

vergadering **C113**  
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 19 januari 2023



**Vlaams  
Parlement**

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan buschauffeurs bij De Lijn – 970 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over rekrutering bij De Lijn – 1035 (2022-2023)	3
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Vlaamse Regering om de regionale luchthavens langer open te houden – 986 (2022-2023)	11
VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de open brief van TreinTramBus in verband met de problemen op spoorlijn L25 Antwerpen-Brussel – 1031 (2022-2023)	24
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen' – 1033 (2022-2023)	26
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de middelen uit het Fietsfonds – 1068 (2022-2023)	27
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelheid op fietspaden – 1073 (2022-2023)	32
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project voor de mobiliteit in de Westhoek – 1085 (2022-2023)	39
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kustvisie – 1086 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kustbeveiliging – 1090 (2022-2023)	42
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de moeizame transitie naar elektrisch rijden bij particulieren – 1113 (2022-2023)	49
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het woon-werkverkeer in Limburg – 1116 (2022-2023)	56
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de doorstroming van trams en bussen van De Lijn – 1119 (2022-2023)	59

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan buschauffeurs bij De Lijn  
– 970 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over rekrutering bij De Lijn  
– 1035 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (cd&v):** Voorzitter, collega's, minister in De Standaard van 21 december 2022, intussen al weer eventjes geleden, lezen we het volgende: "De vijver van nieuwe buschauffeurs droogt op en intussen zwelt de uitstroom bij De Lijn aan. Het aantal afgeschafte ritten piekt, de directie maakt zich zorgen. Wat als we straks niemand meer vinden?"

Directeur-generaal Ann Schoubs zei in een terugblik op het jaar 2022 dat het geen makkelijk jaar was. Meteen in januari 2022 zag De Lijn het aantal vertrekkers, zowel buschauffeurs, trambestuurders als technisch personeel, drastisch toenemen. Volgens de directeur-generaal was het een soort inhaalbeweging omdat tijdens corona weinig personeelsleden De Lijn verlieten. De directeur-generaal gaf ook toe dat de eerste jaren voor beginnende chauffeurs soms moeilijk zijn en dat zeker de combinatie werk en gezin niet vanzelfsprekend is.

De gevolgen voor de reizigers waren vorig jaar dan ook voelbaar. Op het hoogtepunt in juli 2022 moest zo'n 2,6 procent van de ritten op het laatste moment nog worden geschrapt. In andere periodes bedraagt het percentage geschrapte ritten 1,7 procent.

De volgende golf van chauffeurs die De Lijn zal verlaten, dient zich al aan. De gemiddelde leeftijd van het personeel bij De Lijn is vrij hoog. De grootste groep personeelsleden zijn vijftigers. De Lijn schat zelf in dat ze in 2023 op zoek moet gaan naar 900 nieuwe chauffeurs. In 2022 kwamen er, na een intensieve campagne, 650 chauffeurs De Lijn vervoegen.

De directeur-generaal ziet de komende jaren hierin ook geen beterschap, want ook de exploitanten worden met hetzelfde probleem geconfronteerd. "Het worden spannende jaren. Wat als we straks niemand meer vinden?", stelt de directeur-generaal nog. Die vraag vond ik wel heel erg. De Lijn heeft zo'n 3000 kandidaten nodig om 900 chauffeurs te kunnen aanwerven, want niet iedereen die kandidaat is, zal geschikt worden bevonden. Slechts een derde van alle chauffeurs die solliciteren, kan direct aan de slag. Er is ook nog een opleiding nodig. De voornaamste reden is de gebrekkige kennis van het Nederlands, wat ons zorgen moet baren. Daarom zal De Lijn intensievere taalopleidingen aanbieden. Daarnaast bekijkt De Lijn ook of het breder kan rekruteren, bijvoorbeeld bij jongeren op school, zodat men ze kan wegplukken, zodra ze zijn afgestudeerd.

Minister, zal De Lijn initiatieven nemen om beginnende chauffeurs, die het blijkbaar moeilijk hebben om het vol te houden, te ondersteunen bij de uitvoering van hun job?

Welke bijkomende initiatieven zal De Lijn concreet nemen om de nodige kandidaat-chauffeurs – 3000, van wie er 900 beginnen – te rekruteren in 2023?

Zijn er nog andere functies binnen De Lijn waar er een tekort aan personeelsleden dreigt, bijvoorbeeld technisch personeel? Zo ja, voor welke functies? Welke bijkomende initiatieven zal De Lijn nemen om deze tekorten op te vullen?

Zal dit dreigende personeelstekort een invloed hebben – dit hadden we vorige week ook kunnen vragen – op de gefaseerde invoering van basisbereikbaarheid?

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Voorzitter, collega's, minister, de rekrutering en aanwerving van chauffeurs voor De Lijn is een permanente uitdaging. Elk jaar zijn er honderden vacatures, niet in het minst door de natuurlijke uitstroom door pensionering van medewerkers. De krapte op de arbeidsmarkt zorgt voor een extra moeilijkheid. Werkgevers moeten meer dan ooit bijzondere inspanningen leveren in de strijd om talent en goede medewerkers. Een goed evenwicht tussen werk en privé, aantrekkelijke loonvoorwaarden, extralegale voordelen, een goede en collegiale werksfeer, een veilige werkomgeving, zijn allemaal aspecten waar een werknemer of een toekomstige werknemer groot belang aan hecht en waar een werkgever bijzondere aandacht voor moet hebben.

Zoals gezegd, gaf de directeur-generaal van De Lijn de cijfers mee: 900 nieuwe werknemers bij De Lijn in 2023. Dat is heel erg veel. De Lijn houdt daarbij onder meer rekening met een te verwachten uitstroom van 25 tot 30 medewerkers per maand. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag die ik eind 2022 stelde, lag dit getal nog een pak lager, op 135 pensioneringen verspreid over het hele jaar 2023. Er is een discrepantie tussen die cijfers.

In de mediaberichtgeving benoemt directeur-generaal Ann Schoubs enkele moeilijkheden voor De Lijn in de zoektocht naar nieuwe medewerkers: concurrentie met andere meer aantrekkelijke bedrijven; de combinatie werk en privé bij De Lijn scoort volgens de directeur-generaal zelf niet goed; twee derde van de kandidaten valt af door onvoldoende kennis van het Nederlands.

Minister, ik heb al verwezen naar mijn schriftelijke vraag van 5 oktober, waarin ik vroeg naar de tekorten aan chauffeurs en technici bij De Lijn. U antwoordde dat er rekening gehouden wordt met 135 pensioneringen in 2023, ongeveer 11 per maand, maar De Lijn rekent volgens de krantenberichtgeving nu op 25 tot 30 pensioneringen per maand, dat is maal 3 in vergelijking met enkele maanden geleden. Kunt u het verschil in deze cijfers verklaren en duiden?

De directeur-generaal geeft in de media aan dat de job van bus- of trambestuurder niet gemakkelijk te combineren is met een gezinsleven. Welke inspanningen levert De Lijn vandaag om die combinatie te verbeteren en de job op dat vlak aantrekkelijker te maken? Is dat volgens u voldoende? Moeten er bijkomende initiatieven worden genomen? Zo ja, welke?

De Lijn moet inzake rekrutering van kwaliteitsvol personeel concurreren met andere bedrijven, wat ook maar normaal is. Hoe wil De Lijn zichzelf aantrekkelijker maken voor toekomstige werknemers, naast de combinatie werk-privéleven? Welke initiatieven nam De Lijn hiervoor sinds uw aantreden als minister in 2019 en hoe worden deze maatregelen geëvalueerd? Welke initiatieven overweegt u maar kunnen vandaag niet door de geldende regelgeving, die desgevallend gewijzigd zou moeten worden?

Twee op de drie kandidaten voor een job bij De Lijn vallen blijkbaar af door onvoldoende kennis van het Nederlands. Dat zijn toch erg frappante cijfers. De directeur-generaal wil daarom extra inzetten op taallessen. Hoe wil De Lijn deze lessen inrichten of faciliteren? Wordt hiervoor samengewerkt met externe partners? Welke voorwaarden en voordelen voor de al dan niet toekomstige medewerkers zijn verbonden aan het volgen van die taallessen?

Naast pensionering is er, zoals in elke organisatie, ook uitstroom van medewerkers die elders een nieuwe uitdaging aangaan. Wordt met die mensen systematisch een

exitgesprek gevoerd? Welke conclusies kunnen uit die gesprekken worden getrokken? Wat zijn de meest voorkomende elementen van de motivering voor een medewerker om de organisatie vrijwillig te verlaten? Welke initiatieven neemt De Lijn om daaraan tegemoet te komen zodat medewerkers minder snel vertrekken om die redenen?

Het is een hele boterham, maar u kennende zal het antwoord niet minder lang zijn.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel voor de vragen. Het is een hele waslijst aan vragen, maar ik zal proberen beknopt te zijn. Het is ook niet de eerste keer dat we hierover praten.

Zoals jullie zelf ook al hebben gehoord, weten we dat de krapte op de arbeidsmarkt en de vergrijzing, die er nu eenmaal is, sowieso permanente uitdagingen zijn waar we bij De Lijn maar ook bij tal van andere organisaties continu mee moeten omgaan. Ik zal de verschillende zaken koppelen om een globaal antwoord te kunnen geven.

Samen met u heb ik eind december in de pers de boodschap van mevrouw Schoubs gelezen dat De Lijn voor 2023 op zoek is naar 900 chauffeurs. Het zijn er geen 3000 maar 900. In het jaar 2022 heeft men effectief 657 nieuwe chauffeurs kunnen aanwerven. We zoeken er dit jaar ruim 250 meer.

Hoe gaat De Lijn dit aanpakken? Enerzijds zorgt De Lijn voor een ingrijpend aanwervingsplan, dat al in de tweede helft van 2022 werd opgestart. Daarmee wil ze een sterke inhaaloperatie doen om voldoende chauffeurs te hebben voor de komende jaren, zodat we niet opnieuw in een situatie komen zoals een aantal maanden geleden, onder meer in het Antwerpse.

Verder wil De Lijn een integraal plan dat gedragen is binnen alle directies van De Lijn. Dat betekent dat er sowieso teamwork moet zijn tussen de mensen van hr, het operationele kader, de opleiding, marketing en communicatie, het management committee en zelfs de juridische dienst. Kortom, iedereen moet de handen in elkaar slaan om ervoor te zorgen dat men effectief kan slagen in die opdracht. Daarom wordt er binnen de organisatie van De Lijn als het ware een interne werf opgezet.

Ik kan u daar een aantal voorbeelden van geven. Op het vlak van communicatie en marketing zal De Lijn in 2023 opnieuw een uitgebreide aanwervingscampagne opzetten, gefocust op de lokale rekruteringsnoden. Daarvoor zal deze campagne op verschillende kanalen gelanceerd worden: online, via prints, via eigen voertuigen, via radio en dergelijke meer. Daarnaast wordt er ook ingezet op jobdagen en infomomenten om zo potentiële chauffeurs te informeren en rekruteren. Voor specifieke knelpuntregio's zal men op lokaal niveau ook nog een aantal extra campagnes uitrollen om er zeker van te zijn dat men voldoende mensen kan rekruteren. Verder wordt bij bedrijven die in faling of in herstructurering zijn, gekeken of men daar eventueel personeel kan overnemen. Recent heeft De Lijn contact opgenomen met een aantal grote winkelketens.

Ik kom tot de vraag of er een relatie is tussen het vinden van voldoende chauffeurs en de uitrol van de basisbereikbaarheid, waarbij we hebben gekozen voor een gefaseerde uitrol. De Lijn geeft expliciet mee dat men daar geen problemen ondervindt. In 2023 houden de vooropgestelde aanwervingen alvast rekening met de voorziene aanpassingen aan het net, die men in overleg met de vervoerregioraden aan het uitrollen is. Ook voor 2024 en later houden de meerjarenplanningen rekening met de geplande aanpassingen.

Ik kom tot de vraag of er nog andere jobs moeten worden ingevuld bij De Lijn, naast deze van chauffeur. Ook daar moet ik positief op antwoorden. Men zoekt niet enkel chauffeurs maar ook techniekers. Ook daar is er schaarste op de arbeidsmarkt. Men heeft onder andere een aantal vacatures openstaan bij Service en Expertise Infrastructuur, zoals die afdeling heet. Daar kijkt men naar mensen die kennis hebben van alles wat voertuigen en dergelijke betreft. Dat geldt zeker voor de voertuigen voor Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant. Voor infrastructuur gaat het dan voornamelijk over Antwerpen, met onder meer het verhaal van de tramrails.

Dan is er de vraag over wat De Lijn doet om jonge chauffeurs te houden en hoe zij ondersteund worden. Ik denk dat we het er in de commissie al over gehad hebben dat de 'work-life balance' heel belangrijk is. Dat is ook vaak een aspect waarom jonge chauffeurs wel eens durven afhaken. De Lijn is daarom in 2022 gestart met een systeem van planning, waarbij de chauffeurs hun diensten beter kunnen afstemmen op hun privéleven. Ik moet daar ook wel aan toevoegen dat het verloop van het personeel bij De Lijn heel laag is. Het zit maar rond de 3 procent. In vergelijking met andere bedrijven in soortgelijke sectoren is dat laag. Het klopt wél dat de uitstroom die er is, groter is bij mensen die in hun beginjaren zijn dan bij degenen die reeds een hogere anciënniteit hebben. Ook dat zien we vaak bij andere sectoren.

Wat doen we nog? We ondersteunen de chauffeurs, in het bijzonder de nieuwe chauffeurs, in diverse aspecten. Zo is er bijvoorbeeld de flexibele inspraak inzake de planning, de ondersteuning door teamcoaches, een intensievere opvolging tijdens het eerste jaar dat men bij De Lijn werkt. Ook nadien blijft men focussen op opleidingen en coaches. In het verleden hebben we al maatregelen genomen rond cashless rijden, rond gps-ondersteuning tijdens het rijden, de digitalisering van de informatie, en dergelijke. Dat zijn allemaal elementen in het moderner maken van de apparatuur en ze hebben een bijkomend positief effect.

Daarnaast is er ook de keuze voor de chauffeur. Wanneer men ervoor kiest om chauffeur te worden, dan kiest men voor een maatschappelijk dienstverlenende job. Het is dan ook belangrijk dat dit in een aangename context en een aangename werkomgeving kan gebeuren. De Lijn wil daarom aan al haar chauffeurs zekerheid geven. Daarom start men onmiddellijk met een contract van onbepaalde duur wanneer men bij De Lijn in dienst treedt. Dat is niet bij alle werkgevers het geval. Dat geeft dus meteen meer zekerheid. Daarnaast kunnen de chauffeurs doorgroeien naar allerlei andere functies binnen de organisatie. Dat is op zich ook een pluspunt.

De Lijn heeft verschillende stelplaatsen in heel Vlaanderen en er wordt alles op alles gezet opdat de chauffeurs die in dienst treden ook zo dicht mogelijk bij hun woonplaats tewerkgesteld zouden kunnen worden, zodat er ook zo min mogelijk tijdverlies is tijdens het woon-werkverkeer. Verder kunnen de chauffeurs zelf hun werkrooster afstellen op hun privéleven: een rustdag, een vroege, onderbroken of late shift, een dienst in de stad of net niet in de stad. Dat zijn allemaal aspecten die ze mee mogen aangeven, en waarmee bij de opmaak van de planning in de mate van het mogelijke rekening wordt gehouden.

Ten slotte is er ook nog een aantrekkelijk pakket van arbeidsvoorwaarden, zoals een aantrekkelijk loon, maaltijdcheques, hospitalisatieverzekering, eindejaarspremie, gratis openbaar vervoer voor het gezin, et cetera. Men doet er dus alles aan om het zo attractief mogelijk te maken. Als een personeelslid toch De Lijn wil verlaten, dan wordt die persoon telkens uitgenodigd op een exitgesprek, om te horen wat de redenen zijn en of het te maken heeft met het evenwicht tussen werk en privé. Daaruit kunnen dan de nodige analyses gemaakt worden en kan er eventueel bijgestuurd worden.

We zien bij heel veel bedrijven dat de krapte op de arbeidsmarkt enorm speelt – gisteren zagen we nog de problematiek bij de NMBS – maar ik heb er vertrouwen in dat De Lijn alles op alles zet om te zorgen dat het personeelsbestand voldoende wordt aangevuld, zodat alle bussen en trams van De Lijn kunnen rijden. We weten dat de arbeidsmarkt verzadigd is en dat het beroep van chauffeur een knelpuntberoep is. We weten dat er een grote vraag is op de arbeidsmarkt, maar met deze maatregelen doet De Lijn al het mogelijke om erin te slagen om zoveel mogelijk mensen aan te werven.

Ik moet ook nog zeggen dat er een taalproject loopt, onder meer in de Brusselse Rand, om de vijver van werkzoekenden nog te verruimen, zodat ook daar op ingezet kan worden.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (cd&v):** Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het blijft natuurlijk veel volk, negenhonderd mensen die binnen het jaar moeten worden gevonden. Vorig jaar is men er geraakt. Ik herinner mij dat u toen ook zeer stellig zei dat men er alles aan zou doen en dat het er wel zou komen. Het is toen ook effectief gelukt, dus laten we hopen dat dat dit jaar ook het geval is. Maar het blijft natuurlijk een moeilijke arbeidsmarkt.

Ik ben wel heel tevreden om te horen dat er meer inspraak is bij de plannings die worden opgesteld voor de chauffeurs. Want ik herinner mij ook dat we het hier over de gesplitste diensten hadden en zeiden dat dat toch allemaal wat moeilijk is. Als je de chauffeurs inspraak geeft, kunnen zij bekijken welke diensten zij beter kunnen combineren met hun privéleven. Er is daar dan toch al een inspanning geleverd.

Aan de andere kant kan het natuurlijk altijd beter, dat weten we. We moeten toch eens bekijken hoe we vooral die heel jonge, pas gestarte chauffeurs, maar ook alle andere, kunnen houden. Weet De Lijn bijvoorbeeld, wanneer er afwezigheden zijn wegens langdurige ziekte, waar dat dan aan ligt? Ik kan mij voorstellen dat er na verloop van tijd, vooral bij de oudere chauffeurs, rugklachten komen. Wordt er dan preventief iets gedaan om chauffeurs te helpen die rugklachten te voorkomen? Want zij zitten een hele dag in hun voertuig. Hetzelfde geldt voor het omgaan met agressie. Dat is hier ook al regelmatig aan bod gekomen. Maar het helpt natuurlijk niet dat er nog te veel agressie is tegen chauffeurs. Hoe kunnen we die mentale en fysieke weerbaarheid van de chauffeurs verhogen? Ik hoop dat De Lijn daar ook heel wat aandacht aan geeft, want dat zijn zaken die toch regelmatig terugkomen.

Ik weet het niet meer zeker, maar ik denk dat ik hier ooit heb gevraagd of De Lijn werkt met dergelijke clausules. Want ze geven je een opleiding tot buschauffeur, dan krijg je dat rijbewijs en kun je daar bijvoorbeeld ook mee naar de privésector, de autocars enzovoort. Wordt er in die contracten al dan niet opgenomen dat ze een bepaalde tijd moeten blijven?

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

U verwijst naar een aantal dingen die zeer goed zijn. De verloning, de extralegale voordelen vormen een aantrekkelijk pakket bij De Lijn en bij de Vlaamse overheid bij uitbreiding.

Die flexibele planning en dat zij daar inspraak in kunnen krijgen, is een positief signaal aan de medewerkers. Het is zeer goed dat er jobdagen worden georganiseerd. Ook de aanwervingscampagne is goed. Ik wil De Lijn trouwens graag

feliciteren met het heel fijne radiospotje, met het kindje dat met de bus wil rijden. Ik vond dat fantastisch goed en leuk, volgens mij doet dat de mensen daar weleens aan denken.

Minister, ten eerste, in verband met de exitgesprekken vroeg ik mij af of er daarin ergens een rode draad te vinden is. Weten we waarom mensen De Lijn verlaten? Want daar hebt u niet naar verwezen.

Ten tweede, u bent ook zeer karig geweest met info over de taallessen. Maar misschien kan ik de vraag over de organisatie van de taallessen schriftelijk herhalen.

Het derde en misschien zelfs belangrijkste element betreft het omvattende plan. U hebt het over een interne werf bij De Lijn om ervoor te zorgen dat ze aantrekkelijk blijven en dat er negenhonderd medewerkers kunnen worden aangeworven. Is er daar enige link en samenwerking met de onderaannemers? Want die hebben natuurlijk exact dezelfde problematiek om mensen aan te werven voor exact dezelfde job. Het zou dus een gemiste kans zijn om niet te gaan samenwerken met die sector, die toch steeds meer uit grotere en kapitaalkrachtige spelers met heel wat capaciteit te maken heeft. Misschien is dat wel een vraag en suggestie tegelijk, om die samenwerking met onderaannemers van De Lijn, de pachters zoals die heten, op te starten, mocht dat vandaag nog niet het geval zijn.

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (Vooruit):** Ik wil graag aansluiten bij de vraag van de collega's. Ik denk dat we daarover in het verleden ook al van gedachten gewisseld hebben en onze bezorgdheid daarover geuit.

Buschauffeur wordt zo'n beetje een knelpuntberoep. Er is de krapte op de arbeidsmarkt, waar hier al eens mee geschermd wordt, maar we krijgen toch ook signalen dat bepaalde factoren bij De Lijn zelf daar een rol in spelen. We kijken dan vooral naar die moeilijke combinatie van werk en gezin. Ik heb ook begrepen, minister, dat er rond het aantrekkelijk maken van het beroep van chauffeur en techniker in 2019 een cao is opgericht, een paritaire werkgroep. Mijn vraag is wat daarrond concreet naar buiten is gekomen en wat daarmee is gebeurd.

Er is nog iets wat vaak terugkomt. Ik hoor collega Maertens hier zeggen: "een mooi radiospotje". Ik krijg vaak de opmerking dat de vacatures en de filmpjes die daarbij gemaakt worden, geen realistisch beeld geven van het beroep van buschauffeur en het allemaal een beetje te rooskleurig voorstellen. Misschien is dat ook iets om aandacht aan te besteden, want het heeft natuurlijk geen zin om een rooskleurige jobinhoud voor te stellen als die niet overeenkomt met de werkelijkheid.

Tot slot, voorzitter, wou ik graag verdergaan op wat collega Brouwers vroeg over het scholingsbeding. U hebt daar op een vraag van mij in november 2022 op geantwoord dat er bij De Lijn geen scholingsbeding is. Ze hebben mij bevestigd dat er in het arbeidscontract wel degelijk zo'n scholingsbeding is als die chauffeurs een opleiding van rijbewijs B naar rijbewijs D moeten volgen. U zei toen: "Zo'n clause zou de aantrekkelijkheid van De Lijn als werkgever niet ten goede komen." Ik weet niet waar u zich toen op gebaseerd hebt om te zeggen dat dat niet zou bestaan. Volgens mijn informatie bestaat het wel. De vraag is dan: moet daarrond iets gebeuren? Een tweede vraag is – maar daarop zult u misschien schriftelijk kunnen antwoorden –: hoe vaak is dat scholingsbeding de afgelopen jaren al toegepast? Want het kan natuurlijk in een contract staan, maar in hoeverre wordt dat ook effectief toegepast?

**De voorzitter:** De heer Annouri heeft het woord.

**Imade Annouri (Groen):** Ik sluit graag aan bij de terechte vragen van collega Brouwers en collega Maertens.



U hebt een zeer terecht punt, minister, wanneer u het hebt over de krapte op de arbeidsmarkt, natuurlijk. Heel wat sectoren hebben er vandaag mee te maken. We hebben het gisteren gehad over leerkrachten. Noem maar op. De 'war on talent' is volop bezig, de 'war on capable people' ook. Ik heb twee extra bemerkingen en vragen.

De eerste vraag sluit aan bij iets wat collega Maertens in zijn tweede opmerking heeft aangehaald. Wordt er eigenlijk op dit moment gemonitord hoe mensen zich tijdens hun carrière voelen bij De Lijn en wat ze als uitdaging en knelpunten zien? En wordt er gekeken naar wat de meest voorkomende redenen zijn dat men stopt? Men weet vanuit 'werkbaar werk' – mensen bijhouden, ervoor zorgen dat ze gelukkig zijn op de werkvloer – dat je regelmatig moet ondervragen, dat je mensen regelmatig het gevoel moet geven dat ze mee hun carrière kunnen sturen, dat als er dingen niet goed lopen, ze die mee in handen kunnen nemen. Op welke manier wordt dat op dit moment in kaart gebracht bij chauffeurs bij De Lijn?

Mijn tweede opmerking betreft het imago van een job, zeker als er arbeidskrapte is. U hebt het gehad over allerlei maatregelen die binnen de job worden genomen om die aantrekkelijk te maken, maar u moet er ook voor zorgen dat die job aantrekkelijk is, dat mensen die stap willen zetten. Vandaag de dag heb je natuurlijk het imago en ook de realiteit van vaak verouderd materiaal, dat in panne blijft zitten. Je bent de eerste aanspreeklijn als mensen gefrustreerd zijn en frustratie is voor heel wat openbaarvervoergebruikers vandaag helaas ook deel van de rit. Je hebt soms verhalen van chauffeurs die ergens toekomen, een rit moeten rijden maar, omdat er geen materiaal is, gewoon niet kunnen uitrijden. Al die zaken zorgen ervoor dat het imago niet aantrekkelijk is, dat men daarvoor niet wil kiezen. Daarom moet men er natuurlijk voor zorgen dat de arbeidsomstandigheden ideaal zijn, dat er geïnvesteerd wordt in goed materiaal, dat men die reclamespotjes werkelijkheid laat worden. Ik denk dat dat een race is die u nog volop moet rijden en dat we daar op dit moment achterstand hebben.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen. Ik ben het er niet mee eens dat de filmpjes en spotjes een al te rooskleurig beeld zouden geven. Ik merk wanneer ik praat met de chauffeurs dat ze enorm enthousiast zijn over hun job, die een maatschappelijke invulling geeft. Ze zijn tevreden en trots op hun job. Dat wou ik nog eens duidelijk stellen.

De drukte in het verkeer en het gebrek aan tolerantie van mensen in een file of bij gebrek aan het onmiddellijk verlenen van een voorrang kunnen aanleiding geven tot uitspattingen. Dat is nu eenmaal hoe de maatschappij vandaag de dag in elkaar zit. Niemand verdraagt nog iets van iemand anders. Ik wil toch met klem tegenspreken dat de job weinig aantrekkelijk is. Hoe verklaart men dan dat de uitstroom maar 3 procent bedraagt mocht de job niet aantrekkelijk zijn? Dat zijn de feiten en de cijfers. De uitstroom is zeer laag in vergelijking met andere sectoren. Ik wil met klem tegenspreken dat het beroep van chauffeur niet aantrekkelijk is.

Tegelijkertijd moet ik zeggen dat in 2022 ruim 650 mensen gerekruteerd zijn door De Lijn en gestart zijn met hun job. Mijnheer Maertens vraagt naar de belangrijkste vertrekreden van de kleine groep die De Lijn verlaat. Uit de analyse van de exitgesprekken blijkt dat dat vooral te maken heeft met de werk-privébalans. Het is niet altijd interessant wanneer bijvoorbeeld de vrouw in het onderwijs staat en de man met de bus rijdt. Die werk-privébalans is vaak de reden die men opgeeft bij de exitgesprekken.

