik graag van u geweten, minister wat uw houding is in dit dossier. Wanneer wilt u initiatief nemen om de richtlijn om te zetten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Uw eerste vraag was: wat is onze houding in dit dossier? Ik moet bevestigen wat ik reeds eerder in deze commissie heb gezegd, in de commissievergadering van 4 maart van vorig jaar: vanuit Vlaanderen vinden wij

een verplichte terugkeer, elke acht weken, van het voertuig naar de thuisbasis alleszins een nuttig onderdeel van het mobiliteitspakket wegvervoer. Deze bepaling kan bijdragen tot het creëren van een eerlijker speelveld in de wegvervoersector.

Wat betreft de omzetting: de administratie is op dit moment bezig met een ontwerp van decreet omtrent de bepalingen uit verordening (EU) 2020/1055 die specifieke aanpassingen in de Vlaamse regelgeving vereisen. Tegelijkertijd moeten we ook wel meegeven dat een aantal bepalingen van de Europese verordening sowieso onmiddellijk en rechtstreeks van toepassing zijn in alle lidstaten. Zo geldt de specifieke bepaling rond de terugkeer van het voertuig; die moet niet meer apart worden omgezet en is automatisch al van kracht door de Europese verordening. De andere bepalingen van de hele Europese regelgeving zetten we om; weldra komen we met de voorbereidingen richting de Vlaamse Regering, met een ontwerp van decreet.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dat was duidelijk, minister. Ik heb er eigenlijk geen verdere vragen meer over.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van de kunstbouwwerken in het relanceplan
– 3498 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): De Vlaamse Regering heeft in september 2020 een Vlaams relanceplan met 180 projecten opgesteld, waarmee het de gevolgen van de COVID-19-pandemie wil opvangen en een veerkrachtiger Vlaanderen wil uitbouwen. Daarvan maken 55 projecten ook deel uit van het nationaal relanceplan, waarvoor Vlaanderen Europese middelen krijgt. Het Rekenhof heeft in maart 2022 aan het Vlaams Parlement twee rapporten bezorgd: enerzijds heeft het in een auditrapport de visie, de opmaak, de doelstellingen en de opvolging van het plan geëvalueerd, anderzijds heeft het op verzoek van het Vlaams Parlement een evaluatierapport gemaakt van de voortgangsrapportage waarin de Vlaamse Regering over de stand van zaken van alle projecten communiceert. Deze documenten werden in maart besproken in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie.

Tijdens de bespreking en de evaluatie werden uiteraard niet alle 180 projecten besproken, maar er werd alleen op de grote lijnen ingegaan. Een van de opmerkingen over de projecten vind ik wel de moeite om in deze commissie te behandelen. Voor het relanceproject ‘Assetmanagement – aanpakken cat. 4-kunstbouwwerken in slechte staat’ krijgen zowel de ‘omschrijving indicator’ als de ‘streefwaarde en timing’ telkens een rode button. Rood betekent dat de informatie in de voortgangsrapportage voor de betrokken rubriek niet in orde is.

In de bijlage lezen we dat de mijlpalen te vaag omschreven zijn. Begrippen als ‘herbouw van’ of ‘renovatie van’ duiden onvoldoende wat bedoeld wordt: studie, start werken, einde werken? Als het einde van de werken bedoeld wordt, dan ontbreken tussenliggende mijlpalen. En zo staat verder: “Drie mijlpalen hebben als datum 2021 Q4 en een vermelding op schema. Aangezien die datum voorbij is, kan de status enkel niet gerealiseerd, gerealiseerd of vertraging zijn.”

Het Rekenhof suggereert als oplossing: "Eventueel kunnen indicatoren, zoals het aantal gegunde projecten of het aantal gestarte projecten, gebruikt worden. Maar de opvolging van deze stappen per project aan de hand van mijlpalen is meer aangewezen."

Minister, kunt u zich vinden in de opmerkingen van het Rekenhof? Op welke manier zult u de evaluatie van de kunstbouwwerken bijstellen? Zit de aanpak van de bouwwerken volgens u op schema?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank voor de vragen, mevrouw Fournier. Het Rekenhof heeft inderdaad twee rapporten opgesteld: een auditrapport en een evaluatierapport rond de voortgangsrapportage van het relanceplan. Het Rekenhof heeft zich hierbij gefocust op de rapportage van de Vlaamse Veerkracht zelf, maar niet op datgene wat voor ons binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van groot belang is: de link met het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP). In dat GIP wordt natuurlijk ook gerapporteerd over de investeringen van het hele beleidsdomein, inclusief de relanceprojecten. We hebben kennisgenomen van de opmerkingen van het Rekenhof. We willen daar dan ook de nuance in duidelijk maken dat dat eigenlijk toch belangrijk is om mee te geven.

Dus als het eerst gaat over mijlpalen die te vaag omschreven zijn of over tussenliggende mijlpalen die ontbreken, specifiek rond het assetmanagement: het assetmanagement dat wij uitgerold hebben, heeft betrekking op een hele waaier aan infrastructuurprojecten om de kunstwerken die in slechte staat zijn, categorie 4 en 5, te herstellen of te verbeteren. Dat zit niet alleen in het kader van het relanceplan, maar dat zit in dat hele GIP volledig verwerkt. Maar een deel van de relancemiddelen wordt ook gebruikt om een aantal kunstwerken in slechtste staat versneld te kunnen verbeteren. Wat dat betreft, zitten misschien in de audit of in de relanceplanrapportage niet de hele details van de vooruitgang, maar je gaat dat wel in detail zien in ons GIP. De rapporteringswijze en de timing die centraal voor het hele relanceplan opgesteld wordt, leent zich dus minder tot het opstellen van heel gedetailleerde tussenliggende mijlpalen per project. Vaak gaat het ook over heel technische begrippen. Daarvoor is er te weinig marge in het rapporteringsforum van het relanceplan.

Wat betreft de opmerking over de onduidelijkheid over de onderliggende initiatieven, als het gaat over herbouw, renovatie, studie, enzovoort: mijn administratie krijgt bij elke rapporteringsronde feedback vanuit het relancecomité of van het Rekenhof zelf. Zij neemt die opmerkingen dan ook altijd ter harte. Bij de nieuwste rapporteringsronde, status 1 juni, zullen telkens de titels via onderliggende initiatieven verder verduidelijkt worden, zodat dat naar alle instanties nog wat meer gekaderd kan worden.

Met betrekking tot de invulling van het begrip timing kan ik meegeven dat de in het rapport opgenomen timing steeds slaat op het opleveren van de werken, tenzij er expliciet sprake is van een studie, dan betreft het de oplevering van de studieresultaten. Ook in de statusupdate die zeer binnenkort zal volgen in het recentste rapport, kun je de hele progressie heel nauw opvolgen. Wat dat betreft, komen we daar zeker tegemoet aan alle opmerkingen.

Uw tweede vraag was: in welke mate gaan we de evaluatie van de kunstbouwwerken bijstellen? We werken volop aan de optimalisatie van de rapportering. Ook de toekomstige instructies van de collega's binnen het relancecomité en het Rekenhof zullen allemaal ter harte worden genomen, zodat we de progressie in de besteding en resultaten van de relancemiddelen nog meer naar buiten kunnen brengen.

Rond onze aanpak zitten we op schema. Wat betreft de kunstwerken in dit relanceprogramma kan ik alvast meegeven dat een initiatief werd stopgezet, maar meteen ook werd vervangen door een ander prioritair kunstwerk. Als we zien dat het niet vlot genoeg vooruit gaat met welbepaalde items, dan schakelen we onmiddellijk. Soms kan het door vergunningen of onteigeningen niet vlot genoeg verlopen en dan vervangen we dat onmiddellijk. Het merendeel van de plannen die zijn gealloceerd aan de relancemiddelen verlopen echter volgens de planning.

