

vergadering **C138**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 februari 2023



Vlaams
Parlement

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de installatie van trajectcontroles in samenwerking met lokale besturen – 1320 (2022-2023)	3
VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een geheim samenwerkingsakkoord tussen Natuurpunt en Lantis – 1418 (2022-2023)	6
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart – 1283 (2022-2023)	9
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via het spoor – 1291 (2022-2023)	12
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de eventuele extra veiligheidsmaatregelen op jaagpaden na het dramatische ongeval waarbij een fietser in de Zenne belandde – 1350 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tragische fietsongeval op de F1 in Zemst – 1360 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid inzake fietspaden langs jaagpaden – 1379 (2022-2023)	
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' – 1387 (2022-2023)	17
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het centrale fietsregister – 1390 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de centrale fietsregistratie via MyBike – 1397 (2022-2023)	27
VRAAG OM UITLEG van Jan Laeremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiële bijdrage die de gemeenten zouden moeten leveren voor het sneltramtraject langs de A12 – 1427 (2022-2023)	32

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de installatie van trajectcontroles in samenwerking met lokale besturen – 1320 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, ik heb over dit onderwerp vorige week al een tip van de sluier opgelicht in verband met de aandelen ten laste van de lokale besturen, vooral ook omdat de opbrengsten eenzijdig ten voordele van het gewest zijn, van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

We zijn allemaal pro trajectcontroles, minister. Ik ben daar in mijn gemeente mee begonnen op zes plaatsen. We dachten dat dat wel wat tegenstand zou oproepen, maar de enige vraag die ik krijg, is: "Waarom niet in onze straat? Waarom niet in onze buurt?" Mensen associëren handhaving dus heel duidelijk met een veiligere omgeving. En dat is uiteraard ook de juiste redenering.

Het beleid voorziet dat we minder gaan inzetten op flitscamera's en meer op trajectcontroles. Zo kunnen steden en gemeenten een aanvraag indienen om een installatie te laten uitvoeren voor een trajectcontrole op een gewestweg in hun gemeente. Uiteraard zijn heel wat steden en gemeenten vragende partij en zijn er heel wat aanvragen. Zowel het Agentschap Wegen en Verkeer als de lokale besturen financieren dit verhaal. Dus moeten er ook goede afspraken komen. Zeker als er geld mee gemoeid is, maken goede afspraken goede vrienden.

Zo is er een verbintenisverklaring waarin de volgende tekst te lezen valt: "De aanvrager draagt vanaf de voorlopige oplevering van de installatie alle onderhoudskosten en engageert zich hiervoor tot de installatie einde levensduur komt. Hierbij wordt rekening gehouden met een minimale levensduur van een installatie van tien jaar. Onderhoud en herstellingen worden afgenomen op een contract van AWV, zodat alle incidenten, defecten, averijen en dergelijke meer centraal gelogd worden. Deze onderhoudskosten omvatten in de praktijk concreet: periodiek onderhoud, herstellingen na defect of averij, herkeuringen of herijkingen om de installatie opnieuw in dienst te krijgen en te houden, voeding van het netwerk, connectiviteit en datakosten. Deze onderhoudskosten zullen rechtstreeks aan de aanvrager gefactureerd worden. De aanvrager staat in voor de goede werking van de installatie vanaf de voorlopige oplevering. De aanvrager draagt de verantwoordelijkheid voor alle opvolgingsdaden en contacten met de opdrachtnemers in het kader van de operationele uitbating en onderhoud vanaf de voorlopige oplevering. Dit houdt ook het toezicht in op de registratie van de incidenten en correctieve acties in het centraal opvolgingssysteem van AWV."

Ook is er een bijlage bij de verbintenisverklaring, die het volgende stelt: "AWV draagt de investeringskost voor de levering en plaatsing van de installatie, inclusief de eerste ijking. Dit is exclusief de kosten voor een plaatsbezoek, netwerk-aansluiting en elektriciteitsaansluiting. De installatie is en blijft eigendom van AWV voor de ganse levensduur van de installatie. Het eigenaarschap van de door AWV gefinancierde installatie wordt nooit overgedragen aan de aanvrager."