Wat het scholingsbeding of de opleiding betreft, heb ik al gezegd dat De Lijn zorgt voor een aantrekkelijk kader. Dat betekent dat men een opleiding kan volgen en onmiddellijk een contract van onbepaalde duur kan krijgen. Dat betekent niet dat

men automatisch gebonden is voor een bepaald aantal maanden. De Lijn hoopt uiteraard dat die mensen dan ook blijven omdat ze geïnvesteerd hebben in die werknemers. Het geldt voor alle sectoren dat als je investeert in een opleiding op de werkvloer, je wilt dat die mensen blijven, en daar zetten ze bij De Lijn volop op in.

Is er dan concurrentie met de onderaannemers? We weten dat heel veel onderaannemers rijden voor De Lijn, zowel voor de reguliere ritten als voor het leerlingenvervoer. Wat dat betreft, is er regelmatig overleg met de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBBA) die me recentelijk zelf gecontacteerd heeft om te kijken hoe de federale overheid nog meer inspanningen kan doen om de pool van mogelijke kandidaten voor het openbaar vervoer te vergroten.

Mevrouw Brouwers had het over agressie enerzijds en fysieke beperkingen zoals rugproblemen anderzijds. De Lijn biedt ook wat dat betreft een kader waarbinnen men kan doorstromen richting andere jobs. Maar als we kijken naar de samenstelling van het personeel, zien we dat mensen die vijf jaar of langer in dienst zijn, tot op het einde van hun carrière in dienst blijven. Maar ze kunnen altijd doorstromen naar andere functies binnen de organisatie, zoals dispatching, wat een oplossing kan bieden wanneer men te maken heeft met een geval van agressie of in het geval van fysieke klachten. Zo kan men opnieuw het evenwicht vinden tussen het werk en mogelijke problemen. Als het gaat over agressie, vraagt een werknemer soms om naar een andere regio te gaan en ook daar wordt telkens op ingegaan.

Dan heeft mevrouw Robeyns nog vragen over de cao. Daar moet ik vandaag even het antwoord op schuldig blijven. Ik denk dat het inderdaad beter is dat u die via een schriftelijke vraag stelt.

Er loopt in de Vlaamse Rand een taalproject omdat de chauffeurs daar moeten voldoen aan de taalvereisten. De mensen die het Nederlands niet machtig zijn, worden begeleid, zodat zij dan ook effectief aan de slag kunnen gaan. Door dat taalproject kunnen we de pool vergroten en meer mensen vanuit de Vlaamse Rand aan het werk te zetten, omdat de krapte het grootste is in de dichtbevolkte regio's waar we ook het grootste aanbod aan openbaar vervoer hebben. Dat is vooral in de regio in en rond Antwerpen en in de Vlaamse Rand en dus willen we daar de pool zo groot mogelijk maken.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (cd&v):** Minister, ik heb geen bijkomende opmerkingen. Bedankt voor uw antwoord.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Dank u wel voor uw antwoord. Ik heb nog een aantal dingen die ik schriftelijk zal opvragen.

Ik denk dat het vooral een kwestie wordt om aantrekkelijk te blijven en ook om de mensen in de eerste jaren dat ze in dienst zijn, heel goed te begeleiden. U zegt zelf dat ze na vijf jaar hun carrière beëindigen bij De Lijn zelf. Het is dus kwestie om de eerste vijf jaar de mensen aan u te kunnen binden. Alle succes daarmee.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Vlaamse Regering om de regionale luchthavens langer open te houden – 986 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Annouri heeft het woord.

**Imade Annouri (Groen):** Minister, ik wil het graag met u hebben over de regionale luchthavens. Collega's, we hebben hier al vaak die discussies gehad over de regionale luchthavens. Daardoor weten we er ondertussen heel wat over.

Neem nu de regionale luchthaven van Antwerpen, Antwerpen-Deurne. Wat weten we daar ondertussen over? We weten daarover dat die verlieslatend is, we weten dat daar een alternatief voor is op nog geen 40 kilometer. Om u een idee te geven: als ik vanuit Berchem de bus wil nemen naar mijn ouders in Hoboken, dan ben ik 38 minuten onderweg, maar als ik van Berchem de trein wil nemen naar Zaventem Airport, ben ik 25 minuten onderweg. We weten dat een sluiting maatschappelijk acht tot veertig keer meer winst zal opleveren. Dat staat zwart op wit in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die u hebt laten opmaken. Er zou zelfs een winst zijn van tientallen miljoenen euro's, mocht die gesloten worden.

We weten, of experts zeggen, dat, als men er toch voor zou kiezen om die open te houden, dat niet zou zijn vanwege wat die luchthaven vandaag doet, namelijk lijnvluchten en zakenvluchten. De enige reden om dat te doen zou zijn vanwege wat die luchthaven morgen kan doen, namelijk inzetten op 'urban air mobility', dronetoeverleveringen en dat soort zaken. Dat gaat dan om technologische ontwikkelingen die er vandaag de dag nog niet zijn. We weten ook dat voor elke 1 euro omzet die die regionale luchthavens dan toch zouden draaien, daar 3 euro subsidiegeld tegenover staat. Kortom, als deze Vlaamse Regering ervoor kiest om de regionale luchthavens open te houden, dan gaat daar 3 euro subsidie van verschillende niveaus naartoe.

Minister, gisteren is dus bekend geraakt dat voor die 1 euro omzet, er 3 euro subsidiegeld naartoe gaat, en dat er ook nog federale kosten moeten worden gemaakt, als jullie er vanuit de Vlaamse Regering voor kiezen om die regionale luchthavens open te houden. En u hebt daar een opvallende uitspraak gedaan: u hebt gezegd dat we het daar nooit over hebben gehad in het parlement, want jullie hebben alleen de Vlaamse kosten en baten in beeld gebracht, niet de federale publieke middelen die daarnaartoe zouden gaan. Ik vind dat iets vreemds, want federale publieke middelen zijn nog altijd publieke middelen die mede door de Vlaamse belastingbetaler betaald worden. En wat mij betreft zijn er ook Vlaamse kosten die gemaakt worden om ervoor te zorgen dat we opdraaien voor de keuzes die deze Vlaamse Regering maakt, namelijk om de verlieslatende regionale luchthavens te laten draaien.

Nu, wat doet deze Vlaamse Regering met al die informatie die we hebben over die regionale luchthavens? Wel, die kiest er dan vlak voor het kerstreces voor om die langer open te houden, om verder in te zetten op wat er vandaag de dag gaande is. U hebt ervoor gekozen om die regionale luchthavens tot 2040 te laten verdergaan, en zelfs nog meer te laten groeien, en meer in te zetten op zakenvluchten en lijnvluchten. U wilt ze zelfs duurzaam verankeren en mee laten evolueren. En dat vind ik een vreemde keuze, vanwege alle zaken die we nu al weten over die regionale luchthavens, de zaken die ik net heb opgesomd.

Maar ik vind het ook een vreemde keuze omdat, als men spreekt over een stijgend groeiscenario – ik denk dan aan de regionale luchthaven van Antwerpen – ik weet dat vlak voor corona de geluidsruimte, de maximale lawaaioverlast die er mag

worden gemaakt, bereikt was. Men kan dus eigenlijk niet meer groeien, men kan geen extra vluchten meer toelaten. Dus dan is mijn bedenking: is deze Vlaamse Regering van plan om die geluidsruimte op te trekken, om ervoor te zorgen dat als men wil dat die luchthaven groeit, er meer lawaai-overlast kan zijn? Zal er dus meer lawaai gemaakt worden, en komt er meer overlast voor de buurten?

Op basis van exact welke elementen heeft de Vlaamse Regering beslist om die regionale luchthavens toch langer open te houden?

Waarom denkt u als Vlaamse Regering het aspect of de piste van acht tot veertig keer maatschappelijke winst bij sluiting, die 36 miljoen euro, gewoon te kunnen negeren? Wat wordt daartegenover gezet? Waarom wordt dat gewoon van tafel geschoven? Wat is de argumentatie daarachter?

Als de experts spreken over het openhouden van de luchthavens voor wat het morgen kan zijn – urban air mobility, dronetoevering – welke stappen worden er vandaag dan gezet om dat te realiseren? En waarom wordt daar nu over gesproken, en houdt men gewoon vast aan wat er vandaag de dag gebeurt, namelijk lijnvluchten en zakenvluchten?

Als er dan toch gekozen zal worden voor die technologische ontwikkelingen waar de experts het over hadden, en waar u als minister van hebt gezegd dat u daar wel achter staat, en waar in allerlei nota's ook over wordt gesproken, waarom zou dat dan eigenlijk moeten gebeuren op een plek als de haven van Deurne, die nu in een drukbevolkte wijk ligt? Is dat gewoon omdat dat historisch daar ligt? Of is dat omdat men een locatieonderzoek heeft gedaan, omdat men heeft afgewogen waar zoiets het beste zou kunnen gebeuren? Heeft men dat vergeleken met andere plekken, zoals bijvoorbeeld de haven van Antwerpen? Wat is de achterliggende redenering om daaraan te blijven vasthouden?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Annouri, ik dank u voor uw vele vragen. Ze geven me de mogelijkheid om een en ander te duiden. Van de persberichten die we de voorbije dagen hebben gezien en die in mijn ogen wat gestuurd zijn vanuit een bepaalde hoek, klopt niet alles. Ik ben dus blij dat we hier zaken kunnen rechtzetten en verduidelijken.

Ik ga in mijn antwoord ingaan op uw vragen en ook op een aantal reacties die ik gecapteerd heb de voorbije dagen.

Ik ga beginnen bij het begin. U weet dat er in het regeerakkoord heel duidelijk staat: "We hebben nood aan een langetermijnvisie inzake de ontwikkeling van luchtvaart de komende decennia. Hierbij is het de uitdaging om balans te brengen in de maatschappelijke behoefte aan luchtvaart, duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, innovatie en vitale economie. Voor het vinden van die juiste balans zijn twee analyses essentieel: de huidige context waarin de Vlaamse luchtvaart opereert en de ontwikkelingen en trends waarmee de luchtvaart in de toekomst te maken krijgt."

Die toekomst wil in benadrukken. De visienota die we nu hebben, kijkt naar 2040. Ze is verder uitgerold in de beleidsnota. Ik neem u graag even mee in de tijd. In november 2020 heeft de Vlaamse Regering een startnota goedgekeurd waarbij een plan van aanpak is uitgerold. We wilden een beroep doen op een externe dienstverlener voor de opmaak van een maatschappelijke kosten-batenanalyse en we wilden een visienota en masterplannen opmaken.

De administratie heeft dan in het voorjaar 2021 een bestek in de markt geplaatst waarin de technische bepalingen zijn opgenomen waaraan de maatschappelijke kosten-batenanalyse moet voldoen. Een consortium van Ecorys, Tractebel en de

Universiteit Antwerpen is uit de selectie naar voren gekomen. Zij hebben een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgemaakt. Het zijn experts die dat in alle objectiviteit hebben opgemaakt.

Die maatschappelijke kosten-batenanalyse is gefinaliseerd in de zomer van 2022. De Vlaamse Regering heeft hiervan kennis genomen en op 17 november is er in deze commissie een gedachtewisseling geweest. U hebt aan dat consortium en aan de andere stakeholders vragen kunnen stellen en van gedachten kunnen wisselen over hoe die maatschappelijke kosten-batenanalyse tot stand is gekomen.

Bij de opmaak van die maatschappelijke kosten-batenanalyse en van de visienota zijn heel wat stakeholders betrokken. Er is een stuurgroep met mensen van het Departement Mobiliteit en Openbaar Werken (MOW), van het Departement Omgeving en het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO). Daarnaast zijn er 135 stakeholders betrokken, soms bilateraal, soms in grote groepen. Ze hebben alleszins hun input kunnen geven vooraleer men tot die maatschappelijke kosten-batenanalyse is gekomen.

Waarom zeg ik dit en duid ik deze context? Omdat ik in de krant moet lezen dat er een ontdekking zou zijn van extra overheidssteun en dat dit tot felle kritiek moet leiden. Ik lees ook dat men klaarblijkelijk met een aantal miljoenen euro's geen rekening heeft gehouden. En dan gaat het allemaal om de kosten die de federale overheid draagt.

Op het moment dat het consortium werd aangeduid om die maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken, hebben ze duidelijk gezegd dat ze de standaardmethodiek voor de opmaak van een MKBA, zoals we die in Vlaanderen kennen, zouden volgen. Deze standaardmethodiek wordt gebruikt voor tal van grote maatschappelijke en infrastructuurprojecten, is vastgelegd in 2013 en wordt nog altijd gebruikt. Conform die regels heeft men dus de standaardmethodiek gebruikt.

Mijnheer Annouri, de toepassing van deze standaardmethodiek houdt in dat er enkel gekeken wordt naar de effecten binnen Vlaanderen, niet naar het buitenland, niet naar andere regio's. In deze optiek werden de federale kosten, net als de kosten of baten die zich in andere regio's realiseren, niet meegenomen. Dat zat heel expliciet in het rapport van de MKBA. Er is heel duidelijk naar verwezen dat men de methodiek gebruikt zoals die destijds door Rebel is gemaakt.

Na de gedachtewisseling in de commissie van 17 november, na de goedkeuring van de MKBA, na de goedkeuring van de visienota, zegt u dat u dit geen goede zaak vindt. Ik vind het vreemd dat die kritiek niet eerder werd geuit. Ik denk dat de heer Van de Wauwer dit kan bevestigen, maar ik verwijs naar een schriftelijke vraag van 15 januari 2021, waarin heel duidelijk werd aangeduid welke methodiek men zou gebruiken voor de opmaak van de MKBA.

Dan kom ik verder tot het punt van skeyes. Daarvan wil ik u opnieuw meegeven dat men zich volop heeft gehouden aan de standaardmethodiek. Zodra er extra kosten komen die aanrekenbaar zijn aan Vlaanderen, zijn deze opgenomen in de MKBA. Als ze niet aanrekenbaar zijn aan Vlaanderen, dan zitten ze er conform de standaardmethodiek niet in.

Wat betekent dat nu? U hebt expliciet in de nota kunnen lezen dat de kosten voor de 'remote tower' die er na 2030 zou moeten komen, in kaart werden gebracht. Die moet er komen voor Deurne en voor Oostende. De middelen die van Kortrijk effectief opstromen naar skeyes zijn eveneens verwerkt in de MKBA. Dat hebt u kunnen lezen. Dat is wel degelijk verwerkt.

Waarom is er een verschil tussen Antwerpen en Oostende enerzijds en Kortrijk anderzijds? Dat heeft te maken met de overeenkomst die destijds werd gesloten

tussen de federale overheid en de gewesten. Met destijds bedoel ik 30 november 1989, een gevolg van de bevoegdheidsoverdracht van de regionale luchthavens. Toen was er voorzien dat de luchtverkeersveiligheid van de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende sowieso verzekerd zou blijven door skeyes en dat de kosten die skeyes hiervoor zou maken, niet verhaald zouden worden op de gewesten. Dat geldt voor Oostende, voor Deurne en ook voor het vliegveld van Grimbergen. Dat geldt ook voor het vliegveld van Charleroi, van Luik, van Spa en van Saint-Hubert. Dat is een regeling van 1989. Die samenwerkingsovereenkomst is eenieder bekend. Het is dus zeker niet zo dat we plots vanuit het niets een aantal kosten zonder meer zouden zijn vergeten. Neen, maar het zijn geen kosten die aan Vlaanderen aanrekenbaar zijn.

Bijkomend wil ik u de werking van skeyes meegeven. Qua inhoudelijke werking moet er duidelijk een onderscheid worden gemaakt tussen twee taken. Enerzijds heb je de lokale luchtvaartnavigatiediensten. Dit zijn de kosten die skeyes maakt specifiek voor alle afzonderlijke luchthaven, opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst van 1989. Dat gaat over het begeleiden van piloten van en naar de luchthaven, meteo en dergelijke meer. Anderzijds is er het begeleiden van 'en route'-verkeer. Dit is het begeleiden van het overvliegend verkeer, dat niet te maken heeft met het landen of het opstijgen van de regionale luchthavens.

Om te weten hoe die kosten verdeeld zijn, moet u zich richten tot skeyes. Die details ken ik niet. Ik denk ook niet dat de mensen die de MKBA gemaakt hebben, dat tot in detail moesten opnemen. Zoals ik al duidelijk heb gesteld, is het voor Kortrijk wel degelijk mee opgenomen. Wat niet aanrekenbaar is in Vlaanderen, is niet opgenomen. Ik denk dat dat een correcte voorstelling is van de feiten en dat u dat eigenlijk ook wel weet.

Dan kom ik tot uw volgende vraag over de keuze van de visienota. Voor de visienota hebben wij ons gebaseerd op de MKBA. De MKBA is een informatie-instrument met een wetenschappelijke, academische grondslag. Ik zeg opnieuw dat ik die niet heb opgemaakt. Het zijn specialisten en experts die zich daarover hebben gebogen en dit vanuit het perspectief van de maatschappelijke voor- en nadelen van diverse mogelijke ontwikkelingsscenario's, die men allemaal in beeld heeft gebracht.

U zult gezien hebben dat men zestien mogelijke ontwikkelingsscenario's in beeld heeft gebracht. Waarom zijn er diverse ontwikkelingsscenario's in beeld gebracht? Eenvoudigweg om te leren uit de diverse parameters die bepaalde scenario's beter of slechter maken. Dat is ook de reden waarom we enerzijds een scenario van maximale, onbeperkte groei hebben en anderzijds ook een scenario van sluiting tegen 2040.

Waarom namen we die scenario's mee in de MKBA? Om eruit te leren en te bekijken hoe bepaalde parameters effectief doorwegen. Door deze scenario's mee te onderzoeken, leren we vooral veel over hoe geluid, CO<sub>2</sub>-uitstoot, kilometers van en naar de luchthavens en de economische impact van passagiersvluchten zich onderling verhouden.

Wel, met die visie wilden we eerst bekijken wat we allemaal geleerd hebben uit de MKBA, om dan in samenspraak met alle mogelijke stakeholders, bilateraal of in eerder grotere groepen, opnieuw aan tafel te gaan zitten en te bekijken wat de breedst mogelijk gedragen visie is rond onze regionale luchthavens en om te bekijken hoe we die naar de toekomst toe leefbaarder kunnen maken, en dit zowel op economisch vlak als op het vlak van milieu, klimaat en duurzaamheid.

Het is dus absoluut noodzakelijk dat we de MKBA in zijn juiste context plaatsen en in zijn volledigheid interpreteren, en daar niet gewoon ad hoc, zoals men het zelf wil, elementen uit halen.

We hebben dan de afweging in de visienota gemaakt. Daarbij zijn we uiteraard niet blind geweest voor alle mogelijke voor- en nadelen die blijken uit de MKBA. Ik denk dat we daar een heel aantal voorbeelden van kunnen geven. Ik wil er u een geven. Voor de luchthavenexploitatie maatschappij (LEM) is er in 2014 een gunning is geweest voor 25 jaar aan Egis. U kunt dat leuk vinden of niet leuk vinden, maar dat is de realiteit. Als we de luchthaven zouden sluiten, dan impliceert dat dat men onderhandelingen moet voeren over een compensatie. Ik denk dat dat duidelijk is. *Pacta sunt servanda*.

Andere elementen die ook werden verwerkt in de visienota, zijn onder andere de negatieve impact van het sluitingsscenario op onder meer de opleidingscapaciteit voor piloten. Ook van groot belang is de negatieve impact van het sluitingsscenario op de lokale tewerkstelling. Ik weet dat u te vinden bent voor een sluiting van de Luchthaven Antwerpen, maar een sluiting zou impliceren dat er meteen 386 lokale jobs verloren gaan. Tegelijkertijd heeft dat ook een impact op heel wat bedrijven in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven van Deurne.

In de visienota kun je lezen dat we eigenlijk voor een middenscenario gaan waarin we er duidelijk voor kiezen om leefbaarheid en duurzaamheid te laten samengaan in de toekomst. Het is geen visie gebaseerd op wat er vandaag gaande is, maar een visie voor de toekomst, waarbij we volop rekening houden met de ecologische impact, tal van innovatieve elementen, een grotere zelfredzaamheid van onze regionale luchthavens en vooral een groter aspect inzake duurzaamheid van onze regionale luchthavens.

Specifiek wat Antwerpen betreft, stelt u dat het zonder meer zou gaan over een uitbreiding van Antwerpen. Dat staat nochtans niet te lezen in onze visienota. Er is geen intentie om te komen tot een fysieke uitbreiding en dit om de eenvoudige reden dat dit vandaag niet mogelijk is. U kent het ruimtelijk uitvoeringplan voor Deurne, u kent de situatie. Van een fysieke uitbreiding is er vandaag geen sprake. We houden rekening met de milieucontext die er vandaag is.

We kiezen niet voor de extremen van sluiting of extreme groei. Nee, wij kijken naar een middenscenario. Daarbij hebben wij steeds geredeneerd vanuit de huidige vergoedbaarheid en het huidige juridische planmatige kader.

Wat we vooral ook leren uit de MKBA is dat CO<sub>2</sub>-equivalenten enorm doorwegen in het gunstige resultaat van een sluiting. U zult het met me eens zijn als ik zeg dat de belangrijkste kost in deze scenario's de impact van de luchthavenactiviteit op het klimaat, de CO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub>-equivalenten, is. Maar deze impact zal deels worden gemitigeerd in de toekomst. Dat blijkt duidelijk uit wat we in de visienota hebben opgenomen, een aantal maatregelen die daar expliciet in worden vermeld. Enerzijds is er het gebruik van Sustainable Aviation Fuel (SAF) en e-fuels die een gunstige en significante impact zullen hebben op emissies. We weten allemaal dat we volop in die transitie zitten en dat die snel gaat. Dat zagen we voor de personenwagens, dat zien we voor het vrachtvervoer, in de scheepvaart en ook in de luchtvaart. Het elektrisch vliegen zal de overlast, zowel inzake geluid als emissies, naar beneden brengen en zal in ieder geval een enorme impact hebben.

Is dit louter toekomstmuziek? Neen, we zien dat die evolutie zich nu al doorzet. Ik verwijs naar een aantal trainingstoestellen die vandaag al elektrisch zijn, en hun aantallen en grootte zullen in de toekomst alleen maar toenemen. Ik geloof volop in die technologische vooruitgang. Ook hier zal de spurt naar zero emissie, Sustainable Aviation Fuel en e-fuels, een enorme vlucht vooruit nemen in de toekomst.

Tot slot breng ik u graag even in herinnering dat ten tijde van de aanslagen in de luchthaven van Zaventem, maar ook bij stakingen, onze beide regionale luchthavens

fungeren als een zeer goede uitvalsbasis om een aantal passagiers alsnog te depanneren.

De Vlaamse overheid is daarom ook volkomen overtuigd van de keuze die we in de visienota hebben gemaakt, waarbij we rekening hebben gehouden met de toekomstige evaluaties en evoluties en waarbij de klimaatimpact die er vandaag is, in de toekomst enorm zal dalen.

U vraagt waarom we geen rekening houden met het verhaal van Urban Air Mobility (UAM) en de dronetoepassing. Mijnheer Annouri, ik weet niet waar u het vandaan haalt dat wij daar geen rekening mee zouden houden. Ik denk dat u wat dat betreft een bepaalde passage in onze visienota al dan niet moedwillig niet hebt gelezen, want we houden daar wel degelijk rekening mee. We negeren dat niet, integendeel. In onze visienota wordt uitdrukkelijk gesteld dat de Vlaamse regionale luchthavens volop zullen inzetten op een ontwikkeling tot droneluchthaven. De inzet van fixed-wing drones en Urban Air Mobility zal in de toekomst een belangrijk onderdeel vormen van de activiteit op onze regionale luchthavens.

De Vlaamse Regering beschouwt deze innovatieve ontwikkeling alleszins als een echte aanvulling op de bestaande luchthavenactiviteit, waarvan het belang in de toekomst enkel zal toenemen.

Dan wat uw vierde vraag betreft: daarin stelt u dat er inzake technologische evoluties gekeken moet worden naar andere uitvalsbases en dergelijke. Ik wil u meegeven dat er volop gekeken wordt naar een synergie tussen innovatieve ontwikkelingen inzake drones – zoals ik daarnet al zei –, en het verderzetten van de huidige luchtvaartactiviteit. Beide elementen kunnen perfect daar waar onze huidige luchtvaart is gelokaliseerd. We gaan dan ook uit van de bestaande luchtvaartinfrastructuur, gelet ook op het juridische kader, met het planproces dat daarvoor in het verleden is uitgerold.

Overigens is dit een visie over de toekomst, zoals ik al meermaals gezegd heb. De luchtvaart van vandaag is hinderlijk voor de onmiddellijk omwonenden. Dat weet ik en daar heb ik ook alle begrip voor. Dat geldt niet alleen voor de luchthaven van Deurne, maar ook voor de andere luchthavens. Maar net zoals ons wegtransport en andere elementen in een enorme transitie zitten – weg van die fossiele brandstoffen en richting een geruisloze zero-emissieaanvoering – zien we dat ook volop bij alles wat met vliegtuigbouw te maken heeft. We weten alleszins dat een aantal vliegtuigbouwers daar al volop op inzetten. Tegelijkertijd weten we dat de Europese Unie ook toekomstgericht een aantal bijkomende maatregelen oplegt, iets wat ook mee onderschreven wordt vanuit Vlaanderen en ook vanuit de private sector. Die hybride toestellen zijn vandaag geen verre toekomst meer, ze zullen zeker tegen 2040 volop realiteit zijn. Dat zal de impact van de luchthaven van Deurne en ook de andere luchthavens op de omwonenden enorm reduceren. Geruisloos en emissieloos: ik denk dat dat de toekomst is en ik geloof alleszins in die toekomst en technologische vooruitgang. Ik weet dat u een ander beeld hebt en proclameert dat wij ons "kapot besparen op De Lijn", als ik u mag citeren uit uw eigen persmomenten. Meermaals moet ik u zeggen dat dit niet het geval is. Ik heb deze legislatuur geen euro bespaard op De Lijn maar ben continu blijven inzetten op extra investeringen. Als u eerlijk bent, kunt u dat alleen maar bevestigen. Wat betreft de luchthavens stoppen wij zeker geen geld in een bodemloze put. We komen vandaag tegemoet aan alles wat te maken heeft met veiligheid en met brandveiligheid op onze regionale luchthavens. Ik denk dat dat ook een taak is – opnieuw 'pacta sunt servanda' – en wij houden ons aan datgene wat beslist is. Maar ik wil ook toekomstgericht kijken naar de technologische vooruitgang.

**De voorzitter:** De heer Annouri heeft het woord.



**Imade Annouri (Groen):** Minister, dank u wel voor uw uitgebreid antwoord, dat meen ik. Ik zal misschien beginnen met te zeggen dat ik echt een zeer grote optimist ben, eigenlijk. Ik sta elke ochtend goedgezind op, ondanks de krantenkoppen die ik moet lezen over van alles en nog wat. Ik geloof absoluut in het potentieel dat we als maatschappij kunnen bereiken, en sterker nog: ik ben ervan overtuigd dat de geesten op een bepaald moment zullen rijpen en dat we zullen doorhebben dat die regionale luchthavens echt niet nodig zijn en dat die dan ook zullen verdwijnen. Van optimisme en geloof in de toekomst gesproken, minister!