Wat natuurlijk ook nog wel een aandachtspunt is, is de sterke stijging van de bouwprijzen. Dat zullen we goed moeten opvolgen. Het speelt natuurlijk bij alles en iedereen, ook bij de lokale besturen, maar het speelt een infrastructuur-departement als het Departement Mobiliteit en Openbare Werken – met ruim 2 miljard euro aan investeringen – natuurlijk heel veel parten. Wat dat betreft moeten we heel goed opvolgen hoe we het relancebudget zo snel mogelijk kunnen aanwenden voor de keuzes die we hebben gemaakt, maar dan ook rekening houdend met de evolutie van de prijzen. Kortom, het is zaak om dat heel goed te blijven opvolgen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dat was eigenlijk mijn bijkomende vraag: hoe gaat u om met de evolutie van de bouwprijzen? We hebben die vraag ook enkele weken geleden gesteld in de commissie, toen het ging over de begrotingsaanpassing. Collega Karin Brouwers heeft die vraag gesteld. U zei toen dat het momenteel geen impact had op de begrotingswijziging, maar dat het wel volledig zal worden meegenomen naar de begrotingsbespreking. Ik ga er dus van uit dat dat een heel grote meerkost zal zijn en ik stel me de vraag hoe het allemaal zal worden bekostigd. Als jullie te lang wachten, zal er dan opeens een heel groot bedrag bij komen? We zullen het hier nu niet bediscussiëren, maar ik denk dat het wel voor extra kosten zal zorgen – niet alleen in onze commissie, maar ook in andere commissies – en dat het geen evidentie zal zijn om de begroting te kunnen maken. Maar dat is ook het probleem van uw collega.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dat laatste klopt zeker en moeten we heel nauw opvolgen, maar zoals ik al zei over alles wat met investeringen te maken heeft: we hebben jaar na jaar een investeringsbudget van ongeveer 2 miljard euro. We hebben al een studie laten maken en daaruit blijkt dat we eigenlijk al met een enorme impact zitten van de inflatie. We kunnen een euro natuurlijk maar één keer uitgeven. Als de prijzen zo exponentieel stijgen, betekent dat dat we een heel aantal elementen zouden moeten schrappen als we met hetzelfde bedrag blijven zitten. We moeten inderdaad kijken hoe we daarmee omgaan, want al die werken zijn wel absoluut noodzakelijk. We hebben een enorme onderhoudsachterstand op tal van vlakken. U vroeg in deze vraag naar de kunstwerken, en ook al onze assets, de bruggen, de tunnels en noem maar op, moeten we alle aandacht blijven geven.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik hoop inderdaad dat er niet te veel werken geschrapt zullen moeten worden en we dat toch heel nauw bekijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsdoden door openzwaaiende autodeuren
– 3515 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toepassen van de 'Dutch reach' om fietsongevallen door openzwaaiende autodeuren te vermijden
– 3534 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): De voorbije twee weken overleden twee fietsers ten gevolge van een automobilist die het autoportier openzwaaide zonder te weten dat er een fietser aankwam. Dat zijn twee tragische, maar vooral vermijdbare ongevallen. Uit cijfers van mijn schriftelijke vraag nr. 1624 van 14 september 2021 blijkt dat er in Vlaanderen de afgelopen vijf jaar telkens tussen de tweehonderd en driehonderd ongevallen met fietsers gebeurden door een openslaande autoportier. Die cijfers zijn een onderschatting, omdat niet altijd aangifte wordt gedaan. Veel fietsers kennen die angst als zij langs een rij geparkeerde wagens moeten fietsen. Heel die tijd moeten zij erop beducht zijn dat niet iemand plotseling zijn of haar portier openslaat.

Uit uw antwoord bleek ook dat zulke ongevallen meestal gebeuren op wegen zonder fietspaden of met aanliggende fietspaden. Een voldoende brede tussenstrook tussen parkeerplaatsen en het fietspad is belangrijk. Minister, u bevestigde eerder al dat het nieuwe fietsvademecum, dat deze zomer wordt verwacht, de aanbeveling voor de tussenstrook van 50 naar 75 cm zou optrekken. Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag blijkt echter dat u en uw administratie niet over de gegevens beschikken over het al dan niet voorkomen van een tussenstrook en de breedte daarvan. Wel wordt deze parameter meegenomen in de beoordeling voor de inrichting van fietspaden in het rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen'. Minister, het zou goed zijn dat u daarop een beter zicht zou hebben.

Naast infrastructuur is ook gedrag belangrijk bij het vermijden van dergelijke ongevallen. Autobestuurders die de 'Dutch reach', het openen van het autoportier met de hand die het verst van het portier verwijderd is, hanteren, hebben een veel beter zicht op eventueel aankomende fietsers. Dan draait de chauffeur immers automatisch zijn hoofd naar achteren. Tijdens de commissievergadering van 18 november 2021 was er unanimiteit bij de commissieleden en u, minister, over het nut van deze maatregel. U stelde dat u met de sector van de rijopleidingen en rijexamens zou samenzitten en dat u hen zou aansporen om meer de focus te leggen op deze voorzorgsmaatregel. Daarnaast zou ook de mogelijkheid bekeken worden om een verkeersveiligheidscampagne rond de 'Dutch reach' te organiseren.

Ik heb daarover volgende vragen. Vooreerst een vraag die misschien al honderd keer is gesteld: wanneer komt het fietsvademecum er? Kunt u daar nu eindelijk al een datum op plakken? Welke initiatieven hebt u sinds de commissievergadering van 18 november 2021 genomen om het gebruik van de 'Dutch reach' te stimuleren? Komt er een campagne om het gebruik van de 'Dutch reach' te stimuleren? Wilt u laten analyseren waar deze ongevallen hoofdzakelijk gebeuren? En wilt u desgevallend gevaarlijke punten specifiek voor dit type ongevallen aanpakken?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Op enkele dagen tijd stierven er eind juni in Limburg twee fietsers door openzwaaiende autoportieren. Het is steeds een gevaarlijke situatie als de automobilist de deur opent en de fietsers niet ziet. Ieder jaar sterft er op die manier gemiddeld 1 fietser en worden er ongeveer 300 fietsers gewond. We weten dat dit cijfer een onderschatting is, omdat niet alle ongevallen zo worden geregistreerd. Dergelijke cijfers zijn niet nieuw, want vorig jaar werden en er zo 333 ongevallen geregistreerd. In november 2021 werd onder andere door collega Bex een vraag gesteld over de 'Dutch Reach'. Het is een eenvoudige techniek, de zogenaamde 'Nederlandse greep', om een dergelijk ongeval te voorkomen. De autobestuurder moet eenvoudigweg zijn autodeur openen met zijn rechterhand, waardoor hij automatisch een kwartdraai naar links maakt en zowel in de autospiegel als over zijn schouders kan checken of er geen fietser aankomt.

U stelde in de commissie dat dit een goede, simpele maatregel is waarmee een positief resultaat behaald kan worden. Dit concept is ondertussen niet alleen in Nederland bekend, ook in het Verenigd Koninkrijk wordt dit afgedwongen van de bestuurders. Het zit er met andere woorden verplicht in de opleiding. Tot slot kreeg u over de 'Dutch reach' ook al een schriftelijke vraag, waarop u antwoordde dat er al rijscholen zijn die dit opnemen in hun curriculum. U schreef ook dat het toepassen van de 'Dutch reach', of een andere boodschap die aanmaant tot voorzichtigheid bij het openen van een portier, een element is dat in een volgende fietsveiligheidscampagne zou kunnen worden meegenomen. Maar er waren dus nog geen concrete acties voorzien.

Ondertussen heeft federaal minister van Binnenlandse Zaken Annelies Verlinden over de 'Dutch Reach' gezegd tegen de kranten: "Het is een gezonde reflex om ongevallen te voorkomen. Ik moedig dan ook alle initiatieven van de deelstaten aan om hier preventief op in te zetten."

Daarom had ik graag het volgende geweten. Welke acties zult u nemen om het aantal ongevallen tussen fietsers en openzwaaiende autoportieren te verminderen? Welke verwachtingen stelt u aan de rijopleiding?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het betreft hier vragen over de 'Dutch reach', maar de heer Bex informeert ook naar het fietsvademecum. Gisteren kwam dat ook aan bod in de plenaire vergadering. Volgende week, 13 juli, is er opnieuw een Taskforce Verkeersveiligheid. Het fietsvademecum is uitgebreid besproken op de vorige vergadering. Toen waren er heel wat opmerkingen. Die zijn nu alle verwerkt. Het vademecum is aangepast volgens de opmerkingen van de experts. Op de vergadering van 13 juli kunnen wij het allicht goedkeuren. Het is wel een dynamisch document, waarin nog openingen zijn gelaten voor pragmatische oplossingen. Het is ook geen bijbel maar een aanbeveling voor de herinrichting van de toekomstige infrastructuur. Overigens garandeert een vademecum niet dat plots alles in perfect duidelijke omstandigheden zal verlopen. *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

Maar voor de zomer zal het fietsvademecum klaar zijn. Volgende week is het afgewerkt.

Nu ga ik over tot de 'Dutch reach'. Mijnheer Bex, ik hoop dat u het als voorstander zelf altijd toepast. Ik zie in elk geval het nut in om die handelswijze te propageren. Zoals u het zegt, mijnheer Bex, laat zij de bestuurder niet alleen naar voren kijken bij het openen van het portier. Maar men kan zelfs met de 'Dutch reach' nog altijd afgeleid zijn, of naar beneden kijken als er bijvoorbeeld iets gevallen is. Het is een nuttig instrument maar geen mirakeloplossing. Ik vind het in elk geval een goede reflex en daarom promoot ik het en sensibiliseer ik errond. Het maakt deel uit van de rijopleiding. Bij de rijopleiding focussen alle instructeurs daarop. Ook wordt er

duidelijk op gelet of men gaat kijken in de linkerachteruitkijkspiegel bij het openen van het portier.

Ik heb dat ook al eerder aangekaart bij Federdrive, de federatie van autorijscholen, die me bevestigen dat de 'Dutch reach' wel als een good practice wordt aangeleerd bij kandidaat-bestuurders die hun opleidingstraject bij een erkende rijschool volgen. Maar het is geen verplichting waarop geëxamineerd wordt, het is sensibilisering. Die sensibilisering is ook gericht op de mensen die de vrije begeleiding op zich nemen. Ik vind het een goede voorzorgsmaatregel.

De heer Bex vroeg naar een specifieke campagne. Ik ben aan het bekijken hoe de 'Dutch reach' een onderdeel kan uitmaken van de nieuwe fietscampagne die wordt uitgewerkt voor de campagnekalender voor 2023. Maar dat moet nog geconcretiseerd worden. De fietsveiligheidscampagne die we voerden in maart en april 2021 benadrukte hoffelijkheid en wederzijds begrip tussen weggebruikers. Het alert houden van iedere bestuurder en inzittende van het voertuig in functie van andere weggebruikers, zoals fietsers, lijkt in dat kader ook zinvol.