Maar wat betekent dat nu concreet in euro's voor de lokale besturen? Volgens het overleg dat AWV voert met de steden en gemeenten, komt dit op het volgende neer: datakosten afhankelijk van leverancier en aantal passanten, energiekosten afhankelijk van de leverancier, homologatie na twee jaar van 3300 euro inclusief btw per rijrichting, preventief onderhoud per jaar van 2500 euro inclusief btw per portaal, correctief onderhoud per jaar per individuele panne, en dan averijen, in

het worstcasescenario een volledig nieuw portaal, goed voor een investering van 50.000 tot 60.000 euro.

Bij dat laatste puntje knelt dus de schoen bij de lokale besturen. AWV laat weten dat zij hun installaties niet verzekeren, maar laat dan ook de averijen ten laste van de lokale besturen in het cofinancieringsverhaal. Bovendien blijkt dat heel wat lokale besturen daar niet van op de hoogte zijn.

Ik heb daarom de volgende vragen, minister. Wat is de logica die AWV hanteert om de averijen van de toestellen waar ze eigenaar van blijven, toch ten laste te leggen van de lokale besturen? Alle opbrengsten van de vastgestelde snelheids-overtredingen zijn immers in het voordeel van het Agentschap Wegen en Verkeer. Wat is het worstcasescenario in mensentaal en hoe is men tot dat bedrag gekomen?

Denkt u niet dat dit een serieuze rem kan zetten op het uitrollen van de traject-controles, en dan vooral op gewestwegen? Ook daar moet men immers wikken en wegen en kosten en opbrengsten afwegen, al mag het hier misschien niet louter in termen van kosten en opbrengsten worden beschouwd en moeten we ook altijd denken aan de verhoogde verkeersveiligheid.

Indien de infrastructuur verzekerd kan worden, waarom zorgt AWV dan niet dat dat in het keuzepakket zit, in plaats van lokale besturen de eventuele schade te laten ophoesten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ook op mijn beurt dank u wel, mijnheer Keulen, voor uw vraag.

Handhaving is een cruciaal element in een goed verkeersveiligheidsbeleid, en daar denk ik dat we met z'n allen op moeten blijven inzetten. U weet dat het Agentschap Wegen en Verkeer zelf investeert in handhavingsinstallaties, al dan niet in samenwerking met lokale besturen. Een deel via de eigen prioriteitenlijst en anderzijds gaat het ook in op vragen van lokale besturen om bijkomende trajectcontroles te plaatsen als lokale besturen dat vragen, en dit conform de samenwerkings-overeenkomst die daaromtrent dan wordt afgesloten. Daarnaast hebben we natuurlijk ook nog GAS-5 (gemeentelijke administratieve sancties) waarbij lokale besturen zelf met de door hen gefinancierde installaties kunnen overgaan tot handhaving. Maar dat is natuurlijk een ander aspect, daar gaan we vandaag niet verder op in.

Voor de handhavingsinstallaties die het Agentschap Wegen en Verkeer voorziet: op vraag van de lokale besturen is een cofinancieringsregeling uitgewerkt. U vindt wat dat betreft de leidraad van de vernieuwde aanvraagprocedure van lokale besturen voor de plaatsing van die installaties op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer. Daarbij wordt sowieso gekeken naar een wederzijds engagement, net omdat de aanvragen ontvangen werden van de lokale besturen. Dus enerzijds AWV die de installatie gaat plaatsen, maar anderzijds ook een engagement van lokale besturen om het verdere vervolg – met name specifiek het periodieke onderhoud en dergelijke – zelf ten laste te nemen.

Voor de realisatie van die trajectcontroles neemt het Agentschap Wegen en Verkeer af van het federale raamcontract. Voor de realisatie van de flitspalen heeft AWV zelf een raamcontract in de markt gesteld. In geen van beide contracten – dus noch voor de trajectcontroles, noch voor de flitscamera's – is een verzekerings-module of een verzekeringsoptie voorzien. Daarom heeft AWV dan, conform hun leidraad, gezegd dat dat ten laste van de lokale besturen komt, zoals ook voorzien is in de leidraad die op de website staat.