Ik zou verder willen ingaan op een paar antwoorden die u hebt gegeven. Ze geven duidelijkheid, maar ze maken mij ook meer bezorgd. We beginnen met de federale kosten die gemaakt worden voor Skeyes. U geeft aan dat u die niet hebt meegenomen vanwege een methodiek die de Vlaamse kosten en baten in beeld brengt. Tegelijkertijd wordt er een toekomstvisie voorbereid van de regionale luchthaven tot en met 2040. Maar wanneer worden die kosten voor Skeyes heronderhandeld? In 2023. De eerste keer dat dit is gebeurd, was in 1989 – ik was toen 5 jaar oud, ik was niet echt op de hoogte. Nu is dat in 2023. Het is niet ondenkbaar, als er een heronderhandeling komt, dat men vanuit een bepaald niveau gaat beslissen om daar niet meer voor op te draaien; Vlaanderen moet dan meer kosten voor zijn rekening nemen. Dat heeft dan toch onmiskenbaar een impact op de Vlaamse kosten en baten? Als je dat en cours de route tot 2040 gaat heronderhandelen, heeft dat onmiskenbaar een effect op die kosten en baten. Maar u negeert dat gewoon, u zegt: "Nee nee, daar wordt niet over gesproken." U hebt het dan over: "Dat is een andere regio." Wel, minister: de Vlaming woont in de Vlaamse regio en die woont ook in België, dus het is geen andere regio, het is een ander niveau. En nog altijd, zoals ik u net al heb gezegd, draait de Vlaamse belastingbetaler op voor geld dat de Vlaamse Regering uitgeeft maar ook voor geld dat de Federale Regering uitgeeft. In dit specifieke geval is dat vanwege een keuze die u hebt gemaakt om de regionale luchthavens langer open te houden. Die redenering gaat dus gewoon niet op.

U begint dan over de remote tower. Ja, daar lezen we toch ook in de maatschappelijke kosten-batenanalyse dat het nogal duidelijk is hoe dat allemaal zal lopen, maar dat het ook kostenintensief zal zijn. Men gaat proberen de kosten te drukken, maar het zal nog altijd centen kosten; het is niet dat dit plots gaat beginnen op te brengen of wat dan ook. Dus dat vind ik ook te makkelijk.

Een eerste concrete vraag, gewoon om heel duidelijk te zijn, is: het consortium was dus op de hoogte van het feit dat die middelen voor Skeyes federaal werden betaald? Het is effectief belangrijk: de minister heeft veel dingen aangehaald, onder andere: "We kiezen er ook voor om de regionale luchthavens open te houden wegens – bijvoorbeeld in Antwerpen – de opleiding. Minister, er zijn meer vlieg scholen in Vlaanderen dan er universiteiten zijn. Ik denk dus dat er alternatieven zijn en dat dit geen verklaring is waarom men tegenover 1 euro omzet – geen 1 euro winst, collega's, maar 1 euro omzet – 3 euro overheidsmiddelen stelt.

U hebt het over de tewerkstelling, driehonderd jobs die gecreëerd zouden zijn. Minister, dat is meegenomen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse, alles wat u zegt over tewerkstelling. En dan nog komt de sluiting eruit als acht tot veertig keer beter voor de maatschappij en 36 miljoen euro winst.

**De voorzitter:** Oké, ik ga u nu moeten vragen om af te sluiten, collega.

**Imade Annouri (Groen):** Voorzitter, als ik mijn redenering even mag afmaken. Ben ik al over de twee minuten? Dan zal ik landen met de bijkomende vraag – 'landen', u hebt hem? – die ik zeker gesteld wil hebben. Minister, ik had het niet over een fysieke uitbreiding van de regionale luchthaven van Antwerpen. U zegt: "We willen de zakenvluchten en de lijnvluchten laten groeien." Op dit moment is

er een geluidsruimte, een milieuruimte die vlak voor corona volledig vol zat. Met andere woorden: er kon geen enkele bijkomende vlucht meer plaatsvinden omdat de milieuruimte was opgebruikt. Geeft u nu de garantie dat de luchthaven van Antwerpen niet extra milieuruimte zal krijgen in de toekomst? Zal het aantal vluchten dus hetzelfde blijven als nu? Of kan het gebeuren dat die milieuruimte opgetrokken zal worden, zodat er meer vluchten kunnen komen en er dus meer lawaaioverlast zal zijn voor de inwoners in Antwerpen?

**De voorzitter:** De heer De Veuster heeft het woord.

**Maarten De Veuster (N-VA):** Minister, wij vinden de goedkeuring van de visienota wel een goede zaak die perspectief biedt aan onze regionale luchthavens. We zagen trouwens onmiddellijk al effect: Luxair heropende vanuit Antwerpen reeds de 'iconische lijn', zoals dat heet in de pers, met Londen.

Net als u geloven we trouwens dat dankzij die technologische ontwikkelingen de vliegtuigen van de toekomst stiller, zuiniger, veiliger en milieuvriendelijker zullen zijn. Bovendien spelen de regionale luchthavens een belangrijke rol in de pilotenopleidingen, als uitwijkvluchthaven en zelfs in beperkte mate als ondersteunende militaire vluchthaven.

Net zoals collega Annouri wil ik focussen op Antwerpen. Zoals u weet, is ook de Antwerpse industrie- en zakenwereld – en laat ons alstublieft niet vergeten dat Antwerpen het economische hart van Vlaanderen is – een groot voorstander van de regionale vluchthaven in Deurne. Dat er voor de ondersteuning van dit economisch hart overheidsmiddelen worden ingezet, is dan ook niet onlogisch, wat ons betreft. Het gaat natuurlijk niet om kleingeld. Begrijp me alsjeblijft niet verkeerd: als het goedkoper, efficiënter, duurzamer en leefbaarder kan, zoals de minister net zei, dan graag, maar dan zonder het kind met het badwater weg te gooien.

Vaak wordt gesteld dat de vluchthaven van Antwerpen hoe dan ook vlakbij Zaventem ligt: in theorie – het is daarnet ook nog eens gezegd –, op een goed half uurtje, maar in de praktijk is dat zeker niet het geval, want niet iedereen woont in Berchem. Het verkeer is zowel over de weg als over het spoor zo onvoorspelbaar dat men al een ruime marge moet inbouwen, en dan spreek ik nog niet over de wachttijden en de check-in op Zaventem. Als we Londen als voorbeeld nemen, dan is men langer bezig met voor- en natransport en wachten op de vluchthaven dan dat men vliegt.

Nog iets wat ik wil ontcrachten: vaak worden de regionale vluchthavens ook weggezet als een speeltje voor rijke zakenreizigers die per se wat tijd willen winnen. Sta me toe dit toch een kleine belediging te noemen voor de talrijke toeristen die bijvoorbeeld met TUI vanuit Deurne vlot op hun vakantiebestemming willen raken en voor die vele zakenmensen die in Vlaanderen voor tewerkstelling en toegevoegde waarde zorgen.

Voorzitter, ik rond af. Ik blijf geloven dat de regionale vluchthavens en vluchvaart een grote rol zullen spelen in onze toekomstige mobiliteit, misschien zelfs veel groter dan bijvoorbeeld het spoor als men de kosten en de risico's langs het traject bekijkt, en ik spreek dan nog niet over het ruimtegebruik.

Minister, er is nu de visienota. We kijken uit naar de masterplannen, maar intussen moet er nog van alles gebeuren. Er moeten nog milieuvergunningen worden vernieuwd. Kunt u een overzicht geven met het te volgen tijdspad, met inbegrip, als dat kan, van de mogelijke hindernissen die we op dit traject nog kunnen en zullen mogen verwachten? Het mag voor mij ook schriftelijk.

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Voorzitter, minister, collega's, ik wil me aansluiten bij collega Annouri wat betreft de vaststelling dat er veel uiteenlopende meningen zijn over de regionale luchthavens. Velen willen ze open houden, velen willen ze liever gesloten zien. Tot daar komen we overeen, collega Annouri.

Naar aanleiding van de hoorzitting over de maatschappelijke kosten-batenanalyse van de regionale luchthaven, hebben we ons standpunt met betrekking tot Deurne duidelijk geformuleerd. We blijven er bij.

We zijn van mening dat het belang van die luchthaven niet mag worden onderschat. Het is door een aantal sprekers tijdens de hoorzitting ook benadrukt: volgens specialisten zijn er in de MKBA net zo goed argumenten te vinden voor het versoepelen van de milieuregels om een sterke groei van de luchthaven mogelijk te maken. Zeg ik dat die regels moeten worden versoepeld? Neen, helemaal niet, maar de maatschappelijke kosten-batenanalyse kan volgens die specialisten ook zo worden geïnterpreteerd.

Minister, de regering kiest nu voor het middenscenario. We hebben bijvoorbeeld in het filmpje van de luchthaven Maastricht-Aken gezien dat er mogelijkheden rond innovatieve technieken zijn en dat we daarop moeten inzetten. Verschillende sprekers waren van mening dat de MKBA kan worden gebruikt als een standpunt voor de verdere ontwikkeling van de Vlaamse regionale luchthavens.

Ik wil ook nog eens verwijzen naar Econopolis van Geert Noels en Voka, die ervoor pleiten om de huidige subsidies te investeren in betere verbindingen en toekomstgerichte ontwikkelingen. Vooral dat laatste is bijzonder belangrijk. De luchthaven kan inderdaad een expertisecentrum worden voor pilootopleidingen, drones, batterijtechnologie en waterstoftoepassingen. Laat ons eerlijk zijn: zakenluchtvaart is een voedingsbodemp voor nieuwe technieken. Het is daar dat innovatie begint.

De beslissing is nu genomen door de regering. Minister, het is nu wel belangrijk dat er op de innovatieve mogelijkheden maximaal wordt ingezet om de ontwikkeling van Deurne tot een innovatieve hub te garanderen, naast private en lijnvluchten, zodat de luchthaven renderend wordt. We moeten absoluut de subsidiestroom zien terug te schreeven.

Ten slotte kijk ik ook over de taalgrens naar voorbeelden van regionale luchthavens die wel succesvol zijn. Luik is een succesvolle cargoluchthaven, Charleroi is duidelijk een succesvolle passagiersluchthaven. We kunnen het niet vaak over Wallonië zeggen, maar een goed beleid kan ertoe leiden dat regionale luchthavens succesvol zijn.

Minister, u hebt een aantal innovatieve mogelijkheden voor de luchtvaart opgesomd. Vat u dan ook meteen de koe bij de horens? Welke stappen zet u op korte termijn om in Deurne in te zetten op die innovatieve technieken? Het is in het belang van alle belanghebbenden: de luchthaven, de omwonenden en bij uitbreiding de Vlaamse belastingbetaler.

**De voorzitter:** De heer Anaf heeft het woord.

**Hannes Anaf (Vooruit):** Minister, u hebt een heel uitgebreid en ook nogal technisch antwoord gegeven. Ik heb alle begrip daarvoor. Maar de fundamentele vraag hier is natuurlijk of we nu echt per se die luchthaven – ik heb het specifiek over Deurne – in leven willen houden terwijl Zaventem zo dichtbij is, zoals collega Annouri al heeft gezegd. Ik kom zelf uit de Kempen. Eindhoven wordt hier nog vergeten: voor een heel groot stuk, zeker voor reizen, is er ook nog de luchthaven van Eindhoven, die op bijzonder korte afstand van Deurne ligt.

U mag het normaal vinden dat er vliegtuigen zijn die in Antwerpen opstijgen en in Brussel nog eens moeten bijtanken, maar wij zouden het in de Kempen al tof vinden als er al eens een bus rijdt. Men zit in de situatie dat zelfs in Antwerpenstad tramlijnen worden afgeschaft, ook binnen uw beleid, tijdens de grootste werf in decennia. Ik dacht dat u een liberaal was en dat u de kerntaken van de overheid nogal belangrijk vond. Op het moment dat u uw kerntaak voor het openbaar vervoer niet eens kunt invullen, moet u miljoenen subsidies blijven geven, elk jaar opnieuw, aan verlieslatende regionale luchthavens zoals Deurne. Dat kan ik niet met elkaar in overeenstemming brengen. Dan is natuurlijk de fundamentele vraag: waarom per se die luchthaven in leven houden terwijl er zoveel grote noden zijn qua openbaar vervoer in de rest van die regio?

Ik vind trouwens dat collega Annouri nog heel vriendelijk is geweest, want hij heeft het nog niet eens gehad over de grote investeringen die er de afgelopen jaren in die luchthaven en in de omgeving zijn gebeurd.

Ik heb een bijkomende vraag. U zegt dat die keuze is gemaakt door de regering en dat jullie niet blind zijn geweest voor de MKBA. Bent u ook in gesprek gegaan met de omwonenden? Bent u in gesprek gegaan met de burgerbeweging VLIÉGER-**PLEIN** bijvoorbeeld? Of hebt u die beslissing enkel genomen op basis van de documenten die u had? Het lijkt me toch interessant om ook met mensen die daarbij betrokken zijn, in gesprek te gaan. Maar nogmaals, ik vind dit een onbegrijpelijke beslissing en ik snap echt niet waarop die is gebaseerd.

**De voorzitter:** De heer Van de Wauwer heeft het woord.

**Orry Van de Wauwer (cd&v):** Dank u wel, collega Annouri, voor de boeiende vraag, en minister, voor het uitgebreide en boeiende antwoord.

Ik start met heel duidelijk het verschil tussen mij en collega Annouri te benadrukken, vooraleer u mij verder in mijn tussenkomst van het tegenovergestelde zou verdenken. Ik en mijn fractie geloven wel degelijk in het belang van de regionale luchthavens. Laat me dat heel duidelijk stellen. Dadelijk volgt er nog wel een grote 'maar'.

Vooreerst is het een goede zaak dat de Vlaamse Regering deze visienota heeft opgemaakt. Het is nodig dat hierover wordt nagedacht voor de komende decennia. Ik vond in dat opzicht de MKBA een heel boeiend en heel degelijk werkstuk. Het klopt inderdaad, collega Annouri, dat de federale middelen daar niet in meegerekend zijn, zoals de minister heeft uitgelegd. Ik was ervan op de hoogte naar aanleiding van een schriftelijke vraag twee jaar geleden, waarin ik daar dieper op ben ingegaan. Maar dat is voor mij niet de essentie van het debat vandaag.

Als ik naar de visienota kijk, wat ik ook een heel boeiend werkstuk vind, dan kan ik redelijk hoopvol zijn ten aanzien van een aantal tendensen die we zien. Zeker de innovatie en de technologische vooruitgang die mogelijk is, zal heel veel kansen bieden op het vlak van verminderde emissie en verminderde geluidshinder, als ik kijk naar de mogelijkheden rond die hybride toestellen die op korte termijn al voor lesvliegtuigen ter beschikking zouden zijn, op middellange termijn voor de zakenvluchten en de langere termijn ook voor de lijnvluchten. Met dat gegeven denk ik wel dat er op korte termijn een beperkte groei in Deurne mogelijk is zonder al te veel hinder.

Maar, minister, u zegt terecht dat er vandaag geen sprake is van een fysieke uitbreiding van de luchthaven van Deurne. Terecht. De vergunningen laten dat niet toe. Ik hoop ook dat dat in de toekomst niet het geval zal zijn, want daar is heel duidelijk geen draagvlak voor in de buurt, en ook geen politiek draagvlak volgens mij. Als een echte groei in Deurne niet kan, dan zal die luchthaven nooit rendabel zijn. Dan is de vraag of we daar overheidsmiddelen in willen blijven pompen. Ik

denk dat we dan de oefening moeten maken en in het hele landschap van de regionale luchthavens moeten kijken hoe we de argumenten die worden gebruikt voor de verschillende luchthavens, met drie of twee verschillende luchthavens in de toekomst kunnen opvangen, naar leefbaarheid en naar opleidingen. Ik denk dat men daar kan schuiven. Er wordt gesproken over nodige synergieën tussen de verschillende luchthavens. Wat betreft uitwijkmogelijkheden is er voor Antwerpen volgens mij geen toekomst weggelegd. We zagen op 22 maart 2016 al dat geen enkel vliegtuig is kunnen landen in Antwerpen noch in Kortrijk wegens een te korte landingsbaan. Voor innovatieve hubs zijn er zeker mogelijkheden, maar voor Deurne zie ik daar eerlijk gezegd weinig toekomst, minister.

Ik ga afronden met een persoonlijke bekentenis. Ik maak zelf graag gebruik van de luchthaven van Deurne. Ik heb dat al een paar keer gedaan. Het is heel gemakkelijk. Ik ga daar met mijn 'velo' naartoe. Als gebruiker en reiziger is dat gemakkelijk. Maar eerlijk, ik denk dat mijn persoonlijk gebruiksgemak en dat van andere reizigers niet opweegt tegen de grote maatschappelijke kosten die daarbij komen kijken.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Annouri, u zegt dat skeyes heronderhandeld moet worden in 2023. Ik weet niet waar u dat haalt, dat is mij een raadsel. Ik weet dat dat al een paar keer in een federaal regeerakkoord gestaan heeft, maar vandaag de dag zorgt skeyes voor alles wat het luchtruim betreft. Zij honoreren ook de akkoorden van 1989 voor Oostende en Deurne. Er zijn geen betalingen door de luchthavenexploitatie maatschappijen of door Vlaanderen. Ik wil herhalen dat daar altijd sowieso in het kader van de MKBA, maar ook in de visienota, duidelijk sprake van is geweest, van wat er moet gebeuren.

U zegt dat u niet begrijpt dat die remote tower kostenbesparend zou zijn. Vandaag heeft men in Oostende en Antwerpen een toren om alles bijkomend te controleren. Wel, die zijn achterhaald, die hebben geen eeuwige levensduur. Men heeft gezegd dat het interessanter zou zijn om in de toekomst vanop afstand, rekening houdend met veel meer innovatieve toepassingen, gebruik te kunnen maken van een remote tower. Daartoe heeft men recent ook beslist in het Waalse Gewest: in Namen werd een remote tower geplaatst voor onder andere Luik en Charleroi. Ook daar heeft men dus al een dergelijke maatregel genomen, en geeft men aan dat dat wel degelijk kostenbesparend zou zijn, alleen al omdat men dan niet per luchthaven een toren moet voorzien.

Dan zegt u dat groeien niet kan binnen de huidige ruimte. Maar wat wij beslist hebben, valt binnen de huidige fysieke ruimte, en binnen het huidige, bestaande kader. U vraagt dan hoe het zit met geluid, met de milieu- en omgevingsaspecten. Daar is het juist dat wij geloof hechten aan de nieuwe innovatieve toepassingen. U bekijkt het verhaal met de bril van vandaag, voor wat er zal staan te gebeuren in 2040. Maar wij kijken juist naar die volledige evolutie die er zit aan te komen, die transitie waar we al in zitten. Daarbij zetten we volop in op emissie. Die zero-emissietoestellen hebben sowieso ook een enorme impact qua geluid, met een enorme geluidsreductie. Dat maakt dat er binnen de huidige contouren wel degelijk meer mogelijk is.

Dan kom ik bij de vragen van de heer De Veuster rond de milieuvergunningen. Ik dacht dat die van Oostende het eerst zou moeten gebeuren. Er was eerst de vraag waarom we nu niet al op de korte termijn kijken. Ik denk dat de heer Verheyden dat ook zei. Waarom gaan we nu al niet onmiddellijk die innovatieve technieken toepassen, in het belang van de omwonenden? Wel, de volgende stap die we nu zetten is sowieso de uitrol van de masterplannen. Onze visienota loopt sowieso tot 2040. We gaan nu eerst werk maken van die masterplannen, waarbij uiteraard ook

een rol is weggelegd voor de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (LOM's) en de LEM's. Maar tegelijkertijd moeten zij nu ook hun milieuvergunningen aanvragen.

De drie maatschappijen zullen allemaal tegen uiterlijk 2024 een nieuwe vergunning nodig hebben. Tegen juni 2024 moet Antwerpen al een nieuwe milieuvergunning hebben. U weet dat dat meestal ruim achttien maanden van te voren wordt ingediend, zodat men de doorlooptijd kan respecteren. Men is daar volop mee bezig.

Ik kan u meegeven dat de vergunning van Kortrijk-Wevelgem geldig is tot 5 februari 2024, die van Antwerpen tot juni 2024, die van Brussels Airport tot juli 2024, en die van Oostende-Brugge tot oktober 2024. Als u dan terugtelt, ruim achttien maanden op voorhand, dan zullen ze allemaal sowieso volop bezig zijn met de opmaak van hun nieuwe omgevingsvergunningsaanvragen. Want sowieso moet ook de MER-procedure (milieueffectrapport) doorlopen worden. En u weet dat ook dat onderhevig is aan een openbaar onderzoek, en dat er sowieso ook nog heel wat inspraakmogelijkheden zijn.

Betekent dit dat er tot op heden geen inspraak geweest is? Ook de heer Anaf heeft daarnaar verwezen. Er is wel degelijk op dit ogenblik al inspraak geweest. Ik heb niet persoonlijk met de organisatie of het actiecomité van VLIEGERPLEIN samengezeten, mijnheer Anaf. Ze hebben me niet gecontacteerd om nu dringend samen te zitten. Ik weet wel dat het consortium, in het kader van het stakeholdersoverleg met de 135 stakeholders die ze gecontacteerd hebben, een gesprek met het actiecomité heeft gehad. Dat gebeurde enerzijds in het kader van de maatschappelijke kosten-batenanalyse, anderzijds in het kader van het stakeholdersoverleg dat na juli 2022 heeft plaatsgevonden.

Mijnheer Anaf, u zegt tegelijkertijd dat u uit de Kempen komt en dat ik daar een heel aantal buslijnen heb afgeschaft. Ik wil u formeel zeggen dat ik daar geen buslijnen heb afgeschaft. De vervoerregioraden hebben de nieuwe ov-plannen (openbaar vervoer) goedgekeurd. We gaan daar bottom-up te werk: alle lokale besturen hebben hun inbreng en hun input geleverd. Zij hebben zich gebogen over de nieuwe ov-plannen en hebben die goedgekeurd. Kom hier niet zeggen dat wij alle noden inzake openbaar vervoer miskennen. Ik heb er meer dan genoeg van. Iedere keer hoor ik opnieuw, zowel van de Groenfractie als van de Vooruitfractie, dat wij enorm zouden besparen op alles wat met openbaar vervoer te maken heeft en dat wij enorm veel lijnen zouden schrappen. Wel, die nieuwe ov-plannen zijn niet top-down beslist, maar bottom-up, met inspraak van alle lokale besturen, met alle mogelijke participanten, en de vervoerregioraden kloppen dat finaal af. Zo wordt ook de gefaseerde uitrol verder georganiseerd. Stop met te zeggen dat wij enerzijds heel veel middelen stoppen in een bodemloze put, en anderzijds heel veel inzake openbaar vervoer afschaffen. Wat dat betreft, wil ik zeker een woord van dank richten aan collega De Veuster maar ook aan de andere collega's die hier heel duidelijk stellen dat er voor onze regionale luchthavens een toekomst op economisch en duurzaam vlak is weggelegd.

En ja, collega's, wij kiezen voor het tussenliggend scenario en hebben daar een aantal belangrijke beleidskeuzes voor op tafel gelegd om toekomstgericht te komen tot een duurzamer, een meer gedragen scenario voor de regionale luchthavens. Die beleidskeuzes zijn ook heel duidelijk omschreven in onze visienota voor de Vlaamse regionale luchthavens. We kiezen voor een verduurzaming, voor een optimalisering van de kostenstructuur en van de inkomsten van de luchthaven-exploitatie, voor een strategische samenwerking met andere partners, zoals ook met Brussels Airport en ook voor dialoog, en overleg met alle mogelijke stakeholders en voor het inzetten van alles wat innovatie en duurzaamheid betreft zoals dronetoepassingen.

We enten ons sowieso op het duurzaamheidsverhaal dat Europa ons oplegt, maar waarbij we zelf ook volop de lead willen nemen. Kortom, we zijn daar volop mee

bezig. Kort samengevat, die visienota ligt er nu. Ik denk dat we naar aanleiding van uw vragen, mijnheer Annouri, alles in de juiste context hebben kunnen kaderen. Ik zeg nog eens dat noch de luchthavenexploitatie maatschappijen van Oostende en van Antwerpen, noch Vlaanderen vandaag iets betaalt aan skeyes. Laat dus ook die foute communicatie die gisteren in meerdere persberichten stond, achterwege. Het blijft me een raadsel of het al dan niet door u aangegeven werd. Ik moest een aantal kwakkels in de pers lezen. Ik denk dat het consortium van experts – Ecorys, Tractebel en Universiteit Antwerpen – de maatschappelijke kosten-batenanalyse op een correcte manier, conform de systematiek van de kosten-batenanalyse zoals door Rebel in 2013 omschreven, gedaan heeft.

Tot slot wil ik u de kosten niet geven van alle mogelijke infrastructuurprojecten die wij vandaag de dag doen waarbij er ook een negatieve kosten-batenanalyse is. Moeten we dan plots zeggen dat we niets meer gaan doen, dat we onze welvaart niet meer gaan koesteren, dat we onze economische en duurzame vooruitgang niet meer gaan koesteren omdat er wel eens een negatieve kosten-batenanalyse zou kunnen zijn? Als we dat scenario zouden volgen, dan zou ik elk mogelijk groot infrastructuurproject dat we in Vlaanderen hebben lopen, maar ook tal van kleine, moeten gaan schrappen. Wel, dat wil ik niet. Ik kies voor vooruitgang. Ik ben blij te horen dat u zegt dat u ook een optimist bent en met een open blik naar de toekomst kijkt. Ik hoop dat ik u dan heb kunnen overtuigen dat wij dat met een veel bredere, open en technologisch vernieuwende blik doen. Ik heb er alleszins vertrouwen in dat we vooruitgang kunnen boeken door te kiezen voor deze beleidsvisies, zoals ze zijn opgenomen in onze visienota.

**De voorzitter:** De heer Annouri heeft het woord.

**Imade Annouri (Groen):** Ik wil de collega's bedanken voor al hun boeiende extra vragen.

Collega De Veuster, u had het over Luxair, de iconische lijn naar Londen die opnieuw wordt ingelegd. Het is interessant dat dat voor de vierde keer gebeurt. De andere drie keer is men ermee gestopt, collega's, omdat het niet rendabel was. Vierde keer goede keer, hoop ik dan. We zullen zien wat daarvan komt.

De collega's hebben ook enkele keren aangehaald dat de luchthaven van Antwerpen interessant is als uitwijkvluchthaven. Op dit moment is de realiteit anders. Sommige vliegtuigen kunnen in Antwerpen niet opstijgen als het nat is of kunnen niet ineens doorreizen. En dan moeten ze uitwijken naar, jawel, Zaventem. Als dat niet de wereld helemaal op zijn kop is ...

En minister, om af te sluiten, u rekent zich een beetje rijk. U hebt het over de technologische vooruitgang die gemaakt kan worden, en de jobs. Dat zit allemaal in de maatschappelijke kosten-batenanalyse verwerkt en dan is de conclusie nog altijd dat er acht tot veertig keer meer maatschappelijke winst is als men sluit.

Op het einde hebt u een van de meest interessante zaken gezegd. U vroeg zich af of u alles stop moest zetten wat geen winst oplevert. Neen, het gaat natuurlijk over afwegen of een regionale luchthaven nodig is als er zo dichtbij een alternatief is en over hoeveel mensen ervan profiteren. Minister, als u die sluit, als u die open ruimte teruggeeft aan de stad, als u investeert in het openbaar vervoer, als er meer geïnvesteerd wordt in treinverbindingen, dan bent u bezig met het modern openbaar vervoer van de toekomst dat onze regio klimaatrobuust en toekomstgericht maakt en dan kan iedereen genieten van die uitstekende luchthaven die we in Zaventem hebben.