Is er bijkomend onderzoek? Zoals u zelf aangeeft, mijnheer Bex, speelt gedrag een belangrijke rol in deze specifieke ongevallen. Dit type ongevallen is minder gebonden aan een specifieke puntlocatie. Het lijkt me dan ook in eerste instantie aangewezen in te zetten op educatie en sensibilisering, om zodoende in te spelen op het gedrag van de weggebruikers om dit type ongevallen in de toekomst te voorkomen. Los daarvan en aanvullend werken we uiteraard ook aan de infrastructuur en maken we werk van de toepassing van het fietsvademecum. Wij willen zeker de fietspaden verbreden volgens de instructies van het nieuwe fietsvademecum. U weet dat wij tal van initiatieven nemen voor het promoten van fietsstraten en fietszones, en dat wij dat aankaarten bij de lokale besturen. Het nieuwe fietsvademecum zal de voorgeschreven gangbare 'schuwafstand' tussen geparkeerde voertuigen en de rand van het fietspad optrekken van 50 tot 75 centimeter. Daardoor zullen heel wat plaatsen alvast veiliger worden voor fietsers, specifiek voor ongevallen met openslaande autoportieren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik dacht dat uit de onbeholpen manier waarop ik de 'Dutch reach' uitbeeldde, toch wel duidelijk genoeg bleek dat ik zeer zelden de auto gebruik, maar dat geheel terzijde.

We mogen deze problematiek toch niet onderschatten, niet alleen – en dat is al erg genoeg – door de vele gewonden en zelfs doden die door die openslaande autoportieren vallen, maar ook omdat het een effect heeft op het veiligheidsgevoel van fietsers. Mensen voelen zich echt niet op hun gemak als ze op de fiets zitten en naast een rij auto's moeten doorrijden. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we daar meer rond doen. In eerste instantie moet dat gebeuren op het vlak van infrastructuur, weginrichting, en door ervoor te zorgen dat er voldoende afstand is tussen de afgescheiden fietspaden en de geparkeerde wagens. Anderzijds moet dat toch ook gebeuren via sensibilisering en de actie om autobestuurders te overtuigen dat ze de deur openen met de hand die het verst van de deur is verwijderd. Het gaat trouwens niet alleen over autobestuurders, maar ook over passagiers. Voor hen geldt net hetzelfde.

Op dat vlak blijf ik toch wat op mijn honger zitten. Ik vind dat er weinig concrete vooruitgang is geboekt ten opzichte van de vraag die ik u meer dan een half jaar geleden heb gesteld. Ik hoop dat er effectief een campagne komt waarin duidelijk blijkt dat u dat wenst te promoten. Ik vind het alleen wat raar dat u zegt dat er in 2023 een fietscampagne komt en dat u dat daarin zult promoten. Dat doet me wat denken aan krantenartikels waarvan de titel dan luidt 'Fietser verongelukt wanneer hij tegen een openslaande deur rijdt'. Het is natuurlijk niet de fietser die het

probleem is, maar de openslaande deur. Moet het een fietscampagne zijn? Neen, het moet een campagne zijn die autobestuurders en autogebruikers bewust maakt dat ze meer moeten opletten. Kunt u nog wat verduidelijken in welke mate die campagne op fietsers of eerder op autogebruikers is gericht? Want dat laatste lijkt mij toch de logische gang van zaken.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik had dezelfde opmerking als de heer Bex. U zei dat u dat in de fietscampagne wilde integreren, maar ik denk dat de focus veel meer op de autobestuurder moet worden gelegd en niet op de fietser. Het is eigenlijk de chauffeur die een bepaalde handeling moet doen, niet de fietser.

U verwijst naar de campagne die in 2023 zal worden gevoerd. Kan dat niet vroeger? We vragen hier in de commissie wekelijks om campagnes op te zetten, dus ergens begrijp ik wel dat dat maar in 2023 zal gebeuren en dat er prioriteiten moeten worden gesteld. Je kunt ook niet om de paar dagen een nieuwe campagne lanceren. Het wordt dus 2023. Dat is nog een eindje, maar in tussentijd kunt u er bij de verschillende rijopleidingen toch wel op aandringen om dit al mee te geven, minister. Het is maar een kleintje om dit aan toekomstige chauffeurs mee te delen en daar de nadruk op te leggen. Dat kan gewoon mondeling gebeuren, dus ik zou er toch nog wel voor ijveren om dit zo snel mogelijk te doen. De heer Bex verwees in eerste instantie naar de weginfrastructuur, maar ik zou in eerste instantie contact opnemen met de rijopleidingen, zodat zij dat kunnen meegeven. Dat zal veel sneller en efficiënter zijn.

Voor de rest heb ik geen bijkomende vragen meer.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Ik ben het er niet mee eens dat de fietser het probleem is. Het probleem is de openzwaaiende deur. Voor mij is dit een gedeelde verantwoordelijkheid. In het verkeer moet iedere weggebruiker anticiperen.

Ik ben het ermee eens dat er nog te veel fietsers gewond raken door die openzwaaiende deuren. Vias denkt zelfs dat het aantal in werkelijkheid nog hoger ligt. Opvallend is wel dat een derde van dit soort ongevallen met een elektrische fiets gebeurt. Deze cijfers tonen toch wel aan dat dat een duidelijk probleem is. Het hoge aantal ongelukken is waarschijnlijk ook te wijten aan een mix van factoren, zoals de hogere snelheid van elektrische fietsen, maar ook de verminderde opmerkzaamheid van autochauffeurs en fietsers.

Minister, in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag over dit onderwerp van 4 februari gaf u ook wel aan dat de 'Dutch reach' geen mirakeloplossing is en dat die onder de noemer van de voorzorgsmaatregelen valt. Wij volgen u dan ook in uw mening dat het aanreiken van de techniek in de rijopleiding van beginnende chauffeurs sensibiliserend kan werken. Daar moet inderdaad verder de aandacht op worden gevestigd. Positief is ook dat de sector van de rijopleidingen en rijexamens hier verder volledig op focust, zoals u daarnet meegaf. Dit moet blijven worden opgenomen in die rijopleiding om zo de jonge bestuurders bewust te maken van het gevaar en dat ervoor te zorgen dat ze behoedzaam hun autodeur openen.

Ten slotte zijn we ook van mening dat door wat bijkomende sensibilisering dergelijke ongevallen met fietsers drastisch kunnen worden ingeperkt. Een verplichting lijkt ons absoluut niet zinvol, aangezien dat ook niet echt controleerbaar is. Een sensibiliseringscampagne lijkt ons wel zinvol. We kijken ernaar uit dat u de boodschap van de 'Dutch reach' ook in een volgende fietscampagne meeneemt, minister.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Bedankt voor de interessante vraag, collega's. Ik denk dat we inderdaad aandacht moeten hebben voor de problemen die er zijn met openslaande portieren. In Limburg zijn er de afgelopen maand inderdaad twee fietsers om het leven gekomen. De 'Dutch reach' is inderdaad een goede manier ter preventie. Ik denk dat we het daar allemaal over eens zijn. Ik ben blij van de minister te horen dat de rijopleiding daar aandacht aan geeft.

Anderzijds moeten we ook durven te kijken naar de oorzaak van dergelijke ongevallen. Want het is duidelijk dat die in opmars zijn. Ik heb recent een schriftelijke vraag ingediend over zo'n mogelijke oorzaak, minister. Het is algemeen geweten dat auto's alsmaar breder worden en zich in kleine parkeerplaatsen moeten wringen. Daardoor staan de wagens vaak dichter bij het wandel- of fietspad op de rijweg, wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid.

De Vlaamse richtlijn schrijft voor dat bij heraanleg van wegen parkeerplaatsen twee meter breed zijn, maar sommige steden en gemeenten hanteren eigen afmetingen als ze wegen heraanleggen. Zo ligt de breedte van parkeerplaatsen in Gent op 1,80 meter en in Antwerpen op 2,20 meter. Het AWV wil de beperkte ruimte die beschikbaar is, zoveel mogelijk inrichten voor voetgangers en fietsers en is daarom niet van plan om parkeerplaatsen breder te maken. Wel voorziet het bij de heraanleg van wegen tegenwoordig vaker een schuwzone tussen de parkeerplaats en het fietspad.

Dat brengt mij tot de volgende bijkomende vragen, minister. Hoe evalueert u de huidige richtlijn in Vlaanderen? Bent u van oordeel dat die vandaag afdoende is? Hoe evalueert u de verschillende lokale normen? Bent u op de hoogte van de normen die men hanteert in het buitenland? Welke lessen kunnen daaruit getrokken worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Wat de campagne betreft: het gaat niet louter over een fietscampagne. Het is een fietsveiligheidscampagne. Dat past natuurlijk in de fietsveiligheid, waarbij iedereen de nodige aandacht en verantwoordelijkheid moet hebben. Ik heb daarstraks al op de analogie met de hoffelijkheidcampagne gewezen. Daar focussen we ook niet alleen op de hoffelijkheid van de fietser. Dat past ook in de fietsveiligheid.

Jullie vragen dan waarom dat pas in de kalender van 2023 zit. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde maakt een kalender op inzake de campagnes en de sensibiliseringsacties die ze opstellen en wij bekijken dat dan met hen. Nu kijken we dus al naar de kalender voor volgend jaar. Uiteraard hebben we vandaag ook nog heel wat sensibiliseringsacties lopen. We moeten ook zien dat er geen overkill is. Want jullie zeggen zelf dat er hier iedere week wel een vraag komt. De ene dag is het lachgas, de andere dag zijn het e-steps, nog een andere dag zijn het de speedpedelecs. Kortom, we krijgen heel veel vragen om extra campagnes en sensibiliseringsacties te doen. We moeten voorkomen dat er een overkill is.