Ik hoor van u dat blijkbaar veel lokale besturen daar niet van op de hoogte zijn. Men heeft daaromtrent ook eens onderzocht wat daar het scenario van is, of hoe vaak er al dan niet averij is opgelopen aan deze flitspalen in het beheer van AWV en geplaatst op vraag van de lokale besturen. Als we kijken naar de periode van 2018 tot en met 2022, vindt dat eigenlijk in relatief weinig situaties plaats. Wij hebben op dit ogenblik ruim 1250 flitspalen staan in Vlaanderen, en uit het overzicht blijkt, als ik bijvoorbeeld kijk voor het jaar 2018, dat er toen 17 flitspalen waren in heel Vlaanderen waar er averij is opgelopen. In 2022 waren het er iets meer, toen waren het er 23. Ik kan die lijst desgevallend wel ter beschikking stellen van de secretaris, zodat u het overzicht hebt voor het totale aspect.

Als we dan kijken naar de kostprijs: in 2018 ging dat over 9500 euro bij die 17 waar er een calamiteit of een geval van beschadiging was opgetreden. Voor 2022 ging het over 4500 euro. Eigenlijk gaat dat dus over relatief weinig kosten. Ik vermoed wel dat, door het feit dat nu veel lokale besturen hebben ingetekend op het hele verhaal van GAS, er nog weinigen hier een aanvraag gaan indienen, gelet op het feit dat het periodiek onderhoud toch voor henzelf is. We zullen dat dus evalueren en desgevallend moet dat toekomstgericht bijgestuurd worden. Want het is en blijft zo dat de handhaving sowieso de sluitsteen blijft van het hele verhaal. In die zin denk ik dus dat we desgevallend de toekomst moeten herbekijken.

De voorzitter: Minister, alvast bedankt voor het overmaken van die lijst.

De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het is goed, denk ik, dat u de getallen geeft, want dat klinkt dan inderdaad heel erg geruststellend. Het is dus niet zo dat dat inderdaad om de haverklap gebeurt. Aan de andere kant ben ik een absolute believer van de trajectcontroles. Ik heb het al in mijn inleiding gezegd dat we dat in mijn gemeente hebben gedaan. Maar ook op het stuk straat waar de trajectcontrole niet geldt, rijdt iedereen gewoon trager, omdat mensen ook gewoon geen risico willen lopen. Ik geloof oprecht dat die technologie ons in heel wat aspecten gaat kunnen helpen om een kwantsprong voorwaarts te maken. Dat is dan handhaving 7 dagen op 7, 24 uur op 24.

Het is goed, minister, dat u ook die cijfers geeft. Maak die cijfers ook over aan uw regionale diensten, want die hebben dan meestal als reactie: "Dat wordt in Brussel beslist." En dan is het ook einde discussie. Terwijl, als je het op die manier kunt argumenteren, gaat dat eigenlijk – zoals we dat in mensentaal tegen elkaar zouden zeggen – quasi over niks. Vooral als je dan de bedragen ook vermeldt, want dat is dan toch 9000 euro of 4000 euro, ten opzichte van 60.000 euro, en dan ook het aantal ongevallen ... Ja, dan wordt dat eigenlijk heel relatief. Bedankt dus.

Dit is wat je noemt een letterlijke vraag om uitleg, en dus hebben we hier ook de uitleg gekregen. Dank u wel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een geheim samenwerkingsakkoord tussen Natuurpunt en Lantis – 1418 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Collega's, ik heb geen al te lange inleiding, maar ik verwijs naar berichtgeving door Apache op 27 januari 2023. In een gepubliceerd artikel geven leden van Natuurpunt aan dat er een geheim samenwerkingsakkoord zou bestaan tussen Natuurpunt en Lantis. Ik zou u daar graag enkele vragen over willen stellen, minister.

Bent u op de hoogte van het bestaan van dit akkoord en sinds wanneer? Hebt u weet van de inhoud van het akkoord? Beschikt u of uw kabinet over het akkoord? Zo ja, sinds wanneer? Zo neen, hebt u het akkoord ondertussen al opgevraagd of laten opvragen? Kunt u of wenst u dat te doen?