Wat u nu doet, is inefficiënt beleid: per euro omzet wordt er 3 euro subsidie gegeven voor iets wat overbodig is, en dat ga ik blijven bestrijden in het volle optimisme

dat u mij op een dag ook gelijk zult geven en we samen de horizon glimlachend tegemoet zullen wandelen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de open brief van TreinTramBus in verband met de problemen op spoorlijn L25 Antwerpen-Brussel – 1031 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer De Veuster heeft het woord.

**Maarten De Veuster (N-VA):** Het werd daarnet al even aangehaald, voorzitter: wie geregeld de trein tussen de Antwerpse regio en Brussel neemt of moet nemen – lijn 25 voor de echte fans – zal ondervonden hebben dat er elke dag wel iets misloopt. Treinen worden geschraapt, rijden met vertraging, en een aansluiting halen is allang niet meer gegarandeerd. Maar die as Antwerpen-Brussel, met uitlopers tot Charleroi en de Nederlandse grens en de Kempen, Noord-Limburg – kortom: de hele zone Noord-Oost en het Waasland, is wel de belangrijkste treinverbinding dwars door het economische hart van ons land. De oorzaken zijn bekend: verouderd materieel, defecten, personeelstekorten.

‘Slim naar Antwerpen’ en vlot naar Brussel sporen lukt op die manier niet met de trein. Mensen aanzetten om de auto te laten staan en te kiezen voor het openbaar vervoer uiteraard ook niet, waardoor die noodzakelijke modal shift niet gehaald zal worden. Het spoorverkeer is bovendien dé basis van het Vlaamse model van basisbereikbaarheid.

Minister, ik weet echt wel dat u niet verantwoordelijk bent voor de NMBS. Maar u bent wél verantwoordelijk voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid, voor de modal shift en voor de basisbereikbaarheid in Vlaanderen.

TreinTramBus, de belangenverdediger van de gebruikers van het openbaar vervoer, stuurde hierover een open brief naar de NMBS en dringt aan op snelle maatregelen wat betreft kwaliteit, frequentie en stiptheid. Collega’s, ik bespaar u het voorlezen van de brief zelf, die zal iedereen wel voor zichzelf kunnen lezen, maar ik stel toch de vragen, minister.

Het spoorvervoer, en dan in de eerste plaats de verbinding via die lijn 25 Antwerpen-Brussel, is zeer belangrijk voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid en de Vlaamse basisbereikbaarheid, maar is zoals gezegd natuurlijk een federale bevoegdheid. Welke initiatieven zult u nemen om hierover met uw federale collega in overleg te gaan en kunt u bevestigen dat u dit zult agenderen op het Overlegcomité van de ministers van Mobiliteit? Wanneer vindt dat Overlegcomité hieromtrent trouwens plaats en wanneer mogen we hieromtrent de nodige feedback verwachten?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mijnheer De Veuster, voor uw vraag. Ik denk dat die perfect aansluit bij ons vorige thema. Daarnet zou alles wat met treinvervoer te maken heeft perfect verlopen. Maar via het schrijven van TreinTramBus – en heel wat reizigers ondervinden het de facto – hebben we kennisgenomen van heel wat kommer en kwel, zeker rond die lijn 25.

Nu, u hebt het zelf eigenlijk al aangehaald: het zit sowieso bij de federale collega’s, bij de NMBS. Wat dat betreft is het daar ook de meest logische plaats om het aan



te nemen, maar ik zal zeker ook verwijzen naar deze commissie. Op onze volgende interministeriële conferentie (IMC), die zal plaatsvinden op 7 februari, zal ik dit punt zeker agenderen en vragen hoe men daar voor het een en ander vooruitgang plant te boeken.

**De voorzitter:** De heer De Veuster heeft het woord.

**Maarten De Veuster (N-VA):** Bedankt, minister, dat is duidelijk.

Als u dan toch op 7 februari overleg hebt, mag ik dan van de gelegenheid gebruikmaken om u nog iets te vragen? Want ik weet het – het is vaak besproken in de voortgangsrapportage voor Oosterweel –: de Antwerpse stations spelen een zeer grote rol in dat hele verhaal. We hebben het in de voortgangsrapportage bijvoorbeeld al een paar keer gehad over Luchtbal, levensbelangrijk, zeker wanneer het viaduct van Merksem naar beneden gaat. Maar die stations zijn en blijven in erbarmelijke staat. Als het regent is men daar volledig aan zijn lot overgelaten, laat staan dat men daar op een veilige en zinnige manier zelfs maar een gewone fiets zou kunnen plaatsen.

Ik merkte daarnet dat u me graag zag, ik ga dus van de gelegenheid gebruikmaken om het hier ineens te vragen: als u dan toch gaat overleggen op 7 februari, wilt u dat dan nog eens meenemen?

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Collega's, eigenlijk ging collega Annouri tussenkomen op deze vraag. Hij woont ook in Antwerpen en moet die verplaatsing vaak maken. Maar hij moest al weg omdat de trein misschien vertraging had en hij toch op tijd zijn kindje van de crèche wilde afhalen.

Het probleem is ons zeker welbekend, we hebben dat ook al verschillende keren aangehaald, onder andere in het federaal parlement. Minister Gilkinet heeft een aantal verklaringen gegeven, bijvoorbeeld dat een aantal bestellingen voor vernieuwd rollend materiaal laat zijn binnengekomen, maar ook dat NMBS net als De Lijn met moeilijkheden kampt om voldoende personeel aan te werven. Hij heeft de top van NMBS tot de orde geroepen en hun gevraagd om daar snel werk van te maken.

Collega's, wat zeer belangrijk is, is dat er eindelijk, na zoveel jaren niets, een nieuw beheerscontract is afgesloten met NMBS en dat er een groeipad aan investeringen van 2 miljard euro is voorzien voor de komende tien jaar. Dat lijkt mij wel een goede zaak op middellange termijn, maar de collega heeft zeker gelijk dat de problemen op die lijn zo snel mogelijk moeten worden aangepakt. In die zin, minister, lijkt het ons een goede zaak dat u dat nog even aankaart op het interministerieel overleg.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, vroeger was er het programma 'Vragen staat vrij'. Bij dezen: alle mogelijke vragen die we op het IMC kunnen agenderen.

Lijn 25 wil ik zeker al ter sprake brengen. Tegelijkertijd is er sowieso al het engagement van collega Gilkinet. Hij zegt dat er een nieuwe beheersovereenkomst is met NMBS en dat we samen met Infrabel en met NMBS weldra die nieuwe overeenkomst tot in detail zullen doornemen. Ik zal dan zeker ook de vaak erbarmelijke toestanden in een aantal van onze stations ter sprake brengen om te kijken of er daar vooruitgang kan worden geboekt.

We nemen dat zeker mee. Ik denk niet dat alles kan worden besproken tijdens die IMC, maar we zullen dat verder kunnen opnemen bij de bespreking van de beheersovereenkomst.

**De voorzitter:** De heer De Veuster heeft het woord.

**Maarten De Veuster (N-VA):** Ik dank jullie allemaal en leef op hoop.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen' – 1033 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, tijdens de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van donderdag 27 oktober liet u weten dat de studie over de jaagpaden, 'Functioneel en recreatief medegebruik van de jaagpaden in Vlaanderen', in een finale fase was beland. De studie moet onder andere duidelijkheid brengen in het toelaten van speedpedelecs op jaagpaden en zou een voorstel bevatten voor een bepaalde snelheid op jaagpaden en de handhaving daarvan. Tegen eind 2022 zou de studie worden gefinaliseerd.

We zijn intussen januari, en dus heb ik de volgende vragen. Werd de studie ondertussen gefinaliseerd? Indien niet, wanneer zal ze gefinaliseerd worden? Indien wel, wat zijn de resultaten van de studie? Welke aanpassingen zullen er gebeuren om op korte of lange termijn jaagpaden op een veilige manier open te stellen voor alle fietsers?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor uw vragen, mevrouw Lambrecht.

Ik weet dat het altijd delicaat is als ik mij hier op datums vastpin, want dan krijg ik onmiddellijk die opvolgvraag van uwentwege, uiteraard terecht. In dit geval moet ik u meegeven dat de beleidsvisie rond het functioneel en recreatief medegebruik van de jaagpaden nu echt wel in de aller-, aller-, allerlaatste fase zit. Ze doorloopt een laatste revisie en zal vervolgens ter bespreking worden voorgelegd aan de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg.

Ik wil u gerust meegeven, met het risico om dan onmiddellijk een opvolgvraag te krijgen, dat die bespreking zal plaatsvinden op 25 januari aanstaande op de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg. Het kan zijn dat er daar nog aanpassingen of dergelijke worden voorgesteld. Als het daar gepasseerd is, is het finaal en zal het zeker ook ter beschikking worden gesteld van het parlement. En uiteraard is het aan het parlement om te oordelen of De Vlaamse Waterweg al dan niet een toelichting moet komen geven rond die visienota over het functioneel en recreatief medegebruik van onze jaagpaden, die initieel alleen dienst deden als dienstwegen, maar waar we heden ten dage toch ook veel meer van verwachten, aangezien onze fietsfamilie telkens uitbreidt. Ik ben dus zeker bereid om dat hier te laten toelichten.

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (cd&v):** Ik heb een aansluitend vraagje in het kader van de vele voorstellen die de commissie decentralisatie gedaan heeft. Een van de voorstellen gaat over De Vlaamse Waterweg. Voor hen is het wegbeheer eigenlijk geen kerntaak, en dus heeft De Vlaamse Waterweg daarin ook slechts een beperkte kennis en expertise. In functie van uniformiteit en vooral ook efficiëntie van beheer kan

het in bepaalde gevallen ook aangewezen zijn om het beheer over te hevelen naar de lokale besturen, die ook de aanliggende wegenissen beheren. Momenteel bestaat daarvoor geen eenduidige werkwijze of afsprakenkader. Er wordt verder onderzocht welke principes gehanteerd kunnen worden bij de opmaak van dat afsprakenkader. Dat kader zal in het verdere traject vorm krijgen, met inspraak vanuit de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de lokale besturen.

Daarom heb ik nog een paar bijkomende vragen, minister. Hoe ziet u de volgende stappen in dit traject? Welke mogelijke principes zouden hier gehanteerd kunnen worden? Hebt u eventueel al een timing voor dat traject?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Fournier, het is inderdaad mee opgenomen en er moet nu verder onderzocht worden of dat al dan niet gewenst is. We zitten inderdaad met een aantal fietssnelwegen langs onze waterwegen, maar er is op dit ogenblik geen concreet afsprakenkader of dat nu al dan niet moet worden overgedragen. Men gaat dat verder onderzoeken. De jaagpaden hebben sowieso nog altijd de functie van dienstwegen om inspecties te doen van de oevers en de waterwegen.

Men gaat dat nu dus verder onderzoeken. Die oefening rond decentralisatie is ook nog maar heel recent afgeklopt. Waar we wel alleszins versneld op inzetten, zeker in deze periode, is het ijs- en sneeuwvrij maken van de jaagpaden, die ook mee opgenomen zijn in het fietssnelwegennetwerk. We krijgen daar immers wel wat klachten over. Bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) hebben we daar bijvoorbeeld fietspadtoestellen voor, die rechtstreeks ingeschakeld worden in heel het strooiplan. We zijn aan het kijken hoe we daar al sneller tot vooruitgang kunnen komen wat betreft een betere en veiligere fietsinfrastructuur.

Wat het overnemen betreft, moeten we kijken of men daar al dan niet vragende partij voor is. Men is dat verder aan het onderzoeken. Daar zal later nog wel feedback over kunnen worden gegeven.

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Ik vraag me eigenlijk af waarom deze vraag geagendeerd blijft. Waarom krijgen we dan niet op voorhand een mailtje dat men niet op mijn vraag kan antwoorden? Soit, ik weet nu dat het niet klaar is.

**De voorzitter:** Ik ken het antwoord natuurlijk ook niet op voorhand.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de middelen uit het Fietsfonds – 1068 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Meremans heeft het woord.

**Marius Meremans (N-VA):** Via een overeenkomst tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse provincies kunnen bovenlokale functionele fietsroutes ondersteund worden vanuit het Fietsfonds. Er kunnen op die manier subsidies worden toegekend tot wel 100 procent als het betrekking heeft op functionele verplaatsingen. Samen met de Kopenhagenmiddelen vormt dit een aanzienlijke pot voor fietsinfrastructuurprojecten. We krijgen wel het signaal vanuit enkele provincies dat de middelen,

voornamelijk vanuit het Fietsfonds, ontoereikend zijn voor de projecten die uitgevoerd werden of in uitvoering zijn. De provincies prefinancieren nu heel wat projecten, maar de terugbetaling vanuit Vlaanderen blijft naar verluidt achter.

Ik heb daarbij drie vragen, minister.

Kunt u enige verduidelijking geven waarom deze bedragen open blijven staan?

Hebt u een oplossing om hierin tegemoet te komen zodat de provincies deze voorfinanciering ook in de toekomst kunnen blijven uitvoeren?

Hoe verhoudt dit tekort aan budget zich ten opzichte van de extra investeringen via het Kopenhagenfonds?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u voor uw vragen, collega Meremans.

Ik wil u nog even meenemen in de historiek van het Fietsfonds. Tot en met 2020 was het beschikbare budget voor het Fietsfonds vanuit Vlaanderen 10 miljoen euro per jaar. Tot 2019 was er altijd een onderbenutting van deze middelen, met andere woorden: dat geld werd nooit opgevraagd. In 2020 bleek de beschikbare 10 miljoen euro niet voldoende, waren de aanvragen groter dan het beschikbare budget. Daarom hebben we dan in 2021 beslist het budget met 50 procent te verhogen, en met name jaarlijks een bedrag van 15 miljoen euro ter beschikking te stellen. We zagen een heel grote discrepantie tussen de provincies, en dan hebben wij de suggestie gedaan: verdeel de koek over de vijf provincies, zodat iedereen 3 miljoen euro ter beschikking had. Dat was aan hen om dat onderling af te spreken, maar dat hebben ze onderling wel wat gehonoreerd.

De provincies blijven dan continu zeggen dat ze meer budget nodig hebben omdat ze meer willen uitvoeren. Ik ben natuurlijk blij als meer wegbeheerders willen inzetten op fietsinfrastructuur, wat we vanuit Vlaanderen ook volop doen, en waarbij we de provinciale en de lokale besturen volop mee faciliteren.

Voor alle duidelijkheid, vanuit onze entiteiten, vanuit ons Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), investeren we ook volop in fietssnelwegen. We hadden het daarnet over de jaagpaden langs onze waterwegen, maar daarnaast is er ook Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken (Lantis), en is er De Werkvennootschap, die ook heel veel fietssnelwegen uitrollen. Wat dat betreft wordt er volop geïnvesteerd, en omdat de vraag alsmaar bleef komen hebben we dan tegelijkertijd ook de mogelijkheid geboden om die extra middelen via het Kopenhagenfonds, 45 miljoen euro erbovenop, ter beschikking te stellen aan de provinciale entiteiten, om ook daarvoor projecten in te dienen. Ze hebben daar voor een enorm hoog bedrag projecten ingediend, in totaal voor 136 miljoen euro. We hebben het een en ander gecheckt, heel veel is ook wel effectief nog studie, is zeker niet onmiddellijke uitvoering, en dat was wel degelijk de bedoeling van het Kopenhagenplan: zorgen dat men onmiddellijk kan overgaan tot realisatie.

Verder is er de EFRO-oproep (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling), waarbij er ook nog vanuit Europa budgetten voor fietssnelwegen kunnen worden vrijgemaakt. Ook daar kunnen de provincies op intekenen.

Om ervoor te zorgen dat we zo snel mogelijk zo veel mogelijk fietssnelwegen effectief uitgerold kunnen krijgen, zal er opnieuw met de provinciale entiteiten gaan samengezeten worden om te kijken welke prioriteiten zij hebben. Het is natuurlijk gemakkelijk om ellenlange verlanglijstjes in te dienen en daarbij zowel te focussen op verlichting, op studiekosten, en noem maar op. Onze betrachting – en ik denk van iedereen in deze commissie – is om zo snel mogelijk zo veel mogelijk

van ons fietsroutenetwerk, van onze fietssnelwegennetwerk, uitgerold te krijgen. Dat moet onze prioriteit zijn, en zeker op die missing links die vandaag het een en ander hypothekeren, moeten we volop inzetten. We zullen dus zeker met de provinciale entiteiten de prioritering gaan bekijken om zodoende te zorgen dat snel een en ander uitgerold kan worden.

**De voorzitter:** De heer Meremans heeft het woord.

**Marius Meremans (N-VA):** Bedankt. De vraag is al herhaaldelijk gesteld. Nu, ik snap wel dat u zegt dat we dat hebben verhoogd. En dat is natuurlijk een goede zaak, dat er volop aan gewerkt wordt. Maar wat die fietssnelwegen betreft, heb ik ook signalen opgevangen van provincies, vooral gedeputeerden, die zeggen dat als het zo zit, zij bepaalde fietssnelwegen niet kunnen uitvoeren. Ik kan begrijpen dat u zegt dat u met hen rond de tafel gaat zitten om te komen tot een vorm van compromis of prioritering. Maar goed, het moet natuurlijk wel de bedoeling zijn dat dat versneld kan plaatsvinden.

Ik begrijp dat u zegt dat we gaan prioriteren, maar dan moet het echt wel gaan om lijnen die echt nodig zijn. Want je voelt die druk komen, en fietssnelwegen zijn nu eenmaal geschikt om snel te rijden. Dus ik hoop dat we in de toekomst toch tot een compromis kunnen komen. Want we zitten daar eigenlijk ook op te wachten in onze stad, en ook anderen zitten daarop te wachten. Dat is allemaal niet zo eenvoudig. Je moet ook hier en daar ook nog onteigenen of kijken wat er kan. Er zijn inderdaad die studie en dergelijke. Maar we gaan afwachten, en ik hoop echt dat we dan toch een ruim gedeelte toch nog kunnen realiseren.

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (cd&v):** Minister, we hebben het al verschillende keren gehad over de verschillende subsidiestromen van de verschillende ministers. U weet dat wij er voorstander van zijn dat alle subsidies vanuit de Vlaamse Regering gecentraliseerd zouden worden bij u, en niet bij minister Somers én u. We vinden dat toch een beetje een jammerlijke zaak.

Nu, wat het budget van het Kopenhagenplan betreft, vraag ik mij af wie alles coördineert. We hebben de budgetten vanuit uw diensten, we hebben de budgetten vanuit het Kopenhagenplan. Wie coördineert alles? Ik kan mij inbeelden dat de administratie van Binnenlands Bestuur niet veel kaas heeft gegeten van fietspaden. Dus de vraag is hoe dat in elkaar zit, en hoe daar overkoepelend toch een overzicht over gehouden wordt.

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, voor Vooruit zijn veilige fietspaden een echte topprioriteit. Ik was zeer blij met de vraag van de collega, want ook wij krijgen signalen van de provincies dat er echt wel een probleem is met de centen die zij moeten voorschieten. Ik weet niet of dat klopt. Het duurt blijkbaar heel lang voordat zij hun geld terugkrijgen.

Klopt dat, praten we hier over een lange duur, of overdrijven de provincies? U zegt dat u ellenlange verlanglijstjes binnen krijgt. Dat is eigenlijk heel gemakkelijk. Ik vind het eigenlijk moedig van de provincies dat ze u willen helpen om tot mooie fietspaden te komen. Dus ik denk niet dat er daar heel veel bij zitten die niet nuttig zijn. Ik spreek dan zeker voor West-Vlaanderen, want daar weet ik het.

Dan heb ik nog een vraag. We hadden een tijdje geleden die nieuwe fietsnormen van het Fietsvademeccum. Neemt u in de toekomst die normen mee voor het Fietsfonds, als het gaat over het geven van centen, of hebben die daar eigenlijk niets mee te maken?

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Ik sluit me aan bij de vraag. Ik heb drie concrete vragen of bedenkingen aan de minister.

Ten eerste, het Kopenhagenplan was een minder groot succes dan we gedacht hadden, maar het is wel een succes. Dat wil ik gerust erkennen. Maar we zien wel dat er een heel groot verschil zit tussen het bedrag dat een gemeente binnenhaalt die heel fel met fietsinfrastructuur bezig is – tot meer dan 200 euro per inwoner – ten opzichte van heel veel andere gemeenten, die 0 euro binnenhalen.

Mijn idee is dat, als je gemeenten langer de tijd geeft om zich daarop voor bereiden, en als je dat proactief aankondigt – ik spreek mij niet uit over hoe dat dan concreet vorm moet krijgen – je dan ook gemeenten zou kunnen meekrijgen die deze keer niet hebben kunnen meedoen. Minister, bent u van plan om, gelet op het succes van het Kopenhagenplan, in de toekomst het Kopenhagenplan te herhalen, en dan het liefst binnen de eigen bevoegdheden?

Een tweede bedenking is dat het goed is dat er over die middelen die de provincies kunnen besteden, nu een prioritering gemaakt wordt. Ik merk op dat dat wel in schril contrast staat met het holderdebolderbeleid rond het Kopenhagenplan. Ik heb voor de zomer aan minister Somers gevraagd wat hij gaat doen met de middelen die hij niet uitgegeven krijgt. Hij heeft geantwoord dat hij daar niets over kan zeggen tot men in september alle aanvragen van de gemeenten heeft. In het midden van de zomer komt er dan een besluit dat de provincies de mogelijkheid geeft om snel iets in te dienen. Dat gaat dan over 45 van de 150 miljoen euro. Ik denk dat dat voor een stuk te maken heeft met de opmerking van collega Fournier, dat men daar niet zoveel kaas heeft gegeten van beleid rond fietsinfrastructuur.

Dan is er mijn derde vraag. Er is inderdaad ook die vraag naar extra ondersteuning van de provincies. Ik denk dat we het erover eens zijn dat wie die fietspaden aanlegt, minder belangrijk is dan dat er snel goede fietspaden bij komen. Dus als er mogelijkheden zijn op dat vlak, laat ons die dan alstublieft benutten. En ga inderdaad in overleg met de provincies, minister, om te zien wat zij nodig hebben.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ook op mijn beurt bedankt, collega's, voor de bijkomende vragen.

Zo veel mogelijk fietsinfrastructuur hebben is sowieso de doelstelling, en vanuit Vlaanderen doen we dat en masse. U weet dat: een bedrag van meer dan 300 miljoen terwijl we bij aanvang van deze legislatuur maar de intentie hadden om op 300 miljoen te geraken in 2024. Dat heeft heel veel te maken met het feit dat we de juiste beleidskeuze gemaakt hebben om de relancemiddelen die we binnenkregen en die ook vastgelegd moesten worden in 2021 en 2022, en masse te gaan gebruiken voor onze fietsinfrastructuur. Wij hebben dat gedaan vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Daarnaast heeft collega Somers mee gefaciliteerd en heeft hij ervoor gezorgd dat ook lokale besturen de vlucht vooruit nemen om volop te investeren in fietsinfrastructuur door dat subsidiemechanisme van het Kopenhagenfonds uit te rollen.

Het Kopenhagenfonds werkt met trekkingsrechten: x-aantal trekkingsrechten naargelang het aantal inwoners en conform de percentages van het Gemeentefonds. Men heeft dat zo uitgerold. Daarbovenop is die 45 miljoen euro van de initiële 150 miljoen euro afgetrokken om ter beschikking te stellen aan de provincies, waardoor elk provinciebestuur ook nog eens 9 miljoen euro ter beschikking kreeg.

Er is een keuze gemaakt en men kan dan zeggen dat dat allemaal holderdebolder en si en la was, maar het zijn wel de relancemiddelen die we vanuit Europa expliciet vastgelegd moesten hebben tegen het einde van 2022. Veel keuze en veel marge hadden we daar dus niet.

Jullie zeggen dat dat beter in één hand zit. Dat is allemaal goed en wel, maar men heeft al in 2021 beslist om te kiezen voor dat trekkingsrechtensysteem. Ik heb daar ook absoluut geen probleem mee. Ik ben daarentegen wel eens te meer blij dat, toen we op een bepaald moment zagen dat er niet voldoende aanvragen waren van lokale besturen, we dan de bijkomende mogelijkheid gecreëerd hebben om het wel open te stellen voor de provinciale besturen, zodat zij daar ook een bedrag van konden krijgen. Ik kan mij daar alleen maar gelukkig mee prijzen.

Die provincies hebben nu aanvragen ingediend. Mevrouw Lambrecht, u zegt dat de vragen van West-Vlaanderen wellicht volkomen terecht zijn. Ik heb inderdaad gezien dat West-Vlaanderen 29 projecten heeft ingediend voor 58 kilometer, goed voor een bedrag van 8,7 miljoen euro. Dat betekent dat West-Vlaanderen zich inderdaad aan de spelregels heeft gehouden en dat zij weldegelijk merkten dat er een bijkomend budget van 9 miljoen euro voor hen ter beschikking kwam, en daarom verschillende projecten indienden.

Ik zie ook andere provincies – ik ga geen namen noemen – die bedragen hebben ingediend voor 47 miljoen of voor 30 miljoen euro. Dan heb ik opnieuw een klein gevoel van vragen staat vrij: dien maar alles in, in de hoop dat je zoveel mogelijk krijgt. Allemaal goed en wel, ik ben blij dat de provincies ook volop willen investeren in fietswegen. Zij mogen dat ook met eigen middelen doen; daar heb ik absoluut geen problemen mee. Maar continu zeggen: "Vlaamse overheid, geef ons geld en dan zullen wij het allemaal doen", terwijl ik dan zie dat in die projecten ook andere aspecten staan dan effectief de 'missing links' uitrollen ... Dan vind ik dat we prioriteiten moeten stellen. Ik zie dan dat er ook vragen zijn ingediend voor signalisatie, voor de verleiding van de verlichting. Het is allemaal wenselijk, maar de noden zijn heel hoog, en dan moet men weten wat men wil.

Ten tweede maken goede afspraken goede vrienden. In het kader van het Fietsfonds heeft men 15 miljoen euro ter beschikking, en daarbovenop komt nog eens 45 miljoen euro. Dat is een bedrag van 60 miljoen euro dat nu zo snel mogelijk vastgelegd moet worden, niet voor studiekosten, maar voor effectieve realisaties. Dan weet men waar men aan toe is en dan moet men zich daar ook aan houden. Zeggen dat het allemaal makkelijk is en dat we moedig moeten zijn ... We willen vooral zoveel mogelijk fietsinfrastructuur uitrollen, en dat doen we opnieuw met alle entiteiten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, met Lantis met De Werkvennootschap, met De Vlaamse Waterweg en het Agentschap Wegen en Verkeer.

Ik ben blij dat de provincies ook een en ander willen prefinancieren, maar nu zeggen dat ze voor 47 miljoen euro geprefinancierd zouden hebben, ik heb daar wel mijn bedenkingen bij. Daarom denk ik dat vooral de boodschap is om in overleg te gaan, en te prioriteren welke projecten effectief betrekking hebben op de missing links en welke op heel korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Dat zijn niet de projecten die nog in de studiefase zitten. Welke kunnen we snel uitrollen? Dat is de boodschap.