Er wordt dus zeker alle aandacht geschonken aan het verhaal van de openslaande portieren en de fietsers die eraan komen, maar ik moet daarbij aangeven dat we oplettendheid vragen van iedereen, collega's. Het is immers ook heel vaak zo dat de fietser niet alert genoeg is. We hebben de solo-ongevallen waarbij een fietser tegen een paaltje rijdt. Dan kan men moeilijk zeggen dat dat alleen aan dat paaltje te wijten is, tenzij dat paaltje daar plots opgedoken is. Ik wil maar aangeven dat die oplettendheid de verantwoordelijkheid is van elke weggebruiker, zowel de autogebruiker die zijn portier opent – doe het liever met de 'Dutch reach' en kijk of je niemand hindert bij het openen van het portier – als de fietser. Of het nu een gewone fietser is of een elektrische fietser of een wielrenner, dat maakt niet uit. Ook zij moeten kijken, op het moment dat zij hun weg vervolgen, dat er geen hindernissen zijn op hun weg.

De sensibiliseringscampagnes heb ik verduidelijkt. Die passen in een fietsveiligheidscampagne. Rond de 'Dutch reach' willen we sensibiliseren in het kader van de rijopleiding, maar niet verplichtend, zoals ik daarstraks al gezegd heb. Het is inderdaad niet controleerbaar, maar tegelijk weten we dat er soms ook mensen met een beperking zijn die onmogelijk die 'Dutch reach' kunnen doen. Dus: geen verplichting, wel volop blijven sensibiliseren in de rijopleidingscentra.

Mevrouw Moors, ik heb al meegegeven dat we in het nieuwe fietsvademecum de schuwzone gaan verbreden van 50 naar 75 centimeter. Dat verhelpt daar al aan. Maar tegelijkertijd willen we ook focussen op meer ruimte voor de actieve weggebruiker. Ik kan meegeven dat we in mijn eigen gemeente op verschillende locaties parkeerplaatsen opheffen ten voordele van meer ruimte voor de fietser. Dat doen we op meerdere plaatsen. We doen dat bijvoorbeeld ook in het kader van de Noord-Zuid in Limburg. Ik denk dat heel veel lokale besturen zelf ook zulke voorbeelden kunnen geven. Het is ook niet zo dat als morgen dat nieuwe fietsvademecum van kracht is, dan automatisch overal de schuwzone 75 centimeter breed wordt. Wat de herinrichting van parkeerplaatsen betreft, zien wij dus eigenlijk liever meer ruimte voor de actieve weggebruiker, omdat dat het aandeel van de fiets in de functionele verplaatsingen alleen maar ten goede komt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Fournier, ik betreur dat u zou insinueren dat wij niet op één lijn zitten. Wij zitten heel vaak op één lijn, ook in dezen. U zegt dat er nu veeleer een campagne nodig is, en dat infrastructuur ... *(Opmerkingen van Martine Fournier)*

Ik denk dat we het daarover volledig eens zijn: een snelle campagne en op termijn zo veel mogelijk infrastructuur. Ik denk echter wel dat we met een goede infrastructuur de meeste ongevallen zullen kunnen vermijden. Dat gewoon ter precisering.

Collega's, waar ik toch wel wat verbaasd over ben, is dat in dit kader – de vraag gaat over openslaande autoportieren – zowel door de vertegenwoordiger van het Vlaams Belang, mevrouw Ryheul, als door de minister wordt gezegd dat fietsers toch ook aandachtig moeten zijn en dat het een gedeelde verantwoordelijkheid is. Sorry, maar als je een manoeuvre uitvoert op de openbare weg, zijnde een autodeur openslaan, dan ben je in fout als je daarbij geen rekening houdt met de andere weggebruikers. Ik wil trouwens ook preciseren dat, als je als autobestuurder binnen de bebouwde kom een fietser inhaalt, je 1 meter afstand moet houden van die fietser, en dat buiten de bebouwde kom die afstand 1,5 meter is. Als een fietser dan doet wat veilig is, namelijk bij geparkeerde auto's minstens 1 meter van die auto's wegblijven, zodat hij niet kan worden geraakt door een openslaande deur, dan kan ik u zeggen wat er gebeurt. Dan toeteren de auto's achter hem en steken ze hem desnoods op 30 centimeter voorbij. Dan ligt het probleem echt niet bij een fietser die onveilig is. Het probleem is de onveilige situatie van de weginrichting, gecumuleerd met onaandachtige automobilisten, toch in dezen. Er zijn andere voorbeelden waarbij fietsers wel aandachtig moeten zijn, maar als u bij openslaande autodeuren de verantwoordelijkheid bij de fietser legt, dan doet u exact hetzelfde als wat macho's doen bij vrouwen die worden verkracht, namelijk zeggen dat ze een te kort rokje aanhadden. Dat is echt niet correct.

Ik vond ook de vraag van de collega over de steeds groter wordende wagens interessant. Met de beperkte ruimte die we hebben, zeker in de bebouwde kom, is de oplossing daarvoor niet grotere parkeerplaatsen, maar auto's die zijn aangepast aan datgene waarvoor we in Vlaanderen auto's nodig hebben: om van het ene dorp naar het andere te rijden, om een korte verplaatsing in de stad te maken. Dat is immers waar auto's het vaakst voor worden gebruikt. De Vlaamse Regering zou dus een beleid moeten ontwikkelen rond het aanmoedigen van kleinere wagens en het ontmoedigen van die steeds grotere, bredere, zwaardere auto's, die de

verkeersveiligheid alleen maar doen verminderen. Ik denk dus dat een antwoord op die vraag van de collega veeleer daar ligt dan in het verbreden van onze parkeerplaatsen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik wil gewoon nog even terugkomen op het fietsvademecum. Minister, ik weet dat we u de oren van het hoofd vragen als het erover gaat wanneer dat eindelijk zal worden voorgelegd, maar het is nu al bijna vijf jaar geleden dat we een nieuw fietsvademecum hadden. Ik denk dat het van 2017 was. Ik ben dus blij te horen dat dit een document zal zijn dat snel zal kunnen worden aangepast, want daar zitten we eigenlijk op te wachten. Het fietslandschap verandert zodanig snel dat we het ons niet meer kunnen permitteren om nog eens vijf jaar te wachten vooraleer we een nieuw fietsvademecum hebben. We beseffen ook heel goed dat dat geen bijbel zal zijn, maar daar zullen toch wel belangrijke richtlijnen in staan, vooral ook voor de lokale besturen, om fietsbeleid te kunnen uitvoeren.

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 maatschappelijke kosten-batenanalyse van regionale luchthavens
– 3590 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Almaci heeft het woord.

Meyrem Almaci (Groen): Minister, in december 2020 kondigde u aan dat de Vlaamse Regering een half miljoen euro zou uittrekken om maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) op te maken voor de regionale luchthavens in Vlaanderen, en dat zijn er wel een aantal. Die maatschappelijke kosten-batenanalyses kaderen in de opmaak van een langetermijnvisie. Op zich juichen we het echt toe dat er een langetermijnvisie komt voor de luchtvaart in Vlaanderen. Er werd ook een masterplan per luchthaven aangekondigd, zoals voorzien in het Vlaams regeerakkoord.

In eerste instantie waren we echt wel enthousiast over de aangekondigde maatschappelijke kosten-batenanalyses, omdat die beantwoorden aan de objectivering en transparantie waarnaar we al lang vroegen en omdat die ook broodnodig zijn in dossiers als deze. Daarom hebben mijn voorgangers de afgelopen jaren de nodige vragen gesteld over het proces en de voortgang van het proces. We werden niet altijd gerustgesteld door de antwoorden die we toen kregen noch door de vele parallelle beleidsbeslissingen in dit dossier.

In de startnota van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken staat te lezen dat de uitbater van de regionale luchthaven van Deurne mikt op een sterke groei van het passagiersverkeer. Dat is bijna letterlijk in mijn achtertuin: als daar een vliegtuig opstijgt, ruik ik de kerosine. Jullie zijn altijd welkom om eens in die buurt rond te wandelen: die luchthaven ligt in een dichtbevolkt gebied. Daarnaast plant de Vlaamse Regering in het najaar investeringen van maar liefst 25 miljoen euro op die luchthaventerreinen in Deurne. En daarbij zijn toch wat vragen te stellen. Er is veel protest en er werden verschillende bouwovertredingen vastgesteld. Ik heb daar al eerder vragen over gesteld. Wachten op de uitkomst van de maatschappelijke kosten-batenanalyse, het masterplan, de lopende gerechtelijke procedures, de opvolging van de pv's en het beschrijvend bodemonderzoek in het kader van de PFAS-vervuiling (poly- en perfluoralkylstoffen) lijkt niet mee te spelen in de overweging om door te gaan met die 25 miljoen euro.

In het buitenland gaat het er toch wel anders aan toe. Zo is er in Nederland voortschrijdend inzicht inzake de luchthaven van Maastricht. We stellen ons dan ook vragen bij deze aanpak waarbij men gewoon doorgaat zonder om te kijken, ondanks alles wat er – ook juridisch – lopende is. De provincie Limburg in Nederland heeft bijvoorbeeld een kosten-batenanalyse laten maken met een open vizier, zonder taboes. Daaruit blijkt dat de maatschappelijke baten van de sluiting van de luchthaven groter zijn dan de kosten. De kosten-batenanalyse van de luchthaven Tempelhof in Berlijn heeft geleid tot het sluiten van die luchthaven. Dat is nu een prachtig park in het midden van een drukbevolkt gebied, waar de inwoners van Berlijn en toeristen de voordelen van ondervinden. Uit die kosten-batenanalyses in het buitenland blijkt dat de positieve financiële, klimaat- en omgevingseffecten de negatieve effecten voor gebruikers ruimschoots overtreffen. De kosten-batenanalyse in Nederland is uitgevoerd op basis van de door het rijk vastgestelde werkwijzer voor luchtvaartspecifieke kosten-batenanalyses. De TU Delft heeft een second opinion opgesteld en keurde het rapport uiteindelijk over de hele lijn goed.