Bent u bereid, als u erover beschikt of als u het ontvangt, het akkoord onverwijld met het Vlaams Parlement te delen?

Is het volgens u verantwoord dat een overwegend van overheidswege gefinancierde organisatie zoals Natuurpunt en een overheidsbedrijf zoals Lantis een dergelijk akkoord, waarvan ik momenteel niet over de inhoud beschik, afsluiten en voor de openbaarheid proberen af te schermen met een geheimhoudingsclausule?

Valt het akkoord onder de regelgeving op de openbaarheid van bestuur? En, als het akkoord eronder valt, zijn er dan bepaalde uitzonderingsgronden op van toepassing die toelaten het akkoord uit de openbaarheid te houden?

Zult u, als het akkoord onder de regelgeving op de openbaarheid van bestuur valt en er geen uitzonderingsgronden op van toepassing zijn, het akkoord opeisen, desnoods door een beroep in te stellen?

Hebt u weet van nog andere geheime akkoorden met Lantis, in casu tussen welke organisaties en over welke kwesties? Op welke wijze kunt u hierin transparantie brengen en de garantie leveren?

Dank, minister, voor uw antwoorden. Ik hoop dat u begrijpt dat ik over deze zaak graag klaarheid wil hebben, zeker in het licht van andere discussies over geheime akkoorden en van beslissingen die moeten worden genomen, die niet altijd evident zijn. Het gaat over belangrijke werken waarrond een bepaalde sfeer en ook rechtszaken ontstaan. Dank u wel.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mevrouw Rombouts. Ik begrijp natuurlijk dat iedereen het fijne wil weten over geheime akkoorden, zeker als we de persberichten daarover lezen. Natuurpunt en Lantis sloten eind 2020 een geheime samenwerkingsovereenkomst. Ik begrijp perfect uw vragen en ik wil het dan ook duidelijk schetsen.

Lantis heeft sowieso, conform haar eigen oprichtingsdecreet en de bijhorende statuten, de mogelijkheid om zelf overeenkomsten te sluiten met derden in het kader van de realisatie van de Oosterweelverbinding. Die overeenkomsten worden dan besproken in het management, dan wel de raad van bestuur, afhankelijk van de inhoud van de overeenkomst. Afhankelijk van de omvang van de overeenkomst

wordt gekeken of dit ook aan de Vlaamse Regering moet worden voorgelegd. U weet dat in de raad van bestuur van Lantis er sowieso toezichthouders zijn. Dat zijn met name de twee regeringscommissarissen die door de Vlaamse Regering zijn aangeduid om toezicht te houden op wat er reilt en zeilt binnen Lantis. Dat gaat over overeenkomsten, maar ook over de verdere werking en de verdere afspraken die gemaakt worden op de raad van bestuur.

Natuurpunt zat met een aantal bezorgdheden rond de natuur in de regio, zoals onder meer de verdroging van de Blokkersdijk en hoe de Oosterweelwerken daarin een rol zouden kunnen spelen. Deze bezorgdheden kwamen duidelijk naar voren ten tijde van de basisvergunning voor de Oosterweelverbinding in 2020. Lantis is daarover in overleg getreden met Natuurpunt om enerzijds te luisteren naar hun bezorgdheden en om anderzijds ook in te gaan op de positieve impact die de Oosterweelwerken op die natuur kunnen hebben. Er is in overleg gezocht hoe de programma's in elkaar gepast kunnen worden en wat het hefboomproject van de Oosterweelverbinding zou kunnen betekenen voor de natuur in de omgeving. Dit heeft finaal geresulteerd in de samenwerkingsovereenkomst waarvan sprake, die een gezamenlijke ambitie en intentie vooropstelt om op een constructieve en positieve wijze samen te werken door synergiën en milieuwinsten te onderzoeken en uit te voeren tijdens de realisatie van de Oosterweelverbinding.

Nu, er werden reeds een aantal concrete maatregelen afgestemd, zoals onder meer de vernatting van een aantal natuurgebieden.