Mijnheer Bex, u zegt dat u een Kopenhagenplan bis wilt. Ik zou dat zeker ook wel willen hebben, maar u weet dat koken geld kost. Wij hebben heel veel noden bij de Vlaamse entiteiten. Als ik nu zou zeggen dat ik die 3 miljoen euro – die ik nu in ons ontwerp heb opgenomen om uit te trekken voor fietswegen – zou overhevelen naar de provincies, zouden heel veel lokale besturen 'not amused' zijn. Want de fietspaden die wij aanleggen met alle vier de entiteiten van MOW, zijn

allemaal fietspaden waar al die lokale besturen al kennis van hebben: langs gewestwegen, waterwegen of 'missing links' in fietssnelwegen van Lantis en De Werkvennootschap. Als ik die nu moet schrappen om dat gewoon te versassen naar wat provincies al dan niet geprefinancierd hebben, of aan studies geprefinancierd willen zien, dan denk ik dat dat geen goede zaak is en dat niemand daar vragende partij voor is.

300 miljoen euro daarbovenop, de noden zijn immens hoog. Kortom, hoe meer geld, hoe beter. Ik ben alleszins blij dat we allemaal onze schouders zetten onder een gedegen bijkomende fietsinfrastructuur, maar ik denk ook wel dat iedereen daar zijn of haar steentje mag aan bijdragen. Het mag niet louter 'mijn handen staan open, just give me the money' zijn. Neen, het is ook zorgen dat er mee gerealiseerd wordt, mee gefinancierd wordt en tegelijk ook middelen bij het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) indienen, want ook daar zijn de provincies sowieso de meest gegeerde partij om daar subsidieaanvragen voor in te dienen.

**De voorzitter:** De heer Meremans heeft het woord.

**Marius Meremans (N-VA):** Zoals ik eerder heb gezegd, minister, begrijp ik u wel. Ik ken natuurlijk de budgettaire toestand van de provincies niet. Die zal wel wat verschillend zijn en misschien heeft de ene een spaarpotje en de andere veel minder – ik weet dat niet, of ik zou het moeten opzoeken. Laat ons hopen dat er ergens een compromis te vinden is en dat we toch op korte termijn een aantal van die fietssnelwegen versneld kunnen uitvoeren. Ik hoop dat de twee partijen elkaar daar ergens in tegemoet kunnen komen.

Ik begrijp u, minister, als u zegt dat u al veel geld hebt gegeven, en dat iedereen een beetje zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Langs de andere kant, als de provincies daar op zwart zaad komen, en als ze zeggen dat het prefinancieren echt moeilijk wordt, dan hoop ik – zo had ik het toch begrepen – dat er langs beide kanten ook wat goede wil is om tot een vergelijk te komen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelheid op fietspaden  
– 1073 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Meremans heeft het woord.

**Marius Meremans (N-VA):** Voorzitter, collega's, minister, laat ons vooral toejuichen dat het gebruik van de fiets in stijgende lijn zit. Onze Vlaamse fietspaden zijn jammer genoeg nog steeds niet allemaal, hoe zal ik het zeggen, naar het model dat we in Nederland kunnen vinden. Goed, het betekent dat er een mengelmoes van fietsers is in de bebouwde kom, in de kernen. Er zijn, als ik het woord mag gebruiken, twee bakvissen die naar hun school rijden en ondertussen vrolijk zitten te tateren over de knappe jongen die ze dit weekend hebben gezien of omgekeerd twee jongens die over een meisje praten. Er is de senior op de elektrische fiets die naar de markt wil rijden. Er is de man op de speedpedelec die snel op zijn werk moet geraken. Er is misschien ook nog een wielertoerist met tijd die kilometers wil malen. Er is dus een totale mengeling van mensen met verschillende snelheden, met verschillende functies. Geen enkel probleem.

Ik krijg vaak de kritiek dat we weer regeltjes willen invoeren, regelneverij. Ik verwijst naar de e-steps: toen hebben we ook die kritiek gekregen. Volgens mij



moet je het ordenen, of je krijgt voden en meer ongelukken tussen fietsers onderling en dat moeten we vermijden.

In Nederland is het heel eenvoudig. Een speedpedelec kan er bijvoorbeeld niet op een fietspad, wel op een fiets/bromfietspad zoals ze het noemen, omdat dat nog gescheiden is. Als je met een speedpedelec op een fiets/bromfietspad komt, mag je maximum 30 kilometer per uur rijden, anders moet je op de rijweg, met een snelheidsrichtlijn van 40 kilometer per uur buiten de bebouwde kom.

Fietsberaad heeft in 2016 advies en aanbevelingen gegeven voor de middellange termijn. Het is nu 2023; we kunnen erover discussiëren of dat korte of middellange termijn is, maar voor mij is dat de middellange termijn. Ik lees het voor: "Fietsberaad Vlaanderen spreekt van een richtinggevende maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op fietsinfrastructuur binnen de bebouwde kom, respectievelijk 45 kilometer per uur op fietsinfrastructuur buiten de bebouwde kom."

Ik heb het hier over de bebouwde kom, dus zone 50. Waarom? Grotere steden hebben meer lokale fietspaden, maar in een gemiddelde stad of gemeente liggen de fietspaden meestal nog steeds langs gewestwegen. Dankzij onze geweldige ruimtelijke ordening lopen die gewestwegen allemaal door onze kernen. Dat betekent dat op die gewestwegen met fietspaden vaak ook schoolgaande kinderen zijn en er een druk fietsverkeer is, wat uiteraard goed is. Daarom denk ik dat het goed zou zijn dat op die fietspaden binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur zou gelden.

In Antwerpen heeft men in 2020 een adviessnelheid van 25 kilometer per uur op fietspaden in de bebouwde kom ingevoerd, als een soort bewustwordingscampagne. Je kunt nog verder gaan. In Amsterdam zijn er enorm veel fietsers en daar gaat men nog lager. In Den Haag spreekt men zelfs over 18 kilometer per uur. Maar je kunt ze volgens mij niet vergelijken met een gemiddelde Vlaamse gemeente.

Minister, zouden we dit niet invoeren: een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op fietspaden binnen de bebouwde kom? Minister, hoe kijkt u naar zo'n concept? Wat is uw standpunt inzake een snelheidsbeperking op fietspaden tot 30 kilometer per uur in zone 50?

Werd dit reeds besproken op een interministeriële conferentie?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mijnheer Meremans, voor uw vraag.

Ik ga beginnen met uw laatste vraag: neen, dit is nog niet op een interministeriële conferentie besproken.

En twee, u vraagt wat mijn standpunt is over een aparte snelheid voor fietspaden in een zone 50, dus een zone 30 op de fietspaden in een zone waar het gemotoriseerde verkeer zich aan een snelheid van maximum 50 kilometer per uur houdt. Wel, ik vind dat persoonlijk geen goed idee. We hebben het hier in de commissie meermaals gehad over de leesbaarheid van de weg, over de zelfverklarende weg. We hebben het ook al meermaals gehad over het feit dat er ook gehandhaafd moet kunnen worden. Als je een weg hebt waar de snelheid beperkt is tot 50, en daarnaast nog eens een fietspad waar de snelheid beperkt zou moeten worden tot 30, dan gaat dat betekenen dat je een veelheid van verkeersborden of wegsignalisatie gaat moeten plaatsen – ik denk dat iedereen daar huiveringwekkend tegenover staat.

En ten tweede, dan zou ik straks bijna aan politie en/of trajectcontrole moeten gaan vragen: voor het gemotoriseerd verkeer aan 50 flitsen, voor het fietspad aan

30 flitsen. Ik vind dat geen goede zaak. Wij hebben de handvaten – het afwegingskader voor een zone 30 – ter beschikking gesteld van alle lokale besturen. En als men van oordeel is dat een snelheid van 30 kilometer per uur aangewezen is, dan ben ik persoonlijk veeleer voorstander van een fietszone of van een fietsstraat, dan dat men daar bijkomende en verschillende regeltjes gaat opleggen.

U verwijst ook naar Antwerpen, naar de adviessnelheid – ik benadruk ook het woordje 'adviesnelheid', want het is niet bindend. Ik denk dat dat het ook alleen maar complexer maakt voor de weggebruiker. En ik denk juist dat we opnieuw naar die zelfverklarende weg moeten gaan. Die weg moet zo zijn, die infrastructuur moet zo zijn, dat de weggebruiker spontaan weet aan welke snelheidslimiet hij zich daar te houden heeft.

U zegt dat een deel van die gewestwegen door dorpskernen en schoolomgevingen gaat. Daarover zeg ik altijd opnieuw: subsidiariteit, bottleneckprincipe. Als lokale besturen vragen om de snelheid te verlagen, dan geven wij, als het een gewestweg is, ook aan het Agentschap Wegen en Verkeer duidelijk de boodschap mee dat ze er heel voluntaristisch in moeten meegaan. We hebben daarvoor de categorisering van onze wegen. Ik heb het zelf ook al gedaan, ik denk in het Antwerpse, de Turnhoutsebaan. Ook daar hebben we de snelheid verlaagd naar 30 kilometer per uur, door die straat onder andere te herinrichten naar een fietsstraat. Ik denk dat fietsstraten en fietszones nog altijd meer duidelijkheid en veiligheid geven aan de talrijke fietsgebruikers. Gemiddeld – die cijfers hebben we intussen ook – zou een elektrische fiets rond de 23,7 kilometer per uur rijden. De speedpedelecs rijden gemiddeld 32,4 kilometer per uur. Maar op jaagpaden, in een zone 30 en een fietsstraat hebben zij zich natuurlijk ook te houden aan die snelheidslimiet van 30 kilometer per uur.

Handhaving is heel moeilijk, wat onze fietsers betreft. We zetten daarom volop in op sensibilisering en op hoffelijkheidscampagnes. Ik denk dat dat ook vooral de boodschap moet zijn.

**De voorzitter:** De heer Meremans heeft het woord.

Ligt uw gemiddelde hoger of lager?

**Marius Meremans (N-VA):** Ik deel die mening dus niet. Waarom deel ik die mening niet? Ik ga het u ook zeggen.

Op dit ogenblik krijg je de signalen op die fietspaden. Wat ik absoluut wil vermijden, is dat in onze kernen mensen en ouders de fiets niet meer zullen nemen, omdat het onveilig wordt op het fietspad. Je moet dat ordenen. Er is geen andere regel, je moet dat ordenen.

En dan zegt men dat de weg dat zal uitwijzen. Ja, je kunt rekenen op welwillendheid. Je kunt rekenen op gezond verstand. Dat is allemaal goed en wel, maar dat gaat volgens mij niet direct ... Men zegt dat er gezond verstand moet zijn en dat het daarmee opgelost is. Daar ben ik het niet mee eens. Ik vind dat je daar wel een regel van moet maken. Ze moeten eenduidig zijn, daarover ben ik het met u eens. Je mag niet beginnen te wisselen. Maar ik vind dat toch wel nodig, want mijn vrees is dat, waar heel wat fietsers gaan samenkomen, je dat toch wat moet ordenen.

Het is perfect mogelijk. Ik heb het opgezocht: als je een speedpedelec hebt, kun je zelf – al werk je met snelheidsbegrenzers – je route uitstippelen. Je rijdt en wanneer je in het centrum van een stad komt: knal, patat, de snelheid wordt beperkt tot 30 kilometer per uur, tot als je weer die bebouwde kom uit bent en weer sneller kan rijden. Ik denk dat we daarnaartoe moeten gaan. Anders voorzie ik miserie. En ik heb het niet alleen gezegd. Het is een advies van Fietsberaad uit

2016. Ik zie in Nederland dezelfde discussie. Ik zie ook dat bepaalde organisaties daar niet voor zijn, maar ik denk dat we het moeten doen.

En dan geef ik nog mee dat in Nederland de ruimte op fietspaden twee keer zo groot is als bij ons. Daar hebben ze werkelijk ruimte 'à volonté', als ik het zo mag zeggen. Daar maken ze nog onderscheid tussen fietspaden en bromfietspaden. Ik vind dat dat toch wat te gemakkelijk is.

Zeggen dat, als je in een schoolomgeving komt, het zone 30 is, dat klopt. Maar er zijn toch talloze voorbeelden van schoolroutes die langs gewestwegen gaan waar je fietspaden hebt en waar de fietspaden nog niet allemaal aangepast zijn aan die 2 meter. Ik begrijp dat dat ook niet altijd mogelijk is, of op korte termijn kan gebeuren. Maar dan vind ik wel, als aanmoediging om de fiets te gebruiken, dat het ook veiliger is.

Maar bon, daarin verschillen wij van mening. Maar toch ben ik ervan overtuigd dat het niet zal weggaan en opnieuw zal bovenkomen. Daarover wil ik nu al een weddenschap aangaan. Ik wil er gerust een goeie fles champagne op inzetten, maar het zal toch wel zo zijn dat het over afzienbare tijd opnieuw zal bovenkomen.

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Minister, uw antwoord op die goede vraag van collega Meremans ontgoochelt mij. En ik zal u zeggen waarom, namelijk omdat ik nu toch had gedacht dat u uw gebruikelijke riedeltje van de lokale autonomie zou afsteken. "De gemeenten zijn het best geplaatst om te beslissen of daar 30 of 50 kilometer per uur moet worden gereden." Maar u legt het voorstel aan de kant.

Ik vind het een interessante piste, collega Meremans, maar ik vind het wel niet het grootste probleem van veiligheid dat zich voor onze fietsers aandient. Want u spreekt over de bebouwde kom waar er een afgescheiden fietspad is. De realiteit is dat er op heel veel plaatsen in onze bebouwde kom geen afgescheiden fietspad is. En die kinderen waarover u spreekt, die misschien niet met de fiets naar school mogen gaan, rijden daar niet tussen een sporadische speedpedelec, maar tussen de auto's. En een auto die tegen een fiets met een kindje op rijdt, is nog veel gevaarlijker dan die speedpedelec.

Ik pleit voor consequentie. Het voorstel werd al ingediend, we kunnen het gemakkelijk hernemen. Maar eigenlijk zou je in de bebouwde kom waar geen apart fietspad ligt, moeten kiezen voor 30 kilometer per uur, met die nuance, minister, dat de lokale autonomie volop moet spelen om daar afwijkingen op te voorzien wanneer men vindt dat dat toch veilig kan.

Ik reik u daarin de hand, collega Meremans. Laat ons samenwerken over meerderheid en oppositie heen. Laat ons twee interessante voorstellen voor de veiligheid van fietsers samen indienen en we zullen volgens mij ver komen.

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Collega Meremans, de N-VA is toch nog altijd de autopartij, denk ik. (*Opmerkingen van Marius Meremans*)

Want iedereen 30 kilometer per uur in de bebouwde kom lijkt mij veel logischer. Ik hoop dat u daarin meegaat. Als u gaat beginnen met verschillende snelheden binnen de bebouwde kom, dan wordt het zeer gevaarlijk. Je moet niet enkel de fietsers beknotten, iedereen moet mee in het bad. Als het onveilig is, laten we ons dan allemaal aan 30 kilometer per uur houden. U vindt een partner in al twee partijen erbij.

U hebt zelf nog gestemd tegen ons voorstel om zone 30 in te voeren in de bebouwde kom in onveilige situaties. De auto zat daarbij. En nu zegt u dat de fietser meer te viseren is dan de auto. Met dit voorstel wordt dat niet veiliger voor de fietser, want er zijn nog altijd auto's die sneller rijden in die gevaarlijke situaties. *(Opmerkingen van Marius Meremans)*

Ik heb u toch ook laten uitspreken, mijnheer Meremans.

Bij de te smalle fietspaden in de bebouwde kom waar wij zone 30 vragen, laat u nog auto's toe. Terwijl wij zeggen dat we in onveilige situaties gewoon iedereen 30 kilometer per uur moeten laten rijden. Alstublieft, volg ons daarin en we vinden elkaar.

Wat betreft speedpedelecs vinden wij dat zij in de bebouwde kom standaard op de weg moeten. Ik hoop dat we daar ook een partner in u en de meerderheid vinden. Hoe meer we samen voor die verkeersveiligheid kunnen doen, hoe beter. Want als je die speedpedelecs in de bebouwde kom waar het gevaarlijk is standaard de weg op stuurt, dan neem je al een deel van de drukte en conflicten weg.

Veel van wat wij hier zeggen, is hetzelfde, maar niet alles. Voor ons moet iedereen aan dezelfde snelheid rijden en mag het niet zo zijn dat de auto's rap rap mogen rijden aan de smalle fietspaden en dat we aan de fietsers zeggen dat zij trager moeten rijden om het veiliger te houden.

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (cd&v):** Minister, een ding is zeker: dat item zal hier binnen afzienbare tijd weer op tafel komen. *(Opmerkingen van Marius Meremans)*

Met of zonder champagne.

Ik heb ook enkele bedenkingen bij die vraag. Als we inderdaad een maximum-snelheid zouden invoeren op die fietswegen is de vraag natuurlijk wie dat zal controleren. De minister heeft er ook al naar verwezen. Iedere commissie opnieuw zitten we hier te hameren op handhaving: handhaving van trajectcontrole, snelheid, alcohol, afleidingen in het verkeer, drugs. Als de politie ook nog eens die snelheden zal moeten controleren op fietspaden, zal het toch wat moeilijk en ingewikkeld worden.

We hebben het in de commissie ook al verschillende keren gehad over het verzamelen van data. Ik vraag me af of er hier verschillende data beschikbaar zijn over de ongevallen wat de snelheid op fietspaden betreft. Misschien moet deze problematiek eerst in kaart worden gebracht vooraleer we die discussie voortzetten.

Tot slot, ik weet niet of jullie het verslag van de cd&v-nieuwjaarsreceptie van afgelopen zaterdag hebben gelezen. *(Opmerkingen van Marino Keulen. Gelach)*

Voor u is er nog een toekomst binnen onze partij, collega Keulen. *(Opmerkingen. Gelach)*

Bij de volgende verkiezingen ben ik nog iets te jong.

Een van de topprioriteiten bij cd&v is respect. Dat hebben jullie allemaal kunnen lezen. En het werd hier al vele keren geopperd: als iedereen respect zou hebben voor zijn collega-weggebruikers, zouden we al een heel stuk verder zijn op het vlak van verkeersveiligheid.

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Collega Lambrecht, voor alle duidelijkheid, er is maar één partij van de automobilist, en dat is het Vlaams Belang. Bij dezen. *(Opmerkingen)*

Dat betekent uiteraard niet dat we niet bekommerd zijn om de veiligheid van alle weggebruikers, zowel voetgangers als fietsers. Minister, wij gaan zeker niet ontkennen dat veiligheid u en ons allemaal nauw aan het hart ligt. U hebt er ook al veel speciale aandacht aan besteed, voornamelijk wat betreft het aanleggen van nieuwe fietspaden en betere infrastructuur. Maar we zien inderdaad dat er steeds meer conflicten zijn tussen fietsers onderling. Het aantal verkeersslachtoffers bij fietsers stijgt. Maar toch is dat in heel veel gevallen niet aan de auto te wijten maar aan fietsers onderling. Het aantal ongevallen tussen fietsers stijgt significant. Het is volgens mij te gek om altijd naar de automobilisten te wijzen. Dat heeft inderdaad te maken met verantwoordelijkheidszin, gedrag en dergelijke meer. Er worden voldoende campagnes rond gevoerd, denk ik. Wij zijn ook de partij van de handhaving. Ik kan me best inbeelden dat het moeilijk is om langs alle fietsostrades en alle fietspaden de nodige handhaving te voorzien.

Ik denk dat in de eerste plaats moet worden ingezet op het aanpassen van de infrastructuur, zoveel als mogelijk is. Maar de denkpiste van collega Meremans is het overwegen waard en moet worden bekeken, zonder daar direct snelheidslimieten op te plakken. Ik denk dat het interessant kan zijn om dat te bekijken en om daar eventueel een studie rond op te starten. Dan zullen we daar in de toekomst nog wel op terugkomen. We gaan ons nu niet vastpinnen op de snelheden, maar het moet een denkpiste zijn. Hier worden zoveel denkpistes gelanceerd. Ik denk dat over elke denkpiste moet kunnen worden gepraat.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de suggesties, vragen en bedenkingen. Ik ga me alleszins niet uitlaten over welke de partij van de auto is en welke de partij van de fiets. Het gaat ons allemaal over de verkeersveiligheid. Dat is het belangrijkste.

Voor een keer ben ik het ook met u eens, mevrouw Lambrecht. Dat gebeurt niet vaak. Daarom wil ik het zeker zeggen. Ik denk dat we daar champagne op moeten drinken. Ik vind niet dat we op een wegsegment twee snelheden moeten doorvoeren, een snelheid voor het gemotoriseerd verkeer en een snelheid voor het fietsverkeer. Ik denk dat dat niet werkt. Ik denk dat dat niet houdbaar is. Ik denk dat men eerder moet kijken naar een uniforme snelheidslimiet, die voor zich spreekt en tegelijkertijd kan worden afgedwongen. Moet dat overal 30 kilometer per uur zijn? Daarop zeg ik ook neen. Daarvan zeg ik opnieuw dat de lokale besturen dat het beste kunnen bepalen en zij daarvoor gebruik kunnen maken van ons afwegingskader.

Collega's, ik wil wat dat betreft jullie niet onthouden dat we op 16 januari 2023 in de Nederlandse pers lezen: "Het verlagen van een maximumsnelheid tot 30 kilometer per uur is een dure operatie voor vele gemeenten. 30 kilometer per uur moet de standaard worden in de Nederlandse steden en dorpen, maar op de meeste wegen kun je harder rijden en de politie flitst niet. Wie houdt zich aan 30 kilometer per uur?" Daar staat en valt alles mee, collega's. Men zegt ook nog dat het meer dan 1 miljard euro kost om dat allemaal aan te passen en om te zorgen voor de leesbaarheid van de weg conform de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Men zegt dat het 750.000 euro kost per 100 meter weg. Ik wil u het hele artikel niet onthouden.

Waar komt het op aan? Gedrag is hier al genoemd. De handhaving moet er ook zijn. Als je vandaag op een jaagpad rijdt, of je nu met een speedpedelec, een elektrische fiets, een racefiets, een kinderfiets of een damesfiets rijdt, dan heeft

iedereen zich te houden aan maximum 30 kilometer per uur. Wordt dat continu gehandhaafd? Wordt dat continu door iedereen gerespecteerd? Neen, we zien van niet. Dan speelt inderdaad het verhaal van de hoffelijkheid en het respectvol omgaan met elkaar. Welke fiets je ook hebt, ook in een fietsstraat geldt de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur.

Ja, mijnheer Bex, voor het geval u zou denken dat ik van standpunt veranderd ben, de lokale besturen zijn in mijn ogen het best geplaatst om te bepalen waar er een zone 30 moet komen, waar een fietszone, waar een fietsstraat en waar een erfzone. Kortom, laat hen die snelheden bepalen, maar maak het ook afdwingbaar door de inrichting van de weg zodanig in overeenstemming te brengen met de snelheidslimiet dat ze zich daar spontaan aan gaan houden.

Mijnheer Meremans, ik pas alleszins voor het plaatsen van veel verkeersborden, eentje voor de weg en eentje voor het fietspad. Voor ons is het fietspad een deel van de weg en geldt voor iedereen dezelfde snelheidslimiet.

**De voorzitter:** De heer Meremans heeft het woord.

**Marius Meremans (N-VA):** Ik wil opnieuw reageren. Autopartij of fietspartij, wij zijn de partij van de hardwerkende Vlaming, of die zich nu met de auto, met de fiets, met de autoped of op handen en voeten voortbeweegt.

Ik wil de collega's danken voor toch wat steun, een beetje onverwacht. De heer Bex en ik hebben een gedeeld politiek verleden. Dat is lang geleden, toen de dieren nog spraken. *(Opmerkingen)*

Ik wil nog eens duidelijk zeggen dat de lokale autonomie gaat over lokale wegen. Op gemeentewegen kan een gemeente bepalen wat ze doet. Zo simpel is het. Maar ik zeg het u nog eens: de meeste fietspaden, zeker langs schoolrouters – ik heb het dan meer over secundaire scholen – liggen langs gewestwegen. Een lokaal bestuur heeft geen zeggenschap over die gewestwegen, dat is het Vlaamse Gewest. Zeggen dat het niet mag? Ik heb het over het fietspad in de bebouwde kom. Ik heb het dus niet over fietsostrades en ik heb het niet over fietswegen, want die liggen allemaal buiten de bebouwde kom. Dat is voor mij iets totaal anders. Het gaat over de kernen, over de bebouwde kom.

Je kunt mij niet wijsmaken dat als men met de auto op die gewestweg komt en weet dat men door een kern moet waar men maar 50 mag rijden en men op het fietspad, totaal afgescheiden, men 30 mag rijden, er een probleem is om dat verschillend te maken. Mevrouw Lambrechts, wat u zegt, is dat de speedpedelec op de rijweg moet. Dat hebt u gezegd. *(Opmerkingen van Annick Lambrecht)*

Ja, in de bebouwde kom. Dan zeg ik, als iemand met een speedpedelec bijvoorbeeld zijn kind gaat afzetten aan de school en die neemt de schoolroute, dan zou die eigenlijk de rijweg moeten nemen. Ik dat geval kan ik begrijpen dat iemand met een speedpedelec liever het fietspad neemt en zich aan de zone 30 houdt. Dan is het eigenlijk opgelost. In Nederland hebben ze zowel een fietspad als een bromfietspad waar je maar 30 kilometer per uur kunt rijden.

Ik geef het nogmaals mee: ik ben ervan overtuigd dat het zal terugkomen.

Over handhaving: dat vind ik te goedkoop. Als je in een gemeente overal zones 30 maakt, zeker in bepaalde woonwijken, wordt dat ook niet dag en nacht gecontroleerd. Als de politie controleert op het licht van de fiets, dan gaan die gewoon op de weg staan op bepaalde dagen en checken ze het licht. Dat is hier juist hetzelfde. Je kunt op een bepaalde dag op de weg staan en de snelheid checken met een lasergun. Dat is geen enkel probleem.

Ik blijf dus bij mijn vraag. Ik heb begrepen dat de minister daar niet op wil ingaan. Maar goed, ik zal het blijven zeggen. Ik ben benieuwd naar de correlatie van cijfers, zoals de collega van het Vlaams Belang aanhaalde, op fietspaden van ongevallen tussen fietsen onderling. Die ga ik toch eens navragen om te zien of daar een relatie is.

Zoals in sommige feulletons: 'Come and see next week.' Het komt zeker en vast terug.

**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 het complex project voor de mobiliteit in de Westhoek – 1085 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (cd&v):** Minister, in 2021 besliste u om van de N8, het traject Ieper-Veurne, en van de eventuele doortrekking van de A19, een complex project te maken. In het kader daarvan werd beslist om de bevraging van de stakeholders uit 2017 over te doen. De resultaten van de bevraging werden net voor het zomerreces bezorgd aan de verschillende stakeholders.

De bevraging en resultaten hebben lang op zich laten wachten, maar het is wel duidelijk: geen doortrekking van de A19 en op andere wegen meer en vlottere verkeersverbinding mogelijk maken. Opvallend is dat er voor het eerst wordt gepleit om naast de optimalisatie of verdere opschaling van de bestaande steenweg N8 en de realisatie van de omleidingsweg in Brielen, nu ook in te zetten op de verbetering van het volledige netwerk door nieuwe segmenten inzake weginfrastructuur aan te leggen. De aandacht gaat dan in het bijzonder naar de N369 en de N35. Kortom, het gaat over het verbeteren van de verbinding tussen de vier kleinstedelijke gebieden Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne.