Onze fractie heeft al meermaals vragen gesteld over de manier van werken bij de door u aangekondigde maatschappelijke kosten-batenanalyses. We kijken dan ook vol ongeduld uit naar de resultaten, ook gezien de analyses in het buitenland en het voortschrijdend inzicht inzake levenskwaliteit. In het antwoord op eerdere vragen gaf u aan dat ze afgerond zouden worden in de eerste maanden van 2022. Daarna werd het dan ten vroegste eind maart en vervolgens voor de zomer. Nog niet zo lang geleden stelde ik hier een vraag over een bodemdecreet, waarop u antwoordde dat dat waarschijnlijk voor de zomer afgerond zou worden. Gisteren heb ik van minister Demir vernomen dat dat niet het geval zal zijn. Dit lijkt een beetje dezelfde weg op te gaan.

Ik heb daarom de volgende vragen.

Wanneer zullen de maatschappelijke kosten-batenanalyses afgerond en publiek gemaakt worden?

Kunt u ons wat meer inzicht geven in de precieze factoren die een rol hebben gespeeld in de grote vertraging? Waarom zal ook dit dossier – tenzij u iets anders antwoordt – over de zomer heen getild worden?

Kunt u ons de belangrijkste bevindingen bezorgen? Kan een kopie van de voorlopige versie ingekeken worden of, nog beter, bezorgd worden aan de parlementsleden?

Werd de sluiting van een of meerdere regionale luchthavens onderzocht, zoals in Nederland en andere landen?

Kunt u ons een overzicht geven van de stakeholders die betrokken waren bij het hele proces, bij de uitwerking van de ontwikkelingsscenario's in de maatschappelijke kosten-batenanalyse? Welke richtlijnen werden daarbij gevolgd?

Staat u open voor een onafhankelijke second opinion, zoals voor Maastricht uitgevoerd werd door de TU Delft?

In welke fase zit de visienota voor de regionale luchthavens in het algemeen en de masterplannen daarrond? Welke pistes worden er verkend? Wanneer zullen de nota's afgerond en goedgekeurd worden?

Zal er bij de opmaak van de visienota en masterplannen rekening gehouden worden met de resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyses?

In hoeverre houden de studies en plannen, specifiek voor de luchthaven van Deurne, rekening met de lopende en reeds afgelopen gerechtelijke procedures en pv's?

Houden de specifieke maatschappelijke kosten-batenanalyses en het masterplan voor de luchthaven van Deurne rekening met de aanwezige PFAS-vervuiling op de site en de kosten voor de sanering?

Wat is de impact van die PFAS-vervuiling op de geplande werken in het najaar?

Wordt in de maatschappelijke kosten-batenanalyses, het masterplan en in de geplande investeringen rekening gehouden met de stikstofuitstoot van de regionale luchthaven van Deurne? Ik stel deze vraag heel specifiek omdat een tijdje geleden een eeuwigdurende vergunning is gevraagd voor de luchthaven van Deurne. Ik ben een van de mensen die daartegen verzet aangetekend heeft. Ik ben niet de enige: er zijn er ettelijke duizenden bezwaarschriften ingediend vanuit alle omliggende gemeenten maar zeker ook vanuit Antwerpen, waarin de stikstofuitstoot een belangrijk element was, ook gezien de uitspraak van uw collega-minister Demir. Men heeft beslist om die eeuwigdurende vergunning niet meer aan te vragen wegens de overvloed aan bezwaarschriften. Deze laatste vraag is dus geen kleintje. Wij hebben er totaal geen inzicht in, omdat men beslist heeft om die vergunning niet meer aan te vragen, hoe het eigenlijk zit. We kijken dus naar u voor de nodige transparantie.

Ik besef dat het veel vragen zijn en hoop dat ik veel antwoorden kan krijgen en niet vooral veel uitstel. Specifieke antwoorden kunnen ook schriftelijk gegeven worden. Maar ik zou graag concrete antwoorden krijgen want het is niet de eerste keer dat we deze vragen stellen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Almaci, ik dank u voor uw vragen. Het zijn inderdaad heel veel vragen en ik begrijp uw ongeduld, maar u zult ook begrijpen dat ik die maatschappelijke kosten-batenanalyse niet zelf schrijf. We zijn dus afhankelijk van heel wat betrokken partners en stakeholders. Ik begrijp uw ongeduld en zal in de mate van het mogelijke een antwoord proberen te geven op al uw vragen.

U hebt het zelf al heel duidelijk gekaderd. In ons regeerakkoord is inderdaad expliciet voorzien dat we een langetermijnvisie voor de luchtvaart in Vlaanderen alsook een masterplan per luchthaven zouden opmaken. Vooraleer we een globale visie of een luchthavenvisieplan voorleggen, moet daar uiteraard een grondige kosten-batenanalyse aan voorafgaan.

We proberen alleszins zowel de visienota als de maatschappelijke kosten-batenanalyse zo snel mogelijk te finaliseren. Dat is alleszins de bedoeling.

In het kader van de maatschappelijke kosten-batenanalyse en de visienota wordt daarover in september een heel breed stakeholdersoverleg georganiseerd, waarbij alle mensen worden betrokken die zich daarover willen uitspreken.

Ik kan niet vooruitlopen op de beslissingen van de Vlaamse Regering. Maar wat betreft de maatschappelijke kosten-batenanalyse wil ik u sowieso meegeven dat de opmaak gebeurt door het studiebureau Ecorys/Tractebel/Universiteit Antwerpen. Zij werden aangesteld via een objectieve procedure en zullen hun MKBA in alle onafhankelijkheid schrijven.

Zoals voorgeschreven in het bestek werd die MKBA opgemaakt volgens de Vlaamse leidraad MKBA's. Die leidraad werd in 2013 opgemaakt door Rebel. Wij volgen volledig de instructies die de overheid zichzelf heeft opgelegd.

Een onafhankelijke second opinion van de MKBA door een onderzoeksinstelling lijkt mij vandaag overbodig.

Die MKBA zit in een allerlaatste finale route. Zodra die is opgeleverd, zal ik u die onmiddellijk ter beschikking stellen en zal ik die overmaken aan de commissiesecretaris. Op het moment dat die effectief wordt opgeleverd, kan die ter beschikking worden gesteld.

In de visienota die op basis van die maatschappelijke kosten-batenanalyse zal moeten worden opgemaakt, zullen een aantal beleidskeuzes moeten worden geformuleerd die allemaal gebaseerd zijn op de MKBA-doorrekening.

U zegt dat het allemaal lang duurt. Zoals ik al zei, is het een heel complexe oefening. De afgelopen maanden werden verschillende scenario's voor de toekomstige ontwikkeling van de drie Vlaamse regionale luchthavens doorgerekend. In totaal werden er zestien scenario's ontwikkeld voor de drie regionale luchthavens. Daarnaast werden er ook sensitiviteitsanalyses uitgevoerd om te kijken wat de impact van welk scenario is. Er werd op regelmatige en zorgvuldige basis teruggekoppeld met de betrokken stakeholders binnen het Vlaamse Gewest.

Dit heeft meer tijd gevergd dan initieel voorzien. U hebt er inderdaad al een paar vragen over gesteld, mevrouw Almaci. Daarom zitten we nu pas in een finale fase.

Dan wat betreft de onderzochte scenario's. In de MKBA werden voor elke luchthaven uiteenlopende scenario's onderzocht. Dat gaat over heel extreme scenario's. Men kijkt naar het meest winstgevende scenario, waarbij men kijkt naar de uitbreiding van de luchthavens, waarbij meer winst kan worden gegenereerd, en er geen gewestelijke subsidies meer moeten worden toegekend inzake bijvoorbeeld de beveiliging en de brandweer, zoals we dat vandaag doen. Een ander extreem scenario ligt ook op tafel, met name een sluitingsscenario, waarbij de luchthavenexploitatie sowieso uitdooft en een luchthaven zou sluiten in 2030. Die meest extreme scenario's, alsook meer gematigde scenario's, zijn allemaal binnen die bandbreedte onderzocht, en dit voor elke luchthaven.

Dan is er uw vraag over de stakeholders. In totaal werden ongeveer 135 organisaties betrokken in de diverse deeltrajecten. Het betreft onder andere de 3 luchthavenexploitanten, Brussels Airport, bedrijven die actief zijn op de luchthavens, vertegenwoordigers van de omliggende steden en gemeenten, de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), Voka, luchtverkeersleider skeyes, de Vereniging Vlaamse MotorVliegclubs (VVMV), het Vlaams Luchtvaartopleidingscentrum (VLOC), de Bond Beter Leefmilieu (BBL) … Kortom: heel veel stakeholders zijn daarbij betrokken. Daarnaast heeft men natuurlijk ook nog heel wat interne stakeholders, waaronder het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Departement Omgeving, het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) et cetera. Heel wat partners die in de stuurgroep zitten, die het project begeleiden, zitten ook mee in het hele verhaal.