Wat betreft het openbaar maken van deze overeenkomst: nadat er in de media, waar ik daarstraks al naar verwees, een artikel aan gewijd was, had Natuurpunt naar aanleiding van dat artikel zelf al besloten om de overeenkomst te publiceren op zijn website. Ik denk dat u ze daar intussen ook al hebt kunnen zien. Alleszins is ze daar te raadplegen, maar ik wil ze uiteraard zelf ook zeker formeel ter beschikking stellen aan het Vlaams Parlement, zodat jullie jullie er zeker van kunnen vergewissen dat de twee exemplaren ook hetzelfde zijn. Dat hoop ik althans, ik ben niet verantwoordelijk voor datgene wat Natuurpunt op zijn website heeft gepubliceerd. Maar alleszins zullen we deze graag ter beschikking stellen.

Als het dan gaat over geheimen, geheimhouding of discretie: daarvoor moeten we eigenlijk specifiek verwijzen naar artikel 7 van de overeenkomst. Er is wel duidelijk een verschil tussen discretie enerzijds – en dat is ook expliciet waarvan sprake is in artikel 7 van de overeenkomst – en een effectieve geheimhouding zoals dat wel eens gebeurt in het kader van dadingen of dergelijke die werden gesloten. In deze samenwerkingsovereenkomst is er geen geheimhoudingsclausule om ze uit de openbaarheid te houden, maar het is wel degelijk een vertrouwelijkheidsbeding, dat ook gebruikelijk is in overeenkomsten die tot stand zijn gekomen op basis van vertrouwelijke informatie van de partijen, of waarbij in uitvoering ervan vertrouwelijke informatie van de contractpartijen wordt uitgewisseld.

In de praktijk ligt het belang van een dergelijke clausule vooral in haar preventieve werking. De contractpartijen worden er nog eens duidelijk op gewezen dat ze niet zomaar vrij over bepaalde informatie mogen beschikken en die aan derden kunnen meedelen of voor een ander doel zouden kunnen aanwenden zonder akkoord van de andere partij. Dat is dus de bedoeling van dat vertrouwelijkheidsbeding.

In de samenwerkingsovereenkomst met Natuurpunt staat geen expliciet verbod tot gebruik van de verkregen informatie. Wat betreft externe communicatie vermeldt de overeenkomst trouwens dat partijen in onderling overleg zowel afzonderlijk als gezamenlijk verklaringen mogen afleggen over de inhoudelijke deelaspecten van de overeenkomst. De samenwerkingsovereenkomst met Natuurpunt is, net als alle samenwerkingsovereenkomsten die Lantis met publieke en private stakeholders sluit, in alle transparantie besproken, en is goedgekeurd op de raad van

bestuur van Lantis op 18 december 2020. Zoals u weet zijn op de raad van bestuur ook de door de Vlaamse Regering aangestelde regeringscommissarissen aanwezig, en op 17 december 2020 heeft de regeringscommissaris dan ook melding gemaakt van deze overeenkomst, die dan de dag nadien op de raad van bestuur ter goedkeuring werd voorgelegd.

We wisten dus van deze samenwerkingsovereenkomst, en als dusdanig denk ik niet dat daar heel veel geheimhouding aan is, in tegenstelling tot wat we in de pers kunnen lezen. We zullen ze nogmaals ter beschikking stellen, zodat iedereen ze nog eens aandachtig kan nalezen.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Bedankt minister, om klaarheid te brengen over de sfeer waarin en wanneer deze overeenkomst is opgemaakt en dat iedereen daarvan op de hoogte was bij het opmaken. En ook bedankt dat u effectief de tekst aan ons wilt bezorgen, want op het moment dat er wordt aangegeven dat er geheimhoudingsclausules zouden zijn, dan doet dat uiteraard alarmbellen afgaan. Op het moment dat er vergunningsprocedures en een mogelijke bezwaarperiode lopen of als er in overleg wordt gegaan met partijen, maar er met de ene of de andere al clausules zouden zijn afgesloten, dan kom je natuurlijk in een andere sfeer van overleg terecht. Ik zal daar de bevoegde minister ook over aanspreken.