De vraag is nu of dit gaat over bredere wegen, meerdere rijvakken en misschien zelfs andere snelheidsregimes. Dat zou de komende maanden duidelijk moeten worden. Minister, in het verleden hebt u in het parlement altijd gezegd: "Hoe gaan we verder? Een eerste ontwerp startbeslissing en procesnota ligt voor ter verdere bespreking. Na interne validatie zal die voorgelegd worden aan belanghebbenden en actoren van de regio. Ik wil mij hiervoor niet vastpinnen op een timing, maar ik wil in 2022 de nodige stappen zetten om de onderzoeksfase van dit complex project aan te vatten. Op het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2022 is hiervoor een bedrag van 1 miljoen euro voorzien."

In het parlement, minister, diende u het basisrapport grote projecten in. Daarin konden we lezen: "Het Agentschap Wegen en Verkeer voert op dit moment verschillende studies uit om te bepalen hoe de gewestweg er in de toekomst uit zal zien. Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten." De start van de gunning is voorzien voor 2025-2026.

Een andere belangrijke stap werd gezet in oktober 2022. Toen keurde de Vervoerregio Westhoek de inzichtenna nota goed. Het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) dacht dat u, minister, daarop ging communiceren wat u precies wilt, maar dat is niet gebeurd. Ik citeer Vincent Callens van Voka Ieper: "Helaas werd na die goedkeuring geen vaart genomen door het kabinet van Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters, waar het dossier opnieuw stof ligt te vergaren."

Daarom, minister, stel ik u de volgende vragen.

Hoe beoordeelt u de conclusies uit de bevraging van de stakeholders?

Is de opwaardering van de N369 en de N35 voor u een oplossing voor het mobiliteitsprobleem in de Westhoek?

Welke studies zijn er nog lopende?

Wat zijn de volgende stappen in het dossier? Wat is de timing voor de opstart van de onderzoeksfase?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mevrouw Fournier, voor uw vragen.

U weet sowieso dat de verbinding Ieper-Veurne is opgenomen in ons regeerakkoord, dat we die willen realiseren en dat het een van de grote projecten is die we op Vlaams niveau willen doorvoeren. Daar zijn we dan ook mee bezig.

Als u specifiek vraagt hoe wij de conclusies van de bevraging van de stakeholders beoordelen, dan kan ik alleen maar zeggen dat ik deze positief beoordeel. Men ondersteunt daarmee de keuze voor het tweesporenbeleid dat is uitgetrokken.

Met dat tweesporenbeleid gaan we enerzijds de verouderde inrichting van de N8 tussen Veurne en Ieper aanpakken en verbeteren. Anderzijds komen we tegemoet aan het ruimere debat rondom de mobiliteitsproblematiek van deze verbinding. Die verbinding moet er sowieso komen, men praat er ook al decennialang over. Net daarom zijn we gestart met de procedure van de complexe projecten, om daar finaal vooruitgang in te kunnen boeken.

Wat uw tweede vraag betreft: wat met de N369 en de N35? U weet dat wij gestart zijn met de procedure van de complexe projecten en dat we daarmee op dit ogenblik in de verkenningsfase zitten. Het opnemen van de middelen voor de startnota stond ook in ons investeringsplan. Met die startnota zou ik liefst zo snel mogelijk naar de Vlaamse Regering gaan. Dat gebeurt natuurlijk in samenspraak met het Departement Omgeving, omdat dat altijd de trekker is inzake complexe projecten.

Kortom, we hebben het een en ander gefaciliteerd. Er is een studiebureau aangeduid dat die hele verkenningsfase heeft doorlopen. Nu kunnen we langzaam landen met een ontwerpstartnota, waarmee we zo snel mogelijk naar de Vlaamse Regering willen gaan.

Ik heb uiteraard ook het artikel van Voka gezien waarin ze zeggen dat het dossier stof ligt te vergaren. Ik vind dat een spijtige uitdrukking. Zij hebben ons in het verleden zelf meermaals gecontacteerd en ik denk dat ze ook weten dat een procedure complexe projecten de nodige tijd vraagt. Eerst is er een verkenningsfase, om dan naar een startnota te gaan. We zitten daar nu in de finale fase en ik hoop dat we zo snel mogelijk, samen met de collega's van het Departement Omgeving, die startnota kunnen agenderen en goedkeuren op de Vlaamse Regering. Dus 'stof vergaren'? Neen! We zijn volop bezig met de procedure complexe projecten voor die ruimere verbinding.

Tegelijk zitten we ook niet stil met de andere werken die we aan het uitvoeren zijn. Ik denk dat u de verschillende deelfases op de N8 wel kent. Voor het deelvak Oostvleteren-Woesten bijvoorbeeld, en voor de zone 3C is het ontwerp af. Voor Alveringem- Oostvleteren is ook het voorontwerp af en voor de Pilkemseweg en de N38 is de startnota goedgekeurd. Ik zeg misschien niet alle West-Vlaamse namen correct, maar de verbeteringen aan de verschillende onderdelen van de verouderde



infrastructuur zijn lopende. Daarnaast willen we ook zo snel mogelijk naar die startnota gaan. We hebben de middelen, die staan op ons investeringsplan. In het verleden hadden we al de middelen voor de studiekosten.

Ik hoop dus dat we zo snel mogelijk groen licht krijgen en hiermee kunnen voortgaan.

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (cd&v):** Dank u wel, minister, voor uw enthousiast en positief antwoord. Ik kan niet anders dan, namens West-Vlaanderen, dit dossier hier regelmatig op tafel te leggen. Het is al meer dan zestig jaar dat de N8, de verbinding tussen Ieper en Veurne, op de tafel van de regering ligt. Dus, minister, graag nog een extra inspanning om daar wat vaart achter te zetten.

Ten tweede, het klopt dat Voka nu zegt dat het dossier stof ligt te vergaren. Maar Voka was ook wel voorstander om het project opnieuw te bekijken. Wij hebben vanuit onze fractie altijd gezegd dat minister Weyts in de vorige legislatuur een heel participatietraject vooropgesteld heeft, en nu werd dat nog eens overgedaan met nog meer verschillende actoren. Wij hadden daar onze vraagtekens bij, maar Voka was voorstander om dat te doen. Ik kan u dus volgen als u zegt dat het niet echt mooi is van Voka om daarover nu zo'n uitspraak te doen.

Een laatste puntje: u zegt, als ik het goed genoteerd heb, dat er zo snel mogelijk een ontwerpnota op de Vlaamse Regering zal geagendeerd worden. Ik weet, minister, dat het voor u altijd een beetje moeilijk is om een timing voorop te stellen, maar hebt u een zicht op die timing? Is dat een maand? Gaat dat nog zes maanden duren? Ik weet dat het Departement Omgeving hier ook een belangrijke taak in heeft. Kunt u ongeveer een timing meegeven voor wanneer die ontwerpnota op de regering zou komen?

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Op vraag van mijn fractiegenoot Jeremie Vaneeckhout wil ik mij graag aansluiten bij de vraag van collega Fournier. Er was inderdaad aan het einde van de vorige legislatuur eindelijk zicht op een oplossing, die met een participatief traject tot stand was gekomen. Ze was misschien niet perfect maar, zoals collega Keulen soms zegt: 'de perfectie is de vijand van het goede'.

U hebt dan besloten om die oplossing aan de kant te schuiven en nieuwe studies te lanceren, en in de Westhoek leeft schijnbaar het idee dat u dat eerder deed om geen geld te moeten uitgeven aan de echte oplossing, maar liever aan studies, zodat het minder zou wegen op uw begroting. Het complexe dossier is intussen nog wat complexer geworden, met de hertekening van de N8, die uitlopers krijgt doorheen de hele Westhoek, ook in de richting van Diksmuide en Poperinge.

Onze vraag is: wanneer gaan de mensen die in die dorpskernen wonen nu eens eindelijk op het terrein een begin van een oplossing zien van die grote verkeers-onleefbaarheid? Wanneer komt er een oplossing, minister, niet op de studietafel maar op het terrein?

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Collega Fournier, dank u wel voor de vraag. We liggen weliswaar aan de andere uitersten in West-Vlaanderen, maar ik steun zeker uw vraag. Al een tiental jaar geleden waren we daarover bezig op debatten, dat de mensen inderdaad in de kernen vroegen naar meer leefbaarheid, meer verkeersveiligheid, betere doorstroming van de mobiliteit. Het is een klein beetje goed nieuws wat we vandaag horen – iets positiefs mogen we ook zeggen –, dat het op

komst is naar de regeringstafel. Ik dank de collega nog eens om het opnieuw op de agenda te zetten want wij worden daar inderdaad zeer veel op aangesproken. Het zou nu toch echt wel tijd worden dat de schop bijna in de grond kan gaan en dat de werken aldaar kunnen starten.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, ik wil nog even benadrukken, juist omdat de heer Bex zegt dat er middelen voor voorzien moeten worden, dat we effectief dat tweesporenbeleid doen. Ik heb hier de cijfers van het GIP 21 (geïntegreerd investeringsprogramma). Er is onder andere 21 miljoen euro voorzien voor de herinrichting N8 Ieper-Veurne, de uitvoering, effectief de uitvoering. In het GIP 22 zijn onteigeningsmiddelen voorzien, ook het complex project, de onderzoeksfases, studiekosten, maar anderzijds ook aanpak, verkeersveiligheid en uitvoering. We doen dus een tweesporenbeleid. We doen de uitvoering voor een aantal projecten, de herinrichting, de verouderde tracés, die knooppunten doen we. Maar waar de neuzen niet in dezelfde richting staan en waar er in het verleden in het kader van het participatietraject heel veel overleg geweest is, waar men finaal niet tot een consensus gekomen is, waar er in een verder verleden ook meermaals ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt werden die finaal gesneuveld zijn voor de Raad van State ... Mevrouw Fournier, u zegt het zelf: in een dossier waar men zestig jaar over praat, moeten we finaal vooruitgang kunnen boeken. We kunnen dan verder met een participatietraject en blijven aanmodderen of verder op dat tracé blijven en finaal geen vooruitgang boeken. Juist daar waar het zo complex is, zou de cocreatie, die participatie, heel dat verhaal van complexe projecten wel een goede zaak zijn. Daarom hebben wij gezegd dat we niet meer terug willen naar een geïntegreerd planproces dat sneuvelt voor de Raad van State. Laat ons vanaf dag één iedereen mee in bad nemen. Laat ons dat verhaal opnemen. De bevraging bij de stakeholders was positief. Nu is het het finaliseren van de procesnota, komen tot een goedkeuring van de startnota om dan te starten met de onderzoeksfase en vervolgens te gaan richting een voorkeursbesluit, richting een projectbesluit en dan richting uitvoering.

Kortom: we zijn daar volop mee bezig. Ik kan me nu niet vastpinnen op welke datum. Ik hoop dat we zo snel mogelijk binnen de diverse werkgroepen consensus krijgen over de procesnota, de startnota kunnen afkloppen, de verkenningsfase kunnen afsluiten en dan richting de onderzoeksfase kunnen gaan. Voor diegenen die het GIP grondig analyseren: weet dat het ons menens is, dat we de budgetten voorzien hebben en dat we er zeker wel verder mee aan de slag gaan. Maar we zijn niet alleen, we moeten ook consensus hebben bij de anderen.

**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 kustvisie – 1086 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kustbeveiliging – 1090 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (cd&v):** Op 10 januari 2023 gaf de gouverneur van West-Vlaanderen, samen met uw kabinet en de kustburgemeester, een persconferentie over de kustbescherming op lange termijn. Het gaat om drie mogelijke plannen die onze kustlijn moeten beschermen, verder dan de huidige maatregelen die maar lopen tot 2050.

Dat we ons bewust zijn dat Vlaanderen moet beschermd worden tegen de hogere zeespiegel is al lang bekend. In 2009 werd een project 'Vlaamse Baaien' gelanceerd en dat mondde uit in 2014 tot tien concrete projecten voor onze Vlaamse kustlijn. De bekendste was ongetwijfeld de eilanden of verhoging van de zandbanken voor onze kust.

In 2017 werd de Vlaamse Baaien al gedeeltelijk losgelaten toen de Vlaamse overheid besliste om een complex project te maken rond de kustvisie. In 2021 werd dit stopgezet en werd er geopteerd om te werken met een aanpak op maat. Alexander D'Hooghe moest samen met enkele experts verder werken op de bestaande voorstellen en zo tot een gedragen visie komen. Dat is nu dus gebeurd.

Het meest opvallende is natuurlijk dat de eilanden voor de kust er niet komen, maar dat was natuurlijk al te verwachten. Belangrijker is te kijken naar wat er wel komt. Er worden nog drie voorstellen uitgewerkt: "Eén alternatief is om de hoog- en laagwaterlijn te behouden op de plek waar hij nu ligt en alle stranden, dijken en duinen stapsgewijs te 'verhogen' naarmate de zeespiegel stijgt. Een tweede alternatief is om overal de hoog- en laagwaterlijn een "100-tal" meter zeewaarts op te schuiven door grote zandsuppleties. [...] Het derde alternatief beweegt zich tussen de eerste twee. In dit alternatief worden eerst en zolang het mogelijk is, maatregelen binnen de bestaande ruimte genomen. De hoog- en laagwaterlijn wordt pas bij hogere zeespiegelstijgingsniveaus stapsgewijs zeewaarts verplaatst."

Het is nu de bedoeling om de inspraak enzovoort te organiseren, maar ik had nog enkele vragen over de werking. In een van de schriftelijke vragen zei u dat er voor het cocreatieproject gewerkt werd in vier kustzones en dat de stakeholders al betrokken waren in deze groepen. Ik wil graag het volgende van u weten.

Is het de bedoeling dat voor het volledige traject eenzelfde alternatief wordt uitgewerkt of is variatie mogelijk?

Wat is het voorkeursalternatief van de expertengroep?

Welke stappen worden nu gezet en hoe zal de inspraak worden aangepakt?

Welke groepen moeten nog worden betrokken?

**De voorzitter:** De heer Vaneekhout heeft het woord.

**Jeremie Vaneekhout (Groen):** Ik heb, minister, een vraag in dezelfde lijn.

In 2010 lanceerde een consortium van studiebureaus en baggeraars het ambitieuze plan Vlaamse Baaien om onze kustlijn weerbaar te maken tegen enerzijds de zeespiegelstijging en anderzijds het vaker voorkomen van extreem weer en superstormen. Niet geheel onverwacht – het is een herkenbare lijn -- focust dit plan op zandsuppletie met de aanleg van een serie kunstmatige eilanden voor onze kust als absolute blikvanger. Vanuit de natuursector kwam er kort nadien een antwoord met het 'Kappaplan', dat eerder focuste op de optimalisatie van ecosysteemdiensten als bescherming van onze kust. Op 26 november 2013 stelde toenmalig minister van Openbare Werken Crevits dan het 'Masterplan Vlaamse Baaien, toekomst van het kuststelsel in Vlaanderen' voor. "Dit Masterplan Vlaamse Baaien biedt een adequaat antwoord op de toekomstproblematiek van de Vlaamse kust, met concrete maatregelen om de kustregio aan te passen aan de verwachte zeespiegelstijging en de extremere weersomstandigheden in 2100", zo viel te lezen in de inleiding. Al wordt dit meteen ook wel gerelativeerd. Het masterplan is slechts een ontwerpplan, maar niettemin een "mijlpaal, die moet leiden tot een formele beslissing van de Vlaamse Regering om het project verder uit te voeren." Dat was de omschrijving op dat moment.

In 2018 opperde uw voorganger die na minister Crevits kwam, minister Weyts, het idee om bij wijze van proef een kunstmatig eiland aan te leggen voor de oostkust. Het was een project dat meteen ook gunstig zou zijn om ook bij zwaarder weer estuaire vaart mogelijk te maken. Wij weten hoe iedereen in deze commissie, en daarbuiten, kijkt naar de mogelijkheden van de estuaire vaart. Door het felle protest van wijlen burgemeester Lippens werd het plan snel opgeborgen.

Op 10 januari 2023 kondigde u, in een overleg met de kustburgemeester en de West-Vlaamse gouverneur, aan dat het idee van kunstmatige eilanden definitief van de baan is. Er blijven vandaag nog drie scenario's over om onze kust te beschermen tegen de zeespiegelstijging en superstormen. De drie scenario's focussen, op het eerste zicht, vooral op zandsuppletie, maar op dit moment wel onder de vorm van ophoging of verlenging van de stranden. De studies om die scenario's te herleiden tot een enkel scenario worden in maart 2023 afgerond.

Dat is iets wat de Vlaamse overheid de voorbije jaren al op regelmatige basis doet, het ophogen of verlengen van stranden. Na elke zware storm zien we echter dat er een massa van dat opgespoten zand verdwijnt, hetzij zeewaarts afstroomt, hetzij landinwaarts wegwaait. We hebben het in het verleden nog gehad over de kostprijs daarvan. Het zomaar ophogen van stranden is niet enkel een verspilling van middelen, – het gaat echt over tientallen miljoenen euro's, als je de voorbije jaren samenneemt – maar ook van zand, dat een steeds zeldzamer grondstof wordt. Daar zijn we, collega's, nog veel te weinig van doordrongen. Het is belangrijk om zand te verankeren, bijvoorbeeld via het duin-voor-dijkprincipe. Dat is iets waar we al heel lang een pleidooi voor houden.

Afgelopen weken lazen we ook verhalen van bestaande duinen die bedreigd worden door ruimtelijke ontwikkelingen. In het kader van de no regret-maatregelen die in het masterplan als leidraad gelden, zou je kunnen verwachten dat bestaande duinengordels op zijn minst behouden worden. Duinen die trouwens niet enkel een rol spelen inzake kustbeveiliging, maar ook bijvoorbeeld biodiversiteit of het voorkomen van zoute kwellen in de achterliggende polders. We hebben hierbij een aantal vragen.

In hoeverre was het masterplan dat in 2013 door uw voorganger werd voorgesteld een effectieve aanzet voor een langetermijnaanpak van onze kustbeveiliging? Zijn we ondertussen verder gekomen dan enkele losse ingrepen, zoals in de IJzermonding, proefprojecten en bijkomende studies? We zijn intussen drie jaar verder.

In hoeverre zullen de studies die in maart 2023 een scenario voor onze kustbeveiliging van de toekomst naar voor schuiven, aanleiding geven voor een daadwerkelijk langetermijnplan, en de uitvoering ervan?

Wat waren de belangrijkste redenen om definitief af te stappen van het idee van eilanden voor de kust? In hoeverre werden bijkomende voordelen van soortgelijke eilanden, zoals een broedplaats creëren voor zeevogels of het faciliteren van estuaire vaart, meegenomen in deze beslissing?

Hoe wilt u vermijden dat we in de toekomst verder moeten blijven investeren in de weinig duurzame, maar heel dure zandsuppletiebenadering?

Hoe kijkt u vanuit de optiek van kustbeveiliging naar het beschermen van alle bestaande duinen en duinengordels?

In welke mate wordt er bij de studies ook rekening gehouden met de effecten van de zeespiegelstijging op het hinterland, bijvoorbeeld inzake bescherming tegen wateroverlast of verzilting?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor uw vragen over alles wat met de kustvisie en kustveiligheid te maken heeft. Met onze kustvisie willen we de kust blijvend beschermen tegen de verdere zeespiegelstijging op lange termijn. U weet dat wij een 'Masterplan Kustveiligheid' hebben, dat we op dit ogenblik volop uitvoeren en in het kader waarvan wij heel wat maatregelen nemen, allemaal onder het motto 'Zacht waar het kan, hard waar het moet'. Onder andere de bestaande zandsuppletiewerken passen daarin, maar ook de keermuren en dergelijke. Daar zullen we dus verder aan werken. Het masterplan kijkt naar een bescherming tegen een zeespiegelstijging met 30 centimeter. Dat is eigenlijk een bescherming tot 2050. Voor ons nageslacht moeten we echter natuurlijk ook verder durven te kijken. Daarom maken we op dit ogenblik volop werk van onze kustvisie.

Wat dat betreft, is er inderdaad een cocreatieonderzoekstraject opgestart, waarbij we met alle mogelijke partners rond de tafel zitten, om ook de inspraak te laten gebeuren, om vorm te geven aan de kustbescherming op lange termijn. Dan denk ik aan de federale, Vlaamse, provinciale en gemeentelijke overheden, maar daarnaast ook aan de havenbedrijven en de relevante middenveldorganisaties. Kortom, we werken met zijn allen samen aan deze kustvisie. We zitten op dit ogenblik in de laatste rechte lijn. Het is onze bedoeling om tegen maart 2023 onze onderzoeksresultaten af te ronden, om dan te bekijken welke redelijke alternatieven kansrijk zijn en van dien aard zijn dat we ze het best verder analyseren en opnemen in de strategische nota.

De huidige functies die we hebben aan onze kust, willen we uiteraard bewaren en zelfs versterken waar dat kan. Dan denk ik aan de toeristische en de economische, maar ook de ecologische en de recreatieve functies. Daarvoor willen we alle kansen openstellen.

We hebben in het kader van het onderzoek de kust inderdaad opgesplitst in vier strandzones en vier havenzones. Uit het cocreatieonderzoekstraject worden dan telkens per zone apart de redelijke alternatieven geselecteerd. Er kunnen dus voor elke zone meerdere redelijke alternatieven zijn. Die moeten ook in overeenstemming zijn met die van de aangrenzende zone, want een zone staat natuurlijk niet op zichzelf. Zo heeft men dus meerdere varianten, en die varianten zullen allemaal worden meegenomen in het volgende strategisch plan, om ze dan verder te onderzoeken. Aan de Vlaamse Regering zal de goedkeuring worden gevraagd om de meest wenselijke alternatieven op te nemen in het strategisch plan en die dan verder te onderzoeken. Daarmee bedoelen we een strategisch onderzoek en een maatschappelijke kosten-batenanalyse, die misschien negatief kan zijn, maar die we dan toch ook mee opnemen voor het verdere vervolg.

Tegen eind 2024 hopen we alleszins het hele onderzoek te hebben afgerond, om dan zowel op Vlaams als op federaal niveau de toekomstige kustbeschermingsmaatregelen daadwerkelijk te kunnen verankeren en realiseren.

Mijnheer Vaneekhout, u verwees ook naar het Masterplan Vlaamse Baaien van 2014. Dat is destijds voorgelegd aan de Vlaamse Regering, maar dat is niet goedgekeurd, dat is geen beslist beleid, omdat er onder andere nog heel wat openstaande onderzoeksvragen waren. Daarom is er daaromtrent geen formele beslissing genomen. Men deed in het kader van dat masterplan onderzoek naar open en gesloten eilandenbogen. Die kunnen misschien een aantal voordelen hebben, maar hebben ook heel wat nadelen. Zo heeft men onder andere immens veel zand nodig, dat het zand beschikbaar in de huidige concessiegebieden van het Belgisch Continentaal Plat ruim overtreft. Dat is dus sowieso een minpunt. Dit heeft ook een significante impact op de fysische en ecologische processen in onze kustwateren door het reduceren of zelfs wegvallen van het getij, zoals een verandering van het water, in die zin dat het water zoeter wordt en er minder verversing komt als de getijden wegvallen. Dat heeft dus ook een enorme impact. Dit zorgt ook voor een

wijziging wat de kustbeleving op zich betreft. Het openzeekarakter gaat verloren. Ook zijn er problematische elementen wat de aanvoerroutes en dus de nautische veiligheid betreft. Kortom, heel wat problemen. Mogelijke opportuniteiten kan men zeker ook verder bekijken, maar dit is alleszins geen beslist beleid. Nu bekijken we beter in het kader van de kustvisienota die we nu ontwikkelen, hoe we tot een strategisch plan kunnen komen waarvoor er ook een draagvlak is en dat een minder significante impact heeft.

Onze kust is een zanderige kust. We voeren die zandsuppleties vandaag nog altijd uit. Die zijn wat dat betreft ook geschikt om uit te voeren. Ik weet dat daar soms wat discussie over is, maar alleszins laat dat systeem op dit ogenblik toe om te werken met natuurlijke processen. Na hevige stormen en dergelijke kijken we ook altijd wat er op natuurlijke wijze weer aanvloeit aan zand en wat dus op een eenvoudige manier kan gebeuren. En waar het niet gebeurt, worden zandsuppletiewerken uitgevoerd. Het is altijd de afweging maken van wat het meest interessante is. Als we dat niet zouden doen, zou er bij hoogwater en bij storm telkens veel meer impact zijn op onze duinen en onze dijken. Dat willen we natuurlijk ook niet, vandaar dat die zandsuppletiewerken, in de mate dat het zand niet op natuurlijke wijze wordt gevoerd, een bijkomende meerwaarde zijn om te zorgen voor meer veiligheid. En de kostprijs daarvan is toch nog altijd een heel stuk lager dan als we tal van maatregelen moeten nemen vanwege een vergroot overstromingsrisico.

De bestaande duinen en duinengordels zijn natuurlijk ook een fundamenteel onderdeel van heel onze kustbescherming. Ik heb het daarstraks al gezegd: zacht waar het kan, hard waar het moet. We moeten de natuurgebaseerde oplossingen alle kansen geven en dat doen we door duinaanleg en door duinen te herstellen. Waar het niet anders kan, zullen we ook een aantal harde maatregelen moeten nemen.

Alleszins zal de kustvisie ook een antwoord moeten geven op de duizendjarige storm en de zeespiegelstijging. Ik hoop dat we met het traject dat we nu inzetten, waarbij we ook zien dat er veel draagvlak en veel cocreatie is, eind maart finaal richting dat strategisch plan kunnen gaan, om zodoende richting eind 2024 een aantal concrete maatregelen afgeklopt te hebben.

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (cd&v):** Dank u voor uw uitgebreide antwoord, minister. Het is belangrijk dat er in dit dossier grote stappen worden gezet. We kunnen het belang van die kustbeveiliging niet genoeg benadrukken in deze commissie. Het is niet alleen belangrijk voor West-Vlaanderen. In de haven van Antwerpen is men ook een beetje afhankelijk van de stijging van de zeespiegel. Het is dus niet alleen een West-Vlaams project of probleem, maar een probleem dat ook impact heeft over heel Vlaanderen.

Het is belangrijk dat dit plan ook gedragen wordt. Er zijn meer dan honderd overlegmomenten geweest. Dat is niet min. Er wordt ook rekening gehouden met toerisme, erfgoed, vastgoed, natuur – ook heel belangrijk. Onze vier West-Vlaamse havens worden er ook in meegenomen. De uitdagingen waar onze havens voor staan, zijn ook niet min. De havens moeten inderdaad ook operationeel blijven.

We moeten er echter ook over waken dat het niet verzandt in studies, maar dat we daadwerkelijk stappen ondernemen om onze kustbeveiliging veilig te stellen. We zijn gestart in 2009 met de Vlaamse Baaien. We zijn ondertussen 2023, dus veertien jaar verder. Ik heb het zopas over de N8 Ieper-Veurne gehad. Dat is al zestig jaar. Ik hoop, minister, dat u hier daadkracht toont – maar zo kennen we u wel – en dat u in dit dossier ook vooruitgaat, ter bescherming van onze mooie kust van West-Vlaanderen, maar bij uitbreiding ook van heel Vlaanderen, tot in Limburg zelfs.

**De voorzitter:** De heer Vaneeckhout heeft het woord.

**Jeremie Vaneeckhout (Groen):** Minister, ik ben het helemaal eens wat betreft het belang van de problematiek en de uitdaging. Ik ben iets ongeduldiger als het gaat over de daadkracht. Ikzelf noch mijn collega zitten hier sinds 2009, maar er wordt wel al heel lang gepland, heel lang gestudeerd. We kennen ook al heel lang de grote principes, namelijk in de eerste plaats nature-based solutions en af en toe een noodzakelijke ingreep.