Wat betreft de lopende juridische procedures: de opmaak van de MKBA en de visienota staan los van de lopende gerechtelijke procedures met betrekking tot Luchthaven Antwerpen. Er is geen reden om aan te nemen dat er ooit ten onrechte onvergunde werkzaamheden zijn uitgevoerd aan de startbaan, de Runway End Safety Area (RESA), de Apron of de taxiweg. In eerste aanleg heeft de correctionele rechtbank van Antwerpen op 6 november 2020 de gedaagde partijen vrijgesproken over de gehele lijn. De rechtbank stelde dat er geen inbreuk werd vastgesteld op de vergunningsplicht. Tegen deze uitspraak werd beroep aangetekend. Deze beroepsprocedure is momenteel nog hangende. Alleszins is er dan nu geen stellingname dat er onvergunde werkzaamheden zouden zijn uitgevoerd.

Dan wat uw vragen betreft over de impact van PFAS: er is inderdaad een PFAS-vervuiling vastgesteld ter hoogte van de vroegere oefenlocatie van de brandweer bij de luchthaven van Deurne. De MKBA brengt in rekening dat er in bepaalde scenario's een algemene sanering dient te gebeuren. Aangezien er nog geen

concrete informatie is over de eventuele PFAS-vervuiling op de luchthavensite, kon er geen specifieke raming worden opgesteld van de impact hiervan. De grootorde van de saneringskost werd daarom geraamd op basis van het bedrag dat genoemd werd voor saneringskosten in de MKBA voor de Nederlandse luchthaven Maastricht Aachen Airport, en werd gecorrigeerd voor het verschil in oppervlakte tussen beide luchthavens.

Ten slotte, wat de stikstofuitstoot betreft voor de regionale luchthaven in Deurne: de impact van emissies van vliegtuigen gedurende hun vlucht wordt volledig toegerekend aan de luchthaven van vertrek. Hierbij is rekening gehouden met CO_2, stikstofoxiden, waterdamp, zwaveldioxide en roet. De impact van CO_2 werd concreet gekwantificeerd. De impact van de overige emissies werd geuit door een opslagfactor van twee te hanteren op de CO_2-effecten.

Ik hoop dat ik hiermee op al uw vragen een antwoord heb kunnen geven, en zodra de MKBA definitief is opgeleverd – en dat kan heel snel gebeuren – stel ik die ter beschikking van het parlement.

De voorzitter: Mevrouw Almaci heeft het woord.

Meyrem Almaci (Groen): Rond het allerlaatste dat u zei, had ik drie vraagtekens gezet. U hebt beloofd dat u de MKBA zult overmaken zodra die opgeleverd wordt, waarvoor dank. Welke timing schat u dan? U zegt heel snel. Ik zal heel duidelijk zijn: als parlementslid zou ik niet willen dat die op het moment van de oplevering publiek gemaakt wordt en midden in de zomermaanden gelanceerd wordt. Dat zou ik niet zo'n fijn scenario vinden, aangezien het al een zekere vertraging heeft en op dat moment kunnen we onze parlementaire controle niet toepassen. Ik zou graag een beetje meer duidelijkheid rond die timing willen. En betekent oplevering dat u het ook publiek maakt, lanceert of dat er op dat moment een groot mediaoffensief mee gepaard gaat? Of betekent het wel degelijk dat het parlement – zoals ik daarnet ook zei –, al was het maar voorlopig, inzicht zou kunnen krijgen in die plannen?

Wij waren aanvankelijk enthousiast over de transparantie die een MKBA zou kunnen bieden. Als het een voldongen feit zou zijn waar we na lang wachten achteraan moeten lopen, dan is het niet helemaal zoals ik het voor ogen had.

Minister, kunt u dus wat duidelijkheid geven rond die timing? Is dat de oplevering? Is dat gelijk aan de lancering of niet? Is dat meer inzicht geven aan parlementsleden?

U hebt gesproken over de scenario's en de twee uitersten, de twee extremen die u noemt. Het is heel duidelijk dat voor de mensen die in de buurt van de luchthaven wonen het groeiscenario een horrorscenario is. Ik ben daar heel eerlijk in. Voor wie verder van de luchthaven woont in Antwerpen gebiedt de eerlijkheid om te zeggen dat de verhoudingen fiftyfifty zijn. In de stad Antwerpen is 50 procent van de mensen voorstander van de luchthaven, 50 procent van de mensen is tegenstander van de luchthaven. Maar een visienota dient natuurlijk voor een lange termijn. Het behoeft geen verdere uitleg als ik u vandaag zeg dat de luchtvaartsector in zijn geheel in een zeer diepe crisis zit omdat zijn bedrijfsmodel en groeimodel zeer zwaar onder druk staan. Wat dat betreft wil ik toch eens een antwoord op de vraag of de Vlaamse Regering de openheid van geest heeft om de huidige context, waar ongelooflijk veel vluchten geschrapt worden, zelfs al in de hoofdluchthavens, mee te nemen als een aspect in de evaluatie van deze oefening. Is dat een aspect dat ernstig overwogen wordt in het totaalplan?

Ten slotte is het opmerkelijk – dat debat ga ik niet beginnen, daar hebben we het al eerder over gehad, over de luchthaven van Deurne – dat de bouwovertredingen wel degelijk, onomstotelijk vastgesteld zijn. Het debat over of er een vergunning

nodig is, loopt. U bent wel correct geweest om te zeggen dat er een nieuwe klacht ingediend is, onder andere door het Vliegerplein, maar er zijn wel degelijk stedenbouwkundige overtredingen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik zou toch even willen benadrukken dat de regionale luchthavens ook hun rol spelen. Niet alleen de luchthaven van Zaventem, maar ook de regionale luchthavens spelen hun rol inzake werkgelegenheid en economische activiteiten. Dat mogen we toch niet uit het oog verliezen. Bovendien mogen we niet ontkennen dat de luchtvaartsector de laatste jaren toch in een transformatie zit. Er zijn grotere vliegtuigen, er is minder lawaai met als gevolg dat er minder last is voor omwonenden. Grote vliegtuigen betekent ook minder vliegbewegingen omdat men meer passagiers kan meenemen. Dat zijn toch allemaal zaken die men in het oog moet houden. Ik hoor hier de vraag of men gekeken heeft om die luchthavens te sluiten. Alvorens zo een stap te nemen, moet men een eind verder staan, moet men veel verder staan. Ik ben er helemaal niet van overtuigd dat de kosten-batenanalyse in het voordeel gaat zijn van een sluiting. Integendeel, nogmaals: we mogen de factoren tewerkstelling en de rol die de regionale luchthavens spelen zeker niet ontkennen. Welke rol speelt dat voor onze Vlaamse economie? Ik denk dat de luchthavens, net zoals de luchthaven van Zaventem, een zeer belangrijke rol spelen in de economie.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de bijkomende vragen en opmerkingen. Ik noteer dat een extreme groei een horrorverhaal is voor de ene; dat een sluiting sowieso een horrorverhaal is voor de andere. In het kader van de MKBA legt men de meest extreme scenario’s op de tafel. Die zestien scenario’s en alle bandbreedte daartussen, worden onderzocht. Aan de hand van objectieve criteria maakt men de afweging wat de kosten en baten zijn van elk scenario. Later zal men dan een visienota en masterplan per luchthaven opmaken. Dat is het opzet van de MKBA.

De MKBA zit echt in een allerlaatste fase, mevrouw Almaci. Ik heb begrepen van mijn administratie dat er deze week nog een meeting over was omdat er nog onduidelijkheden waren, maar dat men tracht om die zo snel mogelijk op te leveren. Ik deel uw bekommernissen, ik wil die niet op 21 juli opleveren. Ik begrijp zeker de vraag om daar open en transparant over te communiceren. Ik engageer me dan ook om van het moment dat de oplevering definitief is, ze ter beschikking te stellen van het parlement. Ik zal straks nog even navraag doen bij de administratie om te kijken of de MKBA al is opgeleverd, ja dan neen.

De visie waar we straks moeten op werken, is: waar willen we naartoe? Dat stond al duidelijk in het regeerakkoord. We moeten een langetermijnvisie opmaken over de toekomst van onze regionale luchthavens en vervolgens een masterplan per luchthaven. Dat doen we aan de hand van die MKBA. De klimaatuitdaging is immens, we moeten zeker rekening houden met transformatie, verduurzaming en tal van facetten om toekomstgericht om te gaan met het luchtvervoer van passagiers en goederen. Aan de hand van de mogelijke scenario’s op basis van de MKBA schrijven we een visienota uit en maken we masterplannen op. Alles zit in de laatste fase.

Ik begrijp uw ongeduld, mevrouw Almaci, maar ik hoop dat u weet dat het geen eenvoudige oefening is met 16 scenario’s, met 135 stakeholders en ver uit elkaar liggende standpunten. We zoeken een gulden middenweg en kijken waar we straks kunnen landen.

De voorzitter: Mevrouw Almaci heeft het woord.

Meyrem Almaci (Groen): Dank u, minister. Uw bijkomend antwoord heeft veel verduidelijkt. Het zit in de laatste fase. Ik had oorspronkelijk gevraagd om de voorlopige versie te kunnen inkijken, maar eigenlijk bent u al bijna aan de definitieve versie bezig.

Ik neem uw engagement met beide handen aan om het parlement eerder in te lichten dan de pers en om inzicht te geven in de definitieve plannen. Dat is een correcte manier van werken. Die vraag stel ik nog eens expliciet aangezien u al veel verder zit dan ik dacht.