Maar de harde vaststelling is wel dat er veertien jaar na datum – en dat valt niet alleen op uw conto te schrijven – nog altijd geen plan ligt of dat alleszins geen enkel plan ooit werd goedgekeurd op de Vlaamse Regering. Want u verwijst er inderdaad terecht naar dat in 2014 het Masterplan Vlaamse Baaien niet werd goedgekeurd. Er zijn daar inderdaad heel wat opmerkingen bij te maken. Er is ook nog algenvorming wanneer je kunstmatige eilanden installeert. Er zijn voor- en nadelen aan verbonden. Maar de harde vaststelling is dat we intussen ieder jaar minstens voor 5 miljoen euro zand blijven opspuiten op onze stranden omdat we er niet in slagen om een meer robuuste kustveiligheid te creëren via wat ons betreft grotendeels natuurlijke oplossingen en af en toe een noodzakelijke ingreep.

Ons geduld is wel wat op en ik vrees dat ook het geduld van heel wat actoren op is. Als je de factuur maakt van het feit dat er de afgelopen jaren geen robuust plan was, is dat een hoge factuur die eigenlijk niet uit leggen is. Als je bedenkt wat je met die 5 miljoen euro per jaar gedurende ongeveer vijftien jaar lang allemaal had kunnen realiseren qua infrastructurele ingrepen, qua herstel van duinengordels en duinenzones aan de kust, dan denk ik dat er wel wat gemiste kansen zijn.

Mijn opvolgingsvraag gaat vooral over het plan van aanpak dat u in maart eindelijk hoopt te hebben. Dan zouden er concrete pistes voorliggen die dan verder zullen worden bestudeerd en getoetst aan een aantal criteria. Er zou ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse komen die positief of negatief kan zijn. U hoopt eind 2024 misschien een aantal projecten klaar te hebben, maar die zijn dan nog niet uitgevoerd. Kunt u inschatten wat daarvan de budgettaire kostprijs is?

Ik sluit af, voorzitter. Wat is het verdere traject hierna, zowel op financieel vlak als qua timing? Wanneer zullen er aan de Belgische, Vlaamse, West-Vlaamse kust eindelijk ingrepen worden gedaan om onze kustveiligheid te vergroten? Of zullen we moeten wachten tot 2100 vooraleer we eindelijk een antwoord hebben op een vraag die al sinds het begin van dit millennium op de boterham van deze Vlaamse Regering ligt?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil heel kort reageren, voorzitter. Ik ben het niet eens met de heer Vaneeckhout dat er tot op heden nog niets is gebeurd, integendeel. Mevrouw Fournier kan mij daarin bijtreden. We hebben ons Masterplan Kustveiligheid en anderhalf jaar geleden hebben we daarvan in deze commissie ook de voortgang gegeven. We hebben nu ook de brochure rond dat Masterplan Kustveiligheid ter beschikking gesteld en daarin is heel duidelijk te lezen wat we tot nu toe allemaal hebben gedaan rond kustveiligheid: stormmuren, stormvloedkeringen, zand-suppleties op ons strand, golfdempende uitbouwen en tal van andere maatregelen, een combinatie van zowel harde als zachte maatregelen.

Is het werk daarmee af? Neen, we zijn onder andere in Nieuwpoort nog steeds die stormvloedkering aan het bouwen. Maar we zetten ook in op tal van beschermingsmaatregelen om de bevolking en het hinterland te allen tijde te beschermen. U kunt dus niet zeggen dat we niets doen. We zijn volop bezig met de uitrol van dat masterplan en dat beschermt ons tot 2050, tot die zeespiegelstijging van 30 centimeter. Maar tegelijkertijd moeten we ook al verder kijken. Dat is wat we doen

met onze kustvisie. We moeten kijken naar hoe we ons toekomstgericht kunnen beschermen, rekening houdende met een hogere zeespiegelstijging, rekening houdende met die duizendjarige storm. Dat is waar we nu mee bezig zijn. Tegelijkertijd is er ook het Masterplan Kustveiligheid.

Kortom, ik ben het absoluut niet met u eens wanneer u zegt dat we te weinig doen. Maar we moeten natuurlijk wel de juiste maatregelen nemen en nagaan dat er ook draagvlak voor is. U refereerde zelf aan die eilandengroepen. U weet zelf ook wel dat er in elk mogelijke handelscomplex rond de kust petitie lagen om dat zeker niet te doen. We zagen ook dat de impact van die eilanden op tal van vlakken – ik zal ze niet allemaal herhalen – nefast is.

Kortom, ik vind het net goed dat we zoeken naar een meer gedragen, solide oplossing. Zoals mevrouw Fournier zegt, zoeken we een solide oplossing voor de kustregio, voor heel West-Vlaanderen en ook voor heel Vlaanderen. Want de bescherming tegen de zeespiegelstijging reikt veel verder dan alleen die kuststrook.

Ik denk wel dat we het nodige doen. Zeker de mensen van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust zijn daar heel intens mee bezig, ere wie ere toekomt. Ik nodig u uit om onze brochure er nog eens op na te lezen, zodat u kunt zien wat we allemaal al doen.

**De voorzitter:** De heer Vaneekhout heeft het woord.

**Jeremie Vaneekhout (Groen):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal de brochure er zeker nog eens bijnemen. Ik ken de brochure en ook de acties die worden ondernomen. Ik heb ook niet gezegd dat er niets is gebeurd. Ik zeg alleen: stormmuren bouwen ... Ja, ik heb gezegd dat we al vijftien jaar studeren over een visie die richting 2100 gaat. En dat is wel wat we in deze context moeten doen. We weten dat er een zoektocht is naar draagvlak, daar heb ik zelfs alle begrip voor. Maar waarvoor er alleszins geen draagvlak is, is voor gigantische overstromingen, voor de impact van zeespiegelstijgingen, de gigantische kostprijs die daarmee samenhangt en het ieder jaar opnieuw voor 5 miljoen euro opspuiten van zand dat een jaar later weer is weggewaaid of weggespoeld en dan opnieuw opgespoten blijkt te moeten worden. Nochtans weten we dat natuurlijk duinherstel een veel robuustere oplossing is en veel recreatie- en andere mogelijkheden geeft. Ook daar is het argument van te zeggen dat er geen draagvlak voor is eindig.

Er is dus een urgentie om een aantal dingen te doen en om, ten tweede, vooral niet te focussen op die harde maatregelen. Want ik hoor het. In het Masterplan Kustveiligheid dat er nu wordt uitgewerkt, wordt gezegd dat het zacht mag waar het kan en hard waar het moet. Maar finaal hoor ik in alle voorbeelden die u aangeeft dat het de facto harde maatregelen zijn. Het gaat over weren, over het opspuiten van suppleties en het bouwen van keringen en stormmuren. Uit het ruimtelijk ordeningsbeleid aan de kust van de afgelopen decennia en de recente berichtgeving kun je alleen maar vaststellen dat zelfs nu nog bestaande duinenzones in het gedrang komen. Ik hoop overigens dat de Vlaamse Regering een bondgenoot zal zijn om die plannen van de provinciale en gemeentelijke overheden tegen te gaan. Ik ga ervan uit dat er vandaag een helder standpunt over is in de Vlaamse Regering. Ik heb alvast begrepen dat dat bij minister Demir het geval is. Ik ga ervan uit dat ze dan ook spreekt namens de Vlaamse Regering.

Ik sluit af, voorzitter, met te zeggen dat u in ons een jagende factor zult blijven hebben om daar verdere stappen in te zetten, niet alleen richting 2050, maar ook op lange termijn. Dat is financieel en maatschappelijk noodzakelijk.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.



**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de moeizame transitie naar elektrisch rijden bij particulieren – 1113 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Minister, ik zal er kort doorfietsen. Ik ben alvast heel blij dat we een hoorzitting zullen hebben met de transitie-manager elektrificatie, maar ik hoop toch dat u op een aantal van mijn vragen zult kunnen antwoorden.

We weten dat elektrische wagens in Vlaanderen in opmars zijn, maar we lopen achter op onze buurlanden. De transitie zit vooral bij de bedrijfswagens en minder bij de particulieren: 87 procent van de batterij-elektrische voertuigen wordt aangekocht door ondernemingen, terwijl 79 procent van de particulieren die een nieuwe wagen kopen, nog steeds kiest voor fossiel, schreef De Standaard op 6 januari 2023. Het is duidelijk dat het nog niet aantrekkelijk genoeg is voor particulieren om de overstap te maken. Ik kan dat, eerlijk gezegd, voor een stuk ook begrijpen. Ik was gisteren op het autosalon op terreinverkenning, en je ziet dat elektrische wagens nog vlot 50 procent duurder zijn dan de wagens op fossiele brandstof. Maar je ziet ook – en dat is een positieve vaststelling – dat er op het vlak van bestelwagens een enorm groot aanbod bestaat van elektrische modellen, en daar is blijkbaar bijzonder veel interesse voor.

Voor de energiecrisis gold het argument dat elektrisch rijden veruit goedkoper was dan rijden op diesel en benzine. De hogere elektriciteitsprijzen hebben dat verschil sterk vermindert. Tegenwoordig schuurt het wat tegen elkaar aan. Zeker voor mensen die thuis geen zonnepanelen hebben, is het niet zo eenvoudig om nog te zien – want dat is nog altijd het geval – dat elektrisch rijden minder duur is dan fossiel rijden.

Er heerst veel onduidelijkheid en verwarring over de laadprijzen. Ik ben eens naar de website van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) gaan kijken, en die vermeldt prijzen voor 2022, die vier keer per jaar geïndexeerd kunnen worden. Dat kan duidelijker. Burgers kijken ook veel meer dan bedrijven naar de aankoopkost dan naar de total cost of ownership (TCO). We moeten dat principe misschien wat meer bekend maken.

Daarnaast beïnvloeden fiscale factoren de tweedeling in het nadeel van particulieren, en dan vooral particulieren met een eerder bescheiden inkomen. De fiscale incentives inzake de belasting op inverkeerstelling (BIV) en jaarlijkse verkeersbelasting zijn te klein voor die mensen om tot een overtuigende TCO te komen. We lopen daar achter op landen als Noorwegen en Nederland, die een sterke elektrische opmars kennen. Onze verkeersfiscaliteit is ook een van de oorzaken dat plug-ins nog veel populairder zijn dan in onze buurlanden, terwijl hun uitstoot in praktijk vele malen hoger is dan in theorie. Voor de collega's die er niet bij waren: ook de transitie-manager pleit ervoor om direct naar elektrificatie te gaan en de fase van de plug-ins zoveel mogelijk over te slaan.

Minister, de vragen die ik vandaag aan u wil stellen zijn de volgende.

Hoe wilt u meer duidelijkheid rond laadprijzen geven? Wat is de impact van de hoge januari-indexatie op de huidige prijzen voor publieke palen? Welke zijn de hoogste prijzen die respectievelijk door Engie en TotalEnergies aangerekend worden, en in welke regio? Dat zijn de bedrijven waar u contracten mee hebt afgesloten. Ziet u een probleem in de prijsevoluties?

Welke acties zult u ondernemen om het concept van de TCO bekender te maken bij de burger?

U hebt natuurlijk geen glazen bol, maar hoe schat het beleid de evolutie in van fossiel laden voor publieke gewone laders, publiek snelladen en thuis laden? Voorziet u maatregelen om deze verhouding te verbeteren, bijvoorbeeld 6 procent btw voor elektrisch publiek laden? Wat is de stand van zaken?

Werkt de regering aan een sterkere fiscale stimulans voor elektrisch rijden via de BIV en jaarlijkse verkeersbelasting? Hoe wilt u de keuze voor elektrisch in plaats van plug-ins aanmoedigen? Ik zou eraan willen toevoegen: hoe wilt u aanmoedigen dat mensen kleine wagens met minder gewicht aankopen? Want dat is ook belangrijk. Als we van die elektrische transitie een succes willen maken, moeten we ervoor zorgen dat we daar niet eindeloos veel grondstoffen voor nodig hebben. Hoe lichter en hoe kleiner de wagens zijn, hoe minder grondstoffen er nodig zijn.

Hoe staat u tegenover het nieuwe Franse systeem van sociale leasing van batterij-elektrische voertuigen voor particulieren? Denkt u eraan om dat ook in Vlaanderen over te nemen?

Wat is de stand van zaken rond de studie over de tweedehandsmarkt voor zero-emissiewagens, waarvan u mij eind oktober 2022 toegezegd hebt dat de resultaten binnen het half jaar bekend zouden zijn? Zit alles op schema?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mijnheer Bex, voor uw vragen.

Wat betreft uw eerste vraag, over de duidelijkheid rond laadprijzen, denk ik dat we dat allemaal willen. We weten natuurlijk allemaal dat thuis laden goedkoper is, en dat traag laden goedkoper is dan snel of ultrasnel.

Alleszins, wat betreft de charge point operators (CPO's) die we hebben aangeduid voor de verschillende provincies om publiek laden mogelijk te maken op basis van dat datagestuurd verhaal, maar ook op basis van het vraaggestuurd verhaal voor mensen die thuis niet kunnen opladen: daarvoor liggen de prijzen vast. Die hebben een maximale laadpaalprijs moeten indienen. Dat varieert van provincie tot provincie. Het schommelt tussen de 0,65 euro en de 0,77 euro per kilowattuur inclusief btw. Ik denk niet dat ik ze allemaal individueel moet opnoemen, maar dat is de vork waartussen die prijzen zitten.

Tegelijkertijd willen we sowieso ook die prijstransparantie. Vandaar dat we bij die CPO's hebben ingeschreven dat dat daar duidelijk naar buiten moet komen. Maar toekomstgericht willen we dat ook bij de snelle en ultrasnelle tankstations, naar analogie van de fossiele brandstof, duidelijk kenbaar wordt gemaakt wat de prijzen zijn, zodat alle mogelijke prijstransparantie wordt doorgevoerd.

Ik kom tot uw tweede vraag, wat betreft de TCO. Ik denk dat we al veel doen om dat bekender te maken. Ik denk dat we daar op het Autosalon ook volop op wijzen. Ik ben al blij te horen dat u gegaan bent, en dat u in dezen dus toch ook een klein beetje de partij van de auto wilt zijn, van de duurzame auto. Ik ben zelf ook geweest en men geeft daar toch wel degelijk de uitleg tussen de TCO enerzijds en louter en alleen de aankoopprijs anderzijds. Er zijn zeker ook de fiscale stimuli die nog meespelen – een aantal fiscale maatregelen die zijn doorgevoerd –, maar tegelijkertijd ook het thuis opladen met zonnepanelen, wat vandaag natuurlijk goedkoper is dan fossiele brandstof.

Op de website [milieuvriendelijkevoertuigen.be](https://milieuvriendelijkevoertuigen.be), een website van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), staat wel telkens de totale berekening

van die TCO. Daar kan men voor eender welk voertuig, van de kleinste tot de grotere of het luxesegment, de TCO gaan berekenen en zodoende ook zien wat het verschil is met een auto met een fossiele verbrandingsmotor.

Dan, hoe schat men de evolutie in? We hebben inderdaad geen glazen bol, dat zegt u zelf al. Maar de prijs voor de drie manieren van laden is een weerspiegeling van de investeringen die gedaan moeten worden om de laadinfrastructuur te realiseren. We zeggen altijd dat we bij de elektrische rijder sowieso vertrouwen willen wekken. We weten dat 80 procent thuis of op het werk wordt geladen. Wel, ook voor die resterende 20 procent moeten we de principes van nabijheid, bereikbaarheid en vertrouwen kunnen hanteren. We weten dat snel laden vaak fijn is voor de elektrische wagen als hij zich nog snel voor de laatste 100 of 50 kilometer wil hebben opgeladen, maar we weten tegelijkertijd ook dat dat het duurste is. We hanteren dan ook een 'ladder van laden', waarbij privaat laden op de eerste plaats komt. Vandaar dat we daar dat vraaggestuurd model gebruiken en dat iedereen die thuis niet kan laden via het digitale loket een aanvraag kan indienen om op die manier in een straal van 250 meter een laadpaal te kunnen hebben.

Ik denk dat het ook interessant is om en masse in te zetten op thuis laden, omdat dat veel minder publieke ruimte inneemt. Iedereen die over een eigen oprit of garage beschikt, kan een subsidie aanvragen via de federale overheid om laadinfrastructuur te krijgen en daar dus ook een fiscale vrijstelling voor in te dienen. Kortom, wat dat betreft, kijken we zeker naar de kostenefficiëntie tout court.

Dan kom ik tot uw vierde vraag, over de fiscale stimulansen. De cijfers zijn duidelijk getoond door FEBIAC op het autosalon. Als we kijken naar de professionelen, dan kiest vandaag – enfin, de cijfers zijn voor 2022 – ongeveer 45 procent voor elektrische wagens. Als we kijken naar particulieren, dan is dat 10 procent, en in die 10 procent zitten dan ook nog de hybride wagens. Wij zijn er alleszins wel van overtuigd dat heel de uitstroom van die professionele wagens, of van die salariswagens, een boost zal geven aan de tweedehandsmarkt, want we weten ondertussen ook dat die batterijen nog heel lange tijd meegaan.

Ik wil ook wel even inpikken op het verhaal van 'koop liever kleinere wagens, want dat heeft een kleinere ecologische voetafdruk'. Dat klopt, maar ook daar staat de technologische innovatie totaal niet stil. Ik was vrijdag bij de opening van het salon, en daar zagen we tal van innovatieve snuffjes, ook inzake de batterijen. Daar had men zeer dunne elementen die een volwaardige batterij zouden kunnen vervangen, die heel licht waren, die heel beperkt in omvang waren, en die eigenlijk de toekomst zijn inzake die batterijevolutie. Want vandaag de dag zien we inderdaad dat bij eenzelfde auto, fossiel versus batterij, de batterijwagen zwaarder is. Dat heeft misschien een grotere impact, ofschoon met de ADS-systemen (Automated Driving Systems) op die nieuwe voertuigen de verkeersveiligheid weer verhoogd wordt. Maar die zijn zwaarder dan eenzelfde voertuig met een fossiele verbranding. Daarom is het goed dat die batterijtechnologie enorm veel vooruitgang maakt, en zodoende ook daar de ecologische voetafdruk een pak kleiner maakt. Dat hebben ze ons alleszins heel mooi uitgelegd bij die innovatieve toepassingen waarvan we getuige konden zijn.

Dan was er de vraag over de manier om zero-emissiewagens te faciliteren. We weten dat men in Frankrijk en Duitsland, waar men de eigen automerken volop wil gaan promoten, volop overgaat tot subsidies van zero-emissievoertuigen. Hier is ervoor gekozen om dat niet te doen. Wij faciliteren veel meer het vertrouwen, de laadinfrastructuur. We hebben daar een inhaalmanoeuvre te doen, als we kijken naar Nederland, als we kijken naar de meer noordelijke landen. Maar speciaal voor u, mijnheer Bex, wil ik graag nog even de vergelijking meegeven van hoe Vlaanderen zich daar manifesteert versus de rest van het land. Ik denk dat wij ongeveer aan 20.000 laadequivalenten zitten. Het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest zit aan

2000, en Wallonië aan 3500. Kortom, ik denk dat we volop die versnelling hoger schakelen ingezet hebben, en dat beaamt ook iedereen in de sector als dusdanig. Dat wil niet zeggen dat we op onze lauweren gaan rusten. Neen, we moeten volop blijven versnellen om er zodoende voor te zorgen dat er ruim voldoende laadinfrastructuur is, dat zoveel mogelijk voor elektrisch, of zero-emissie tout court gekozen wordt, want we kiezen energieneutraal of technologieneutraal.

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Dank u wel, minister, voor uw uitgebreide antwoorden. Ik was van plan om op twee dingen verder door te gaan, maar op het tweede element hebt u niet geantwoord. Dat was namelijk die studie over de tweedehandsmarkt voor de zero-emissiewagens die u hebt aangekondigd.

**Minister Lydia Peeters:** Excuses, ik zie dat ik één puntje niet vermeld heb, maar de studie zou eind maart opgeleverd worden. Of ik zal zeggen: begin april. (*Gelach*)

Ik mag niet te eerlijk zijn.

**Stijn Bex (Groen):** Oké. Eerst en vooral kom ik terug op de publiciteit die we vanuit de Vlaamse overheid geven aan hoe je goed mee kan zijn in die transitie, aan particulieren vooral, want bedrijven, en zeker grotere bedrijven, zijn daar wel goed voor uitgerust; zij worden al van alle kanten benaderd. Maar particulieren kunnen een duwtje in de rug gebruiken. Ik denk dat er iets meer helderheid, duidelijkheid, zou kunnen zijn over, bijvoorbeeld, de kostprijs van laden, over hoeveel het kost om een auto aan te kopen. De tarieven op de website waar u naar verwijst, dateren nog van januari 2021, heb ik snel gecheckt. Ik weet ook niet of de overheid die hele vergelijking moet gaan voorstellen. Dat is een andere vraag. Maar als we het doen, moeten we dat wel met actuele prijzen doen, en niet met prijzen van twee jaar geleden.

Ik denk dat ik een aantal andere punten met plezier kan opnemen wanneer de transitie manager hier is. Ik ben blij dat die studie rond zero-emissiewaarden op schema zit, en er begin april, zoals u zegt, zal zijn. Belangrijk is om daar te beklemtonen dat hier maandag in de klimaatcommissie gezegd werd dat het geen vanzelfsprekendheid is dat bedrijfswagens die in België verkocht worden, ook in België op de tweedehandsmarkt terecht komen. Dat was in het verleden niet zo, en zeker als je weet dat er in onze buurlanden subsidies worden gegeven om elektrische wagens tweedehands aan te kopen, kun je er niet zomaar van uitgaan dat die wagens hier zullen blijven, wat een belangrijk element is in de transitie die wij moeten maken. Ik pleit niet per se voor subsidies, maar ik denk wel dat het heel belangrijk wordt hoe we daarmee omgaan, om die wagens toch in België te houden.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, ik zit op uw lijn. Ik ben eigenlijk een stuk positiever dan goede collega Stijn Bex. Ik denk dat het proces bezig is en dat dat onomkeerbaar is. Inderdaad, met de fiscale maatregelen die door de Federale Regering – vaak verguisd in dit parlement – genomen zijn rond het vergroenen van alles wat te maken heeft met professionele wagens, met salariswagens, is er een proces op gang gebracht en ook in het tempo in dat proces, dat eigenlijk op dat ogenblik zelfs niet voorzien kon worden. U kunt inderdaad zeggen: komen die salariswagens dan binnen drie, vier jaar allemaal op de private automarkt? Dat is inderdaad maar de vraag, maar voor een groot deel daarvan gaat dat alleszins wel zijn. Ook de uitrol van de laadpalen is een proces. Drie jaar geleden had niemand dat durven te voorspellen en zou iedereen daarvoor getekend hebben. Maar 'plus est en nous', er moet nog heel veel gebeuren.

Vandaag weerhouden twee dingen mensen nog wat in de popularisering van de elektrische wagens: nog altijd de kostprijs – collega Bex, u hebt dat punt omstandig gemaakt – en inderdaad ook alles wat met de batterij te maken heeft, het gewicht, maar vooral ook de capaciteit en het rijcomfort. Onderschat niet hoe dat bij mensen zit. Als je gewend bent om fossiel te rijden, heb je als je tank vol is, 1000 tot 1200 kilometer voor de boeg. Mensen rekenen uit hoeveel dagen, weken ze dan hun plan kunnen trekken. Dat is met elektrisch aangedreven voertuigen natuurlijk anders. Maar dat is ook maar vaak een aanpassing van gedrag, want uiteraard is de omslag naar het inpluggen heel snel gemaakt. Daar zitten we op een weg, gelukkig voor het klimaat en ook voor de toekomst, die onomkeerbaar is. Laat ons daar nu ook vertrouwen in hebben en vooral rond de batterijen en de batterij-technologie hopen dat de industrie en de technologie toch ook nog vooruitgang maken. Want ook voor iPhones, iPads, enzovoort blijft het me nog altijd een raadsel hoe we dat toch altijd op korte termijn weer moeten opladen, bijladen en al de rest, want ondertussen kunnen die dingen wat computers dertig jaar geleden niet konden en die vulden dan deze hele ruimte, maar op het vlak van batterij-technologie, capaciteit, het vasthouden van energie is inderdaad nog een grote sprong voorwaarts te maken.

**De voorzitter:** Mevrouw Mertens heeft het woord.

**Sofie Mertens (cd&v):** Het is al gezegd door de collega's, maar de keuze van een particulier voor een elektrische wagen hangt inderdaad van twee factoren af: de betaalbaarheid van de wagen en de actieradius. We hebben zonet vernomen dat de technologie van de batterijen in volle ontwikkeling is en zeker nog zal evolueren.

Ik focus me hier graag eventjes op de betaalbaarheid. Vandaag staat in een artikel in Het Nieuwsblad dat zes op de tien Belgen de aankoopprijs van een elektrische wagen als grootste belemmering zien. Het gaat hier telkens opnieuw over de 'total cost of ownership'. Ik heb dat vandaag op de website bekeken voor de wagen die ik op dit moment bezit, voor als ik zou overstappen naar een soortgelijk elektrisch model. Wat blijkt? Op een periode van acht jaar zou een elektrische wagen me toch 13.000 euro meer kosten. Dan ga ik ervan uit dat de energieprijzen die erop staan correct zijn. Ik kan nergens kijken welke tarieven gehanteerd werden. Dat zou me dan een voordeel opleveren van 5500 euro ten opzichte van de dieselprijs op dit moment, wat ik ten zeerste betwijfel, omdat de prijzen nu serieus gestegen zijn. Als je dan weet dat de meeste mensen uit de middenklasse een nettoloon hebben van ongeveer 2000 euro, dan wil dat zeggen dat een elektrische wagen me op een jaar tijd bijna een nettoloon meer kost. Ik denk dus niet dat het aan de bekendheid ligt van de total cost of ownership. Ik denk dat het echt te maken heeft met de aankoopprijs van een elektrische wagen. Er zal meer nodig zijn om meer particulieren te overtuigen om elektrisch te rijden.

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, collega's, er is altijd gesteld dat die aankoopprijs van die elektrische wagens op termijn zal dalen. Maar ik wil wel toch even verwijzen naar een uitspraak van Carlos Tavares, de CEO van Stellantis. Die zegt dat het een illusie is om te denken dat die elektrische wagens in prijs zullen gaan dalen. Hij zegt dat hij geen elektrische wagens kan produceren voor de prijs die men vooropstelt. De Vlaming spendeert gemiddeld 15.000 euro aan een wagen, maar het goedkoopste elektrische model met een actieradius van 400 kilometer kost al snel 36.000 euro. Men zal al naar een halvering van de prijs moeten gaan, wat me niet echt realistisch lijkt te zijn. Dan moet men nog kijken naar de aanvoer van die grondstoffen en van batterijen. Eigenlijk zouden die hier moeten worden geproduceerd, maar nu komen die uit China. De prijzen van de grondstoffen stijgen alleen maar, omdat er een gebrek is aan grondstoffen, wat alleen maar onze afhankelijkheid verhoogt.