Ik betreur dat er geen onafhankelijke second opinion komt. Ik denk dat die veel controverse tussen ons zou kunnen wegnemen, maar ik hoor u wel. Het is belangrijk om rekening te houden met de verschillende aspecten van milieu- en klimaatimpact, dat gaat over PFAS en stikstof, over geluid in dichtbevolkte gebieden, over de klimatologische impact van al die vluchten in een groeiscenario, over de sociaalmaatschappelijke impact en levenskwaliteit, over gezonde luchtvaart waarbij men elkaar niet 'kapot concurreert' ten koste van de mensen die er werken en de luchthavens en de belastingbetaler die in een verlieslatende luchthaven geld blijft steken, want dat is al meer dan tien jaar het geval.

Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wacht op het moment dat we inzicht kunnen krijgen in het bijna definitieve plan. Ik hoop dat het geen 24 uur is voor het naar de pers gaat. Ik hoop dat we samen dat engagement kunnen delen, via mail of op een andere manier. Ik ga niet met vakantie voor 1 augustus, daarmee kent u mijn vakantieplannen. Mijn fractie is beschikbaar tot eind deze maand. Ik kan niet spreken voor de rest van de commissie, maar dat engagement wil ik onderstrepen van mijn kant.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Europese Unie om fossiele verbrandingsmotoren uit te faseren vanaf 2035 en de impact daarvan op het Vlaams Energie- en Klimaatplan
– 3559 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): De Vlaamse Regering heeft in 2019 bijkomende maatregelen aangekondigd in het kader van het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP). Daarin was de uitfasering van fossiele verbrandingsmotoren tegen 2035 een van de speerpunten of zelfs de belangrijkste bijkomende maatregel. Vlaanderen zou de federale overheid vragen de aankoop van fossiele verbrandingsmotoren van personen- en bestelwagens uit te faseren vanaf 1 januari 2029. Vlaanderen zou dus aan de federale overheid vragen dit bij de Europese overheid aan te kaarten, want het is geen bevoegdheid van de Vlaamse Regering noch van de Belgische. Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag nummer 1331 blijkt dat u hierover inderdaad in overleg bent getreden met uw federale collega's.

De Europese Raad heeft nu beslist dat er vanaf 2035 enkel nog emissievrije of klimaatneutrale nieuwe auto's verkocht mogen worden. De ministers die bevoegd zijn voor milieu van de 27 Europese lidstaten bereikten daarover in de nacht van 28 op 29 juni een akkoord in Luxemburg. De Raad moet hierover wel nog in overleg gaan met het Europees Parlement. Maar ik weet dat België de Vlaamse vraag om sneller te mogen gaan op tafel heeft gelegd. België heeft voorgesteld om een paragraaf op te nemen die lidstaten zou toelaten om een ambitieuzere datum te kiezen. Hier was echter vrij weinig steun voor van andere lidstaten, en bovendien

kwam er verzet van de juridische dienst van de Europese Commissie omdat een verschillende regelgeving voor verschillende lidstaten de eengemaakte markt zou kunnen verstoren.

Er is nog geen definitieve beslissing en het Europees Parlement heeft nog altijd de mogelijkheid bij te sturen. Welke inspanningen zult u leveren en wat wilt u doen om die beslissing ook via de Raad, die nog in overleg moet gaan met het Europees Parlement, alsnog bij te sturen? Kunt u een inschatting maken van de impact op het Vlaams Energie- en Klimaatplan van het feit dat een verbod op de verkoop van personen- en bestelwagens er pas in 2035 komt in plaats van 2029? Wat betekent dat concreet voor de plannen van de Vlaamse Regering? Zult u binnen uw eigen beleidsdomein op zoek gaan naar alternatieve maatregelen om eenzelfde effect te bereiken? Ik neem aan dat de doelstellingen van de Vlaamse Regering nog altijd dezelfde blijven, hoewel ze niet gevolgd worden in Europa. Wanneer mogen we hierrond een voorstel verwachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wij hebben inderdaad een klimaatvisienota van 2020-21 in het kader van 'Fit voor 55'. Daarin hebben wij elf ambitieuze doelstellingen opgenomen. Ik denk niet dat wij zes maanden later die ambitieuze doelstellingen al moeten laten varen. Maar ik heb intussen ook kennisgenomen van de Europese beslissingen.

Laat mij eerst verduidelijken dat op die Europese Milieuraad ons land werd vertegenwoordigd door minister Philippe Henry. Op die Raad werd een akkoord gesloten over een verbod op de verkoop van nieuwe auto’s op fossiele verbrandingsmotoren op diesel, benzine en aardgas vanaf 2035. Zoals u terecht stelt moet het Europees Parlement dit nog te bekrachtigen. Als het bekrachtigd wordt, is dat een verordening die directe doorwerking heeft in de Europese regelgeving voor de autoconstructeurs. 2035 zal dan ook de finale deadline zijn voor Europa. Vanuit België, samen met een aantal andere landen, hebben wij er hard op aangedrongen om in de richtlijn een vroegere uitfasering toe te laten voor de lidstaten die sneller willen gaan. Wij hebben ook zelf een amendement ingediend om de mogelijkheid te scheppen voor lidstaten om de inschrijving van een voertuig met een verbrandingsmotor te kunnen verbieden in de eigen lidstaat. Die maatregel hadden wij ook opgenomen in onze klimaatvisienota. Die inschrijving staat los van de autoconstructeurs.

Uiteindelijk hebben wij in samenwerking met andere ambitieuze lidstaten in de tekst als extra maatregel kunnen laten opnemen dat de Europese Commissie op zoek gaat naar maatregelen waarop ze een eerdere transitie kan faciliteren. Er is een tussentijdse evaluatie voorzien in 2026 over de doeltreffendheid en het effect van de verordening. Ik kijk optimistisch naar de toekomst als ik zie hoe snel het op dit ogenblik gaat met de transitie. Wij hebben onze eigen klimaatvisienota en onze laadpaalvisienota. Ik denk dat wij daaraan moeten vasthouden. Ik hoop dat na de evaluatie in 2026 lidstaten sneller aan een uitfasering kunnen beginnen of kunnen overgaan tot het verbod van inschrijving voor nieuwe voertuigen met fossiele verbrandingsmotor.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik heb bijkomende vragen, maar ik zou u eerst en vooral willen vragen of u een antwoord kunt geven op mijn initiële vraag: wat is juist het aandeel van die uitfasering vanaf 2029 in het VEKP? Zo weten we wat er precies ter discussie staat, wat in dezen op het spel staat. Mijn inschatting en die van mijn fractie is dat die maatregel een zeer belangrijk aandeel van de Vlaamse energie- en klimaatinspanningen inhoudt, en het lijkt me wel nuttig om dat hier even te expliciteren.

Ik denk dat er inderdaad hard is gewerkt. Ik wil dat niet ontkennen. Ik denk ook dat minister Henry in naam van de diverse gewesten heeft gesproken, want anders zou hij op de Europese Raad geen standpunt kunnen innemen. Ik denk het ook goed is dat er aan de Europese Commissie wordt gevraagd om op zoek te gaan naar mogelijkheden om het te versnellen, maar we blijven wel met de vaststelling zitten dat diezelfde Europese Commissie al heeft gezegd dat ze denkt dat dat een verstoring van de eengemaakte markt met zich mee kan brengen.

Minister, onze kritiek blijft dan toch dat deze Vlaamse Regering weliswaar een VEKP heeft, maar dat er zoveel dingen zijn die deze Vlaamse Regering zelf zou kunnen doen. Het is dus jammer dat men een maatregel die op Europees niveau moet worden genomen en waarvoor u terecht lobbyt, wat ik heel goed vind, eigenlijk op het conto van Vlaanderen probeert te schrijven om ervoor te zorgen dat Vlaanderen op die manier minder inspanningen moet leveren. Maar goed, dat is een algemene bedenking. Vandaag wil ik eigenlijk vooral weten wat precies het aandeel is van die uitfasering van fossiele verbrandingsmotoren in de totaliteit van de inspanningen die Vlaanderen moet doen, zodat we toch enigszins kunnen inschatten in welke mate Vlaanderen die doelstellingen zal bereiken. Het is immers toch wel duidelijk dat het bijzonder moeilijk zal worden om hier een uitzondering op te verkrijgen of sneller te kunnen gaan. Ik hoop dat u dat blijft proberen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, het is een beetje hetzelfde liedje als daarjuist. Men mag toch niet vergeten dat het uitfaseren van die verbrandingsmotoren er ondertussen in alle stilte toe leidt dat duizenden jobs in de Europese autosector aan het verdwijnen zijn. Dat komt omdat men voor de elektrische productie minder personeel en minder onderhoud nodig heeft. 501.000 jobs zullen verloren gaan in de autosector in Europa, waarvan 70 procent in de periode 2030-2035. Dat zijn dus 501.000 familiale drama's, 501.000 mensen die in de miserie geraken. Men kan dan zeggen te zullen herscholen en mensen een nieuwe opleiding te zullen aanbieden, maar zo eenvoudig is het allemaal niet. Daaraan wordt hier gewoon voorbijgegaan. Ook hier in Vlaanderen zal dat leiden tot drama's. Dan vind ik het bijzonder wraakroepend dat men nóg sneller wil gaan dan nu. Geef die andere technologieën in de autosector ook een kans, want dat zal ertoe leiden dat zo veel mogelijk jobs behouden kunnen blijven. Daar heeft men echter blijkbaar niet echt oren naar. Ik vind dat bijzonder tragisch, en onze partij zal daar nooit in meegaan.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Het is duidelijk dat de elektrificatie van voertuigen de komende jaren enorm zal versnellen, en dat vinden we een goede zaak. Ook het beleid van federaal minister Van Peteghem, waarbij wordt gepleit voor een vergroening van alle nieuwe bedrijfswagens tegen 2026, heeft daar een belangrijk aandeel in. Omdat een bedrijfswagen gemiddeld twee à drie jaar meegaat, zal dat er ook voor zorgen dat elektrische wagens ook op de tweedehandsmarkt toegankelijker worden. Gezien de hogere aankoopprijs van een elektrische wagen lijkt dat me toch wel nodig.

Minister, in november 2021, dus ongeveer negen maanden geleden, gaf u aan dat er nog landen waren die ook ambitieuzer waren dan wat Europa voorstelde. Dat hebt u ook net herhaald. Daar waren vijf Europese landen bij. Zo zou Noorwegen fossiele wagens uitfaseren tegen 2025. Heel wat andere landen, zoals Denemarken, Ierland, Nederland en Slovenië, hadden gekozen voor een uitfasering in 2030. Op datzelfde moment in november 2021 had u ook de verwachting dat nog heel wat andere landen, én Europa, zich toch ambitieuzer zouden opstellen. Ik heb enkele vraagjes daarover. Hoe staan die vijf voormelde landen nu tegenover het

uitblijven van die paragraaf waarnaar collega Bex verwees? Overlegt Vlaanderen met die landen om misschien een gemeenschappelijk standpunt in te nemen of te weten hoe zij nu hiermee omgaan? Wat heeft er volgens u voor gezorgd dat Europa zich toch niet ambitieuzer heeft opgesteld?

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, u vraagt wat de impact is van de maatregel op Europees vlak ten behoeve van het Vlaams Energie- en Klimaatplan. U zult begrijpen dat we niet bij elke boodschap een volledige doorrekening gaan maken van elke maatregel. In november 2021 hebben we sowieso elf ambitieuze maatregelen inzake mobiliteit en openbare Wwerken op tafel gelegd. Dat zijn elf van de veertig maatregelen, het totaalpakket aan maatregelen dat op tafel lag in het kader van de CO_2-reductie. We gaan niet zeggen dat er ergens een nieuwe regelgeving op til is en dat we dus automatisch alle berekeningen moeten bijsturen. Het doel is alleszins tot die CO_2-reductie te komen tegen 2030 en daar focussen we volop op. Dat wilde ik toch eerst heel duidelijk stellen.

Ten tweede, u zegt dat we onze plannen onmiddellijk moeten bijsturen en we niet ambitieus genoeg zijn. We hebben echter ons Clean Power for Transport-plan (CPT-plan), alsook ons laadvisieplan. Op het moment dat ik dat heb uitgerold – ons CPT-plan is van eind 2020 – was de reactie dat we veel te ambitieus waren en het allemaal niet realiseerbaar was. Ik blijf erbij: wij zetten alles op alles om iedereen aan te zetten toch te kiezen voor die zero emissie.

Dan kijk ik gelijk ook naar de heer Verheyden. Ik wil het ook niet als een doem-scenario zien. U zegt zonder meer dat de transitie naar zero emissie een verlies van honderdduizenden jobs betekent, maar ik hoor andere signalen. Tegelijkertijd zorgt het ook voor heel wat nieuwe jobcreatie. Wij kijken in het kader van zero emissie niet alleen naar de elektrificatie. Heel veel automerken kondigen vandaag ook al aan dat zij vanaf jaar x of y geen fossiele verbrandingsmotoren meer zullen voorzien in hun eigen wagenpark en dat ze inzake constructie automatisch over-gaan tot alleen nog maar zero emissie. Dat is één.

Ten tweede, we zien tegelijkertijd ook wel heel wat jobcreatie rond alles wat met waterstof te maken heeft. Ook dat is heel belangrijk in het hele zero-emissie-verhaal. De transitie naar zero emissie gaat niet alleen om elektrificatie, maar ook om waterstof. Ik zie toch dat heel veel betrokken partners die keuze mee maken.

Wij hebben met Vlaanderen alleszins de lead genomen: we hebben het op het interministeriële overleg aan onze gewestelijke collega's gevraagd, omdat het inderdaad België is dat op het Europese forum onderhandelt. Minister Henry van het Waalse Gewest heeft ons vertegenwoordigd op die Europese Milieuraad en heeft onze bekommernissen en zorgen meegenomen, met de vraag of we vroeger kunnen overgaan tot de uitfasering, net zoals andere Europese landen die meer ambitie aan de dag hebben gelegd. Dankzij het vele onderhandelen is nu in de tekst opgenomen dat de tussentijdse evaluatie er sowieso komt, maar ik kan nu natuurlijk niet vooruitlopen op wat die tussentijdse evaluatie effectief zal zijn. Ik heb er alleszins wel vertrouwen in dat we, samen met de andere landen die meer ambitie aan de dag leggen, toch wel de nodige hefbomen kunnen vinden om ons in de mogelijkheid te stellen om in Vlaanderen geen nieuwe voertuigen meer in te schrijven op een vroeger tijdstip dan 2035. Dat blijven we alleszins allemaal opvolgen.

We zetten ook steeds meer mensen aan om over te gaan tot de aankoop van zero-emissievoertuigen. Daarvoor hebben we onze website 'Milieuvriendelijke voer-tuigen', waarop mensen heel eenvoudig een grondige afweging kunnen maken om te kiezen voor het ene dan wel het andere voertuig. De 'total cost of ownership', namelijk het totaalpakket aan kosten dat verbonden is aan het autorijden op

fossiele brandstof versus het autorijden met een zero-emissievoertuig, kan er ook heel duidelijk worden berekend. Heel veel mensen worden er zo toe gesensibiliseerd om toch de keuze te maken voor een zero-emissievoertuig als men vandaag overweegt om een nieuw voertuig te kopen.

Het gaat hier over de nieuwe voertuigen. Uiteraard wil ik ook niemand dwingen, we moeten rekening houden met hen die met een fossiele verbrandingsmotor willen blijven rijden omdat ze niet de financiële mogelijkheden hebben voor een nieuw voertuig. We begrijpen inderdaad dat de tweedehandsmarkt van zero-emissievoertuigen een enorme boost zal krijgen door de maatregelen die federaal zijn genomen. Zoals ook mevrouw Mertens zegt moet de salariswagen straks een zero-emissiewagen zijn en dat zal de tweedehandsmarkt sowieso een enorme boost geven. Zo zullen er daar straks ook veel meer zero-emissievoertuigen zijn.

Kortom, we blijven het allemaal opvolgen, maar we gaan onze plannen, die amper zes maanden oud zijn, niet halsoverkop bijsturen. We hebben ambitieuze plannen en we leggen de lat hoog. Mocht in 2026 blijken dat Europa niet wil bijsturen, dan zullen we op dat moment bekijken in welke mate wij toch nog een versnelling hoger kunnen schakelen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb een paar bedenkingen, voorzitter.

Ten eerste is het ontstellend hoe het Vlaams Energie- en Klimaatplan blijkbaar nattevingerwerk is.

Een tweede puntje: minister, ik heb u nooit verweten dat u te ambitieus was met de Clean Power for Transport-strategie, denk ik. Integendeel, ik denk dat de evolutie – zelfs revolutie – die we nu doormaken absoluut nodig is en dat we die als overheid ook moeten aanmoedigen.

Wat het aantal jobs betreft, collega: er zullen jobs op een andere manier worden ingevuld en deels verloren gaan, maar de beste manier om met zo'n transitie om te gaan is om die te omarmen en de werknemers die eventueel uit de boot dreigen te vallen naar andere jobs toe te leiden. We moeten toch niet doen wat men bijvoorbeeld met de Waalse staalindustrie heeft gedaan en waar Wallonië nu nog altijd de gevolgen van draagt? Laat ons die evolutie omarmen.

Minister, ik denk echt dat u veel meer zou kunnen doen om nu al minder fossiele brandstoffen te gaan verbruiken in ons verkeer, zeker in deze tijden van oorlog en energiecrisis. We hebben daar al een aantal voorstellen rond gedaan, die ik hier niet zal herhalen.

Ik wil wel even het punt aanhalen van die tweedehands elektrische wagens. We weten dat men in het buitenland, in de ons omringende landen, subsidies krijgt voor het aanschaffen van een tweedehands elektrische wagen. Daardoor dreigt een deel van onze elektrische tweedehandsmarkt naar het buitenland te gaan, wat uw doelstelling natuurlijk wat zou ondermijnen. Ik denk dat dat nog een element is om aan te kaarten op Europees niveau, want ook dat is eigenlijk een verstoring van de interne markt, wat mij betreft. Ik denk dat het compleet onzinnig is om dergelijke subsidies te gaan geven, daarmee verplaatst men de elektrische voertuigen eigenlijk gewoon van het ene naar het andere land.

Tot slot, collega Verheyden, ik denk dat u echt eens in de dossiers moet duiken over de auto's op waterstof. Het is nu immers echt voldoende aangetoond dat waterstof weliswaar voor een aantal aspecten een oplossing kan bieden, zoals voornamelijk industrie en zeer zwaar transport, maar dat de toepassing op elektrische wagens eigenlijk een zeer inefficiënte manier van energieomzetting is en

eigenlijk niet de toekomst is. Ik nodig u echt uit om dat eens ten gronde te bekijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.