Ik denk dat als we op een betaalbare manier elektrische wagens willen gaan aanbieden, we vooral voor productiecapaciteit hier in Europa, hier zelfs in Vlaanderen, moeten gaan zorgen. Wat is de total cost of ownership? Het is inderdaad zo dat door die hoge prijzen van de wagen en van de batterijen en zelfs door de elektriciteitsprijzen de terugverdientijd gestegen is naar twintig jaar, wat meer is dan voor een wagen op fossiele brandstof. Ik denk dat het een illusie is om te denken dat de tweedehandsmarkt heel snel zal worden overspoeld met elektrische modellen. Integendeel, ik denk dat we naar die technologieneutraliteit moeten kijken en dat we naast het aanbod van elektrische wagens moeten inzetten op die e-fuels en eventueel andere technologieën die er nog aankomen. Maar ik denk dat die e-fuels, zoals gisteren nog gesteld in de plenaire vergadering, wel degelijk mee een oplossing kunnen bieden aan het CO<sub>2</sub>-probleem, samen met die elektrische wagen.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik ben het eens met wat de heer Keulen zegt. We zitten volop in een transitie, die op dit ogenblik zeer snel gaat. Men heeft het hier over de aankoop van de auto's. Vijf jaar geleden wist niemand dat we vandaag zouden worden overspoeld op de markt van de elektrische wagen door de kleine Chinese wagens die een stuk goedkoper zijn.

Mevrouw Mertens, ik weet niet of uw berekening volledig klopt. Ik kan alleen maar zeggen dat je op onze website over de milieuvriendelijke voertuigen perfect de vergelijking kunt maken tussen een conventioneel en een elektrisch voertuig. Ik nodig iedereen uit om dat te doen en ook om in overleg te gaan met de verkoper, die er het meeste van afweet, om te kijken wat de aankoop kost, wat de verzekering kost en hoeveel de vrijstelling van de belasting op inverkeerstelling bedraagt, maar ook om te horen dat men voor 5 euro 100 kilometer kan rijden als men elektrisch rijdt. We moeten al die facetten mee in rekening brengen.

Het is natuurlijk zo dat laden aan een ultrasnel laadstation duurder is dan thuis laden wanneer men zonnepanelen heeft. Men moet daar bewust mee omgaan. Ik denk dat ieder voor zichzelf moet uitmaken of hij al dan niet voor elektrisch kiest. Persoonlijk ben ik nog niemand tegengekomen die met een elektrische wagen reed en dan terug overgeschakeld is naar fossiele brandstof, noch vanwege de kostprijs, noch vanwege de range. Integendeel, ik hoor alleen maar mensen die zeer tevreden zijn omdat ze gekozen hebben voor een elektrische wagen. Ik heb lang niet met iedereen gesproken. Er zullen ook wel een aantal mensen zijn die anders redeneren. Maar ik hoor alleszins alleen maar positieve geluiden. Ik denk opnieuw dat de transitie die wat dat betreft ingezet is, volop loopt.

U hebt volledig gelijk wat de prijstransparantie betreft, mijnheer Bex. Die moet er komen. We zijn dat ook samen met de federale overheid en met de andere instanties aan het bekijken. We willen dat we straks op onze drukke verkeersassen om de 25 kilometer waar we nu fossiele brandstof tanken, ook snel en ultrasnel kunnen laden. Daar moet dan ook die transparantie komen, zodat je perfect weet dat een ultrasnelle lader duurder is dan wanneer je thuis met zonne-energie kunt laden. Maar die prijstransparantie moet er te allen tijde komen. Ik ben er ook van overtuigd dat hoe meer CPO's er her en der aanwezig zijn en hoe meer aanbieders er zijn, die prijzen zullen uitvlakken en dat men wel verplicht gaat zijn om tegen een lagere prijs te gaan aanbieden en niet de hoogste prijs te gaan aanrekenen. Ik ben het er alleszins volledig mee eens dat we die prijstransparantie moeten invoeren.

Wat de voertuigen van de tweedehandsmarkt betreft, hebben we weinig impact op waar die naartoe gaan. Blijven ze in ons land of gaan ze de grenzen over? U zegt zelf om niet te pleiten voor een subsidie, maar ik moet dan wel verwijzen naar de

kleinere Chinese segmenten naast de Japanse. Ook dat stond niet in de sterren geschreven en was tot voor kort niet echt mogelijk. We zitten nog volop in die hele verandering, die vlot loopt, maar we moeten dat blijven opvolgen, zeker ook het verhaal van de batterijtechnologie. Dat is ook net, collega's, waar we op ingezet hebben. We kiezen niet alleen voor het elektrische maar ook voor de technologie-neutraliteit. Wat mij betreft, mogen alle mogelijke zero-emissie voertuigen rondrijden.

Maar we willen alles blijven opvolgen en daarom hebben we net onze transitie-manager aangeduid. Ik ben ook blij dat hij naar de commissie komt. Ik heb de laatste tijd al vaak met hem samengezeten. Ik denk dat hij heel mooi werk aflevert. Hij zit in de Klimaatcommissie en komt binnenkort dan ook hier in de commissie. We bekijken op alle vlakken, niet alleen voor personenwagens, maar ook voor andere segmenten, hoe we die transitie faciliteren maar ook hoe we ze kunnen versnellen. Ik heb vertrouwen in de toekomst, vertrouwen in de technologie, ook in de range, die wat mij betreft, zo groot mogelijk mag zijn, omdat ik vanuit een uithoek moet komen. Ik denk alleszins dat we vertrouwen moeten hebben en dat de toekomst sowieso voor een groot deel elektrisch zal zijn. Maar ik wil ook de andere technologieën niet wegduwen.

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord. Hebt u een wagen gevonden?

**Stijn Bex (Groen):** Ik was niet op zoek naar een wagen, maar ik wil geïnformeerd het woord nemen als ik over die dingen spreek.

Ik heb heel veel dingen gehoord die we nog verder kunnen bespreken met de transitie-manager. Ik heb nog drie korte bedenkingen.

De eerste gaat over het technologieoptimisme. Ik denk dat we nog sprongen gaan maken die we ons vandaag nog maar moeilijk kunnen voorstellen.

Ten tweede ben ik heel tevreden met de collega van het Vlaams Belang, die zegt dat de e-fuels het probleem mee kunnen oplossen. Het is een van de eerste keren dat ik iemand van het Vlaams Belang hoor zeggen dat we een probleem hebben. Ik hoop, collega, dat u dat ook eens duidelijk maakt aan collega Van Rooy, elke keer als hij klimaatsceptisch het woord neemt in de plenaire vergadering. Ik ben blij dat we elkaar daarin vinden.

Waar ik het niet mee eens ben, is die oproep naar technologie-neutraliteit, en ik zal kort proberen uit te leggen waarom. Ik denk dat ik daarin zou worden bijgetreden door de transitie-manager, die pleit om een duidelijke keuze te maken voor elektrificatie. Dat heeft een simpele reden. Als je zou veronderstellen dat we voldoende e-fuels kunnen maken om heel veel auto's op te laten rijden, dan is het energetisch nog altijd zo dat als je die e-fuels opstookt in een oliecentrale en daarmee elektriciteit maakt, je veel meer auto's kunt laten rijden die dan op batterij werken en aangesloten zijn op het net, dan wanneer je die olie verbrandt in die auto zelf. Dat zijn energetische wetmatigheden – het staat vandaag ook nog eens duidelijk in De Morgen uitgelegd –, waardoor het absurd is om waterstof te gebruiken om een auto te doen rijden of zelfs een bus of een vrachtwagen. De redenering klopt energetisch niet. Het is economisch niet haalbaar, en ook energetisch en klimaatwetenschappelijk niet. Maar bon, we kunnen die discussie zeker nog verder voeren.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het woon-werkverkeer in Limburg  
– 1116 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** Mevrouw Mertens heeft het woord.

**Sofie Mertens (cd&v):** Uit de jaarlijkse mobiliteitsbarometer van Acerta, waarbij de cijfers van meer dan 40.000 Limburgse werknemers bij ruim 3700 private werkgevers onderzocht werden, blijkt dat Limburg de enige Vlaamse provincie is waar het gebruik van de wagen in het dagelijks woon-werkverkeer stijgt. Bijna 9 op de 10 Limburgers zijn nu aangewezen op de auto om naar het werk te gaan.

Ook de fiets kende een sterke opmars in het woon-werkverkeer in Limburg, al dan niet in combinatie met de wagen of het openbaar vervoer. Meer dan 4 op de 10 Limburgers nemen nu de fiets om op het werk te geraken. Vooral de combinatie met de wagen is met 32,5 procent erg populair, en dit terwijl van alle Vlamingen de Limburgers gemiddeld de langste afstand afleggen om van hun woning tot op hun werk te geraken, namelijk gemiddeld 24,4 kilometer.

Als we kijken naar de periode voor corona, dan zien we dat 5,5 procent van de Limburgers in 2019 gebruikmaakte van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer. Het gebruik van de wagen lag toen op 85,7 procent. Het gebruik van de fiets lag in datzelfde jaar op 27,4 procent en de combinatie met de wagen lag op 17,8 procent. Dat wil zeggen dat het gebruik van het openbaar vervoer in 2022 ten opzichte van 2019 is afgenomen. Limburg blijft op dat vlak achterophinken op de rest van Vlaanderen.

Het goede nieuws is wel dat het gebruik van de fiets, net als de combinatie van fiets en wagen, sterk is toegenomen. Het gebruik van de fiets groeide in Limburg met 15 procent. Er is de laatste jaren ook sterk geïnvesteerd in de Limburgse fietsinfrastructuur en er zijn ook een aantal sensibiliseringscampagnes geweest.

In 2022 lanceerde u ook een nieuwe oproep voor het Pendelfonds, waarbij bedrijven en overheden die in aanmerking kwamen, projecten konden indienen die de verbinding tussen het openbaar vervoer en de werkplaats zouden verbeteren. In Limburg werden er 23 dossiernummers aangevraagd, waarvan geen enkel bedrijfsoverschrijdend dossier en slechts 1 door de overheid. Het is ook opvallend dat in Limburg de minste dossiers werden aangevraagd.

Ik weet natuurlijk dat die mobiliteitsbarometer alleen betrekking heeft op de private werknemers, dus niet op mensen die voor de publieke sector werken, maar als je het resultaat over de jaren heen bekijkt, dan geeft dat toch wel een evolutie weer.

Daarover heb ik een aantal vragen.

Hebt u zicht op het beroepsmatig verplaatsingsgedrag binnen Limburg? Is dit verplaatsingsgedrag verspreid over de hele provincie of springen er enkele steden uit?

Is er een verband tussen de stijging in het gebruik van de wagen, dat nu op bijna 90 procent ligt, en de stijging in het gebruik van de combinatie van fiets en wagen? Dat ligt nu op 32,5 procent.

Hoe wilt u inwoners uit landelijke gebieden zoals de provincie Limburg motiveren om de auto aan de kant te zetten?



Hoe wilt u de combimobiliteit nog sterker maken, zeker in de meer landelijke gebieden zoals Limburg?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Mertens, dank u wel voor uw vraag.

De opmerking die u maakte, moet zeker onderstreept worden. Acerta heeft hier een studie gedaan rond werknemers in de private sector. Als men een studie wil doen over het mobiliteitsgedrag, dan moet men kijken naar alle sectoren. Als we kijken naar al onze ambtenaren, zeker onze gemeentelijke ambtenaren, denk ik dat meer mensen kunnen bevestigen dat in mijn eigen gemeente de fietsverbindingen sowieso worden gefaciliteerd, onder andere via fietsleasecontracten en dergelijke. Kortom, ik denk dat we het mobiliteitsgedrag in zijn totaliteit moeten plaatsen en het niet mogen enten op alleen maar de private werknemer.

Als ik naar de mobiliteitsbarometer van Acerta kijk, dan zie ik een aantal positieve elementen. Het openbaar vervoer is licht gestegen. De wagen is weliswaar ook gestegen. Er is ook meer ingezet op combimobiliteit. Ook het fietsvervoer is gestegen. Dat zijn een aantal positieve elementen. Tegelijkertijd moeten we daaruit concluderen dat de woon-werkafstand in Limburg het grootst is. Dat en het kleinere aanbod aan openbaar vervoer dan in bijvoorbeeld de Vlaamse Ruit of een stedelijke context, maakt dat het meer een autogerelateerde regio is. Dat betekent tegelijkertijd ook wel dat we daarop moeten inzetten en dat we daar volop de modal shift of de combimobiliteit moeten faciliteren om daar een kentering in te krijgen.

U weet dat ons laatste onderzoek over het verplaatsingsgedrag dateert van 2019 en ging over de periode 2015-2019. Als gevolg van de covidpandemie, met een heel andere mobiliteit, is dat wat vertraagd. Ik heb alleszins begrepen dat we tegen het einde van dit jaar het nieuwe Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) zullen hebben. Aan de hand daarvan kunnen we bekijken of er effectief een verandering in het verplaatsingsgedrag komt of niet.

Als ik kijk naar 'FietsDNA 2022', dat we recent met Fietsberaad hebben gepresenteerd, ben ik al blij om daaruit te kunnen concluderen dat steeds meer mensen de fiets nemen voor functionele verplaatsingen, voor het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer. Het is alleszins al een positief signaal dat meer mensen kiezen voor een duurzame verplaatsing.

Ik kom tot het verband tussen de stijging in het gebruik van de wagen en het gebruik van de combinatie fiets en wagen. Zoals ik al zei, hebben wij op dit ogenblik geen regionale cijfers van hoe dat verder evolueert. Daarvoor kijk ik vooral naar het Onderzoek Verplaatsingsgedrag, dat we weldra zullen hebben.

Hoe willen we in de landelijke gebieden mensen motiveren om de auto aan de kant te zetten? De combimobiliteit, die we volop faciliteren door onder andere de uitrol van onze Hoppinpunten, waar we straks deelmobiliteit ter beschikking hebben met deelfietsen en deelauto's, is van groot belang. Zo worden mensen gemotiveerd om te kiezen voor het openbaar vervoer maar ook voor een duurzame verplaatsing voor de 'first and last mile'. Ik denk dat dat op zich belangrijk is.

Zoals we al meermaals hebben gezegd, zijn voor een autogerelateerde provincie als de provincie Limburg, waarbij heel veel studenten de auto nemen voor hun verplaatsing naar de onderwijscampussen, onze Spartacuslijnen zeer belangrijk. Ik hoop dan ook dat we zo snel mogelijk kunnen starten met de uitrol ervan en/of met het hoogwaardig openbaar vervoer om ook daar de kentering te kunnen doorvoeren, zeker waar op dit ogenblik zeer veel autodrukke is. Ik denk opnieuw aan de verbindingen naar de onderwijscampussen.

We moeten de combimobiliteit verder faciliteren met Hoppinpunten maar ook door volop te investeren in onze fietsinfrastructuur en in hoogwaardig openbaar vervoer.

Bij de laatste Pendelfondsoproep zijn er 51 projectdossiers ingediend. Zoals ook in het verleden zijn er in Limburg maar ook in Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen minder aanvragen dan bijvoorbeeld in Oost-Vlaanderen of in Antwerpen. Ik denk dat dat ook wat te maken heeft met de drukte in de Vlaamse Ruit. Waarom er juist minder aanvragen zijn, is mij niet bekend. Maar ik denk eens te meer dat we er publiciteit voor moeten maken. We zien dat er bij de laatste oproep vijf dossiers werden ingediend, waarvan 1 bedrijfsoverschrijdend voor Limburg, 15 voor Antwerpen, 11 voor Oost-Vlaanderen, 5 voor Vlaams-Brabant en 15 voor West-Vlaanderen. Die laatste hebben er iets meer dan in het verleden. Kortom, dat is wat wordt ingediend en daar kunnen we niet verder op ingaan. Zoals het wordt ingediend, wordt het in aanmerking genomen. We gaan niet zeggen dat er pro rata maximaal zoveel dossiers mogen worden ingediend per provincie.

**De voorzitter:** Mevrouw Mertens heeft het woord.

**Sofie Mertens (cd&v):** Ik dank u voor de grondige toelichting, minister. En dan ben ik in blijde verwachting van de uitrol van ons Spartacusplan en het nieuwe Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Heel veel is al gezegd.

We liggen natuurlijk heel perifeer, en laten we de dingen ook eens ten gronde bekijken. Heel veel van de Limburgers zijn pendelaars, forenzen, en verdienen dagelijks hun brood in Brussel en in Antwerpen. Onze overheidsdienstverlening is helemaal geconcentreerd in de hoofdstad van het land, van Vlaanderen en ook van Europa. Als je dan de vergelijking maakt, minister, met bijvoorbeeld Nederland: daar zijn in een heel perifeer gelegen stad als Heerlen, helemaal tegen de Duitse grens, in het zuiden van de Nederlandse provincie Limburg, de pensioendiensten ondergebracht. Nederland heeft op zeker ogenblik gekozen voor – wat dan heet – een deconcentratie.

Hier, vandaag – ook Vlaanderen lijkt in dat opzicht sterk op het oude België –, hebben alle diensten, alle administraties en zelfs de openbare instellingen hun hoofdkwartier ondergebracht in Brussel. Naast het feit dat dat iedere morgen en iedere avond bijdraagt tot heel veel fileleed, is het hier bovendien ook nog eens het duurst – het allerduurst, peperduur – om kantoorruimte te huren.

Nu begrijp ik heel goed de symboliek van een hoofdstad, ik ben daar ook niet ongevoelig voor. Maar als de regering en het parlement hier zouden zetelen en die administraties en ook die Vlaamse openbare diensten en instellingen zich voor een stuk buiten de hoofdstad zouden vestigen, zou dat inderdaad de filedruk verlagen. Het zou, inzake de huur van kantoorruimte, letterlijk een slok op de borrel schelen. En je zou ook een meer rechtvaardige verdeling van de overheidstewerkstelling krijgen. Nederland heeft ooit die oefening gemaakt. Maar dat is eigenlijk een van de mooie uitdagingen, als je praat over Vlaanderen 2.0.

Dan, wat betreft het andere verhaal, het werk in eigen streek. Veel mensen zijn wat dat betreft ook conservatief en hun baas is op zeker ogenblik ook een stuk van hun leefwereld en bijna ook familie in hun perceptie en de manier waarop ze in het leven staan. Dat is vandaag ook in Limburg zo, ondanks het inflatiespook, met alle indexering op het vlak van lonen, op het vlak van energie.

Maar als je als burgemeester gaat spreken op nieuwjaarsrecepties van werkgevers, van middenstandsorganisaties, krijg je altijd opnieuw diezelfde vraag: geef mij

werkvolk. Eigenlijk moeten we mensen ook duidelijk maken dat ze werk moeten zoeken in eigen streek.

En een laatste punt, met één zin: 55 procent van de verplaatsingen die wij maken met de wagen, zijn verplaatsingen van minder dan 5 kilometer. Als we die al eens met de fiets zouden doen, zouden we, denk ik, ook heel veel verschil kunnen maken. Ook dat zou een slok op de borrel schelen.

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (Vooruit):** Ik ga heel kort aansluiten bij de bezorgdheid die, denk ik, toch vooral de ondertoon is van de vraag van collega Mertens. Ik denk dat er inderdaad nog heel wat werk is om te komen tot die duurzame vervoersmodi en die doelstelling van 40 procent die vooropgesteld is. U hebt nu verwezen naar een private studie. Ik denk dat als we kijken naar het algemene OVG, dat het ook niet toevallig is dat in de meest autoafhankelijke provincies het gebruik van het openbaar vervoer het laagst is. Dat is nu eenmaal zo. Maar dat betekent uiteraard ook dat er nog heel wat werk op de plank ligt.

Het klopt inderdaad dat we vanuit Limburg meestal ver moeten pendelen. Dat is juist, collega Keulen. Maar goed, als we die doelstelling die iedereen ondersteunt, willen halen, dan is er nog heel wat werk te doen. Dus wat dat betreft, wil ik mij wel aansluiten bij de collega's. *(Opmerking)*

West-Vlaanderen ook, absoluut.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Heel kort. Ik denk dat hier heel veel terechte tussenkomsten zijn gemaakt.

Als ik nu moet kijken naar het publiek dat hier zit, dan zien we dat de meerderheid uit Limburg en West-Vlaanderen komt, en maar twee uit de Vlaamse Ruit. *(Opmerkingen. Gelach)*

We zullen onze commissie volgende keer misschien ofwel in het verre Limburg of het verre West-Vlaanderen organiseren.

Nee, maar ik denk dat het allemaal terechte bedenkingen zijn. Daaruit blijkt inderdaad dat we nog wel een en ander moeten doen en daar zetten we ook volop op in.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de doorstroming van trams en bussen van De Lijn – 1119 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, ook inzake de doorstroming voor onze bussen en trams is er nog wat werk aan de winkel. Via De Lijn hebben we allerlei data van alle bussen en trams. Zo weten we hoe stipt ons openbaar vervoer rijdt. Er is ook een doelstelling die de Vlaamse overheid heeft geformuleerd voor die doorstroming: Vlaanderen mikt op een efficiëntie van 85 procent in de steden en 90 procent erbuiten. Die wordt gemeten aan de hand van de verhouding tussen de rijtijd in de

spits en die in de dalperiodes. Hoe hoger het cijfer, hoe minder verschil tussen beide rijtijden, en hoe minder filegevoelig.

Als we de recente cijfers bekijken, dan haalt ongeveer een derde van alle bus- en tramlijnen in Vlaanderen die drempel. Ik begon ermee: er is dus nog wel wat werk als het over doorstroming gaat. Minister, we hadden het net nog over duurzame verplaatsingen. Als we het openbaar vervoer willen promoten, dan is het essentieel dat dat efficiënt en betrouwbaar is. Een goede doorstroming is daarbij dus van belang.

Aangezien we nog maar een derde van onze doelstelling halen, wou ik u graag het volgende vragen. Hoe gaat u ervoor zorgen dat de doorstroming van bussen en trams in Vlaanderen zal verbeteren? Houdt u vast aan de doelstelling van 85 procent en 90 procent? Hebt u ter zake een bepaalde timing voor ogen?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Robeyns, dank u wel voor uw vraag. We weten allemaal dat stiptheid sowieso een heikel punt is en ook een enorme impact heeft op de klanttevredenheid. Ik denk dat dat sowieso een heel belangrijk facet is. Dat hebben we ook altijd gezegd bij ons openbaredienstencontract: de klanttevredenheid, de reiziger centraal stellen, dat is iets waar zeker nog meer aan moet worden gewerkt.

Het klopt dat onze bussen en trams iedere dag opnieuw heel wat hinder ondervinden door tal van obstakels op de weg. Dat kan de ene keer zijn omdat iemand aan het laden en lossen is, een andere keer omdat een voertuig half op de trambedding geparkeerd staat of stilstaat, omdat er een vuilniswagen is in de ochtendspits, of soms ook door signalisatie van de gewest- of de gemeentewegbeheerder. Die obstakels zorgen natuurlijk ook voor vertragingen. Ik denk dat dat iets is waaraan we sowieso met zijn allen moeten werken. De Vlaamse overheid en De Lijn werken echter aan heel wat doorstromingsmaatregelen om ervoor te zorgen dat het allemaal vlotter kan verlopen. Dan denk ik aan aparte busbanen, aparte trambeddingen, aan het KAR-systeem (korteafstandsradio), waarbij de lichten automatisch worden aangepast. We denken onder andere aan kleinere ingrepen zoals busstopplaatsen op de weg zelf, zodat men niet altijd moet voorrijden en dan weer moet invoegen in het verkeer. Ook in het kader van de uitrol van de nieuwe openbaarvervoerplannen inzake basisbereikbaarheid wordt zeker maximaal bekeken hoe men de doorstroming nog kan vergroten, onder andere door die lichtenafstemming te doen, door die vrije busbedding en dergelijke, om er zo voor te zorgen dat het allemaal vlotter kan. Het is een werk van lange adem, maar we zullen er alleszins op blijven inzetten, op verkeerslichtenbeïnvloeding en tegelijkertijd op infrastructurele maatregelen. Daar wordt wel volop aan gewerkt. Ook bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) worden daar telkens opnieuw heel wat middelen voor vrijgemaakt. Naast de infrastructuur zijn er ook de sensibiliseringscampagnes, om ook de andere weggebruikers erop attent te maken dat ze alleszins doorgang moeten verlenen aan het openbaar vervoer.

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (Vooruit):** Dank u, minister.

U hebt globaal een aantal maatregelen opgesomd, zonder natuurlijk concreet te zeggen hoever we al staan. Misschien kunt u wel iets zeggen over de timing voor die 85 en 90 procent stiptheid. Op welke termijn ziet u die realistisch?

U spreekt over obstakels en toename van het verkeer. Soms is het ook zo bij wegwerkzaamheden. Recent heeft men mij vanuit het Gentse gemeld dat daar door wegwerkzaamheden nu 150 schoolkinderen moeten carpoolen tussen Zelzate

en Gent, omdat er blijkbaar geen akkoord is tussen De Lijn en de wegbeheerder over de omleidingen. Dat zijn natuurlijk ook geen goede voorbeelden.

We zitten nu op een derde van de doelstelling. Het zijn terechte doorstromingsmaatregelen die u noemt, maar op welke termijn ziet u daar verbetering in komen? Die stiptheid is immers essentieel om mensen te kunnen overtuigen om de wagen te laten staan. Zolang het openbaar vervoer niet min of meer dezelfde rijtijden haalt als de wagen, gaan mensen er nooit op overstappen.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Robeyns, eigenlijk moeten we kijken naar wat die vooropgestelde efficiëntienorm inhoudt. We willen dat de rijtijd in de daluren en de rijtijd in de spits heel dicht bij elkaar komen te liggen. We weten natuurlijk allemaal dat de spits alsmaar drukker wordt. Dat is dus geen evidente zaak. Dat is een complex verhaal, en dus is het moeilijk om nu te zeggen tegen welke datum we die 85 procent zeker gaan halen. Tegelijkertijd faciliteren we wel volop om die doorstroming te verbeteren en te optimaliseren.

Hoe doen we dat concreet? Enerzijds bekijken we met alle mogelijke partners, namelijk de gemeenten en het Agentschap Wegen en Verkeer, hoe de voertuigen van De Lijn vlot doorgang kunnen vinden. Anderzijds hebben we binnen onze eigen administraties een taskforce doorstroming opgericht. Daarin zitten het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn samen aan tafel om te kijken welke bijkomende maatregelen moeten worden genomen. Daarbij is er ook een verhaal opgenomen om daar bijkomende budgetten voor te voorzien.

Recent hebben we in antwoord op schriftelijke vraag 164 van de heer Bex nog heel gedetailleerd uiteengezet welke doorstromingsmaatregelen we allemaal nemen. Ik denk niet dat het zin heeft om die hier allemaal tot in detail op te noemen, maar er wordt alleszins volop aan gewerkt. Tegelijkertijd zorgen we ook voor de kennisdeling met de lokale besturen, om ook snel met De Lijn te communiceren als er signalisaties of markten en dergelijke zijn. Een slechte doorstroming hypothekeert immers alles en iedereen en zorgt zodoende voor minder klantentevredenheid. Daarom moeten we met zijn allen waken over die vlotte doorstroming.

U zult begrijpen dat ik nu geen exacte timing kan meegeven van wanneer we die 85 procent gaan halen. We hebben daar ook niet echt een deadline voor. Liever vandaag dan morgen, maar het is iets waar men continu aan moet werken en dat ook bij elk infrastructuurwerk opnieuw moet worden bijgestuurd.

Het is zeker niet zo dat ik het alleen maar in zijn algemeenheid wil duiden. De verkeersbeïnvloeding én de infrastructuur én de sensibilisering én het overleg met de lokale besturen, al die facetten moeten ertoe leiden dat we tot een versnelde en betere doorstroming kunnen komen en zodoende ook tot een hogere reizigers-tevredenheid.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.