Ik denk dat het belangrijk is dat er net transparantie gegeven wordt over welke afspraken waar al gemaakt zijn en wat de inhoud of de consequenties van die afspraken zijn. Ik begrijp zeker dat Lantis probeert om met alle partijen zo goed mogelijk overeen te komen en te kijken hoe men tot oplossingen kan komen, maar ik denk dat het belangrijk is dat iedereen daar transparantie over heeft, en zeker als men op een bepaald moment rond de tafel zit en naar een consensus wil groeien. Ik merk dat er vandaag tweespalt op het terrein ontstaan tussen organisaties en belangen, en daar maak ik mij wel zorgen over. In die zin ben ik blij dat u aangeeft dat er eigenlijk niet over geheimhouding gesproken kan worden. Ik stel me alleen nog de vraag hoe u daar ook naar kijkt op welke manier we dit preventiever kenbaar kunnen maken. Want nu is het opnieuw via berichtgeving en op het moment dat er op het terrein ergens een conflict ontstaat, dat zulke dingen naar boven komen, en dat is spijtig. Dus ik stel me de vraag of u voorstellen of ideeën hebt op welke manier dit preventiever duidelijk weergegeven kan worden. Ik heb in mijn laatste vraag ook gevraagd of u weet hebt van andere geheime akkoorden van Lantis. Hoe gaat u daarmee om?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Rombouts, ik heb alleszins geen weet van andere geheime akkoorden, en ik denk dat ik daarnet al voldoende geduid heb dat het hier helemaal niet om een geheim akkoord gaat. U weet ook dat in de raad van bestuur van Lantis heel veel actoren zitten, dus die hebben allemaal kennisgenomen van die samenwerkingsovereenkomst en hebben dat goedgekeurd op de raad van bestuur. Het is door de regeringscommissaris ook gemeld aan ons kabinet en ik denk ook aan dat van Financiën en Begroting. Om nu dus zonder meer te zeggen dat het hier gaat om grootse geheimhouding en dat dat pas aan het licht komt op het moment dat een andere actor naar de Raad van State gaat en een procedure voor uitrusting in de noodzakelijkheid gaat aanhangig maken – dat is wat we lezen in de pers en is ook de sfeer die wordt gecreëerd –, is een verhaal dat niet klopt. De samenwerkingsovereenkomst draagt ook als titel 'een samenwerkingsovereenkomst rond ecologische thema's voor Oosterweelverbinding' en we zeggen ook altijd dat Oosterweelverbinding een groot leefbaarheids- en mobiliteitsproject is. We willen aan de luchtkwaliteit en de leefbaarheidsaspecten alle aandacht geven en daar is dan ook heel veel aandacht voor groene corridors

en buffering. Als we dan specifiek zien dat bepaalde infrastructuurprojecten sowieso een repercussie kunnen hebben op de natuur die daar ligt, zoals onder meer Blokkersdijk en tal van andere, en men daarbij vreest voor verdroging, dan zie ik totaal geen probleem in een actor die zegt dat we in alle transparantie moeten samenwerken in het kader van die omgevingsvergunning.

Opnieuw, ik ga de samenwerkingsovereenkomst ter beschikking stellen van het parlement en ik denk dat u daar niets fout in zal vinden. Er is wel een vertrouwelijkheid van hoe men hiermee wil omgaan, maar het is absoluut geen geheim akkoord dat iets zou verdoezelen.

Hoe kunnen we daar proactief op inzetten en zorgen dat men daarvan in kennis is gesteld? Het probleem doet zich vaak ook maar voor als er ergens een nieuwe procedure aanhangig wordt gemaakt. Wij hebben ondertussen ook kennisgenomen van de uitspraak van de Raad van State in dit geschil, en ik denk dat dat heel wat bekommernissen wegneemt. De gezondheid, de ecologische verbindingen en leefbaarheidsaspecten belangen ons allemaal aan. Wij gaan daar alleszins blijven over waken. Maar ik denk dat we hier in eerste instantie heel duidelijk moeten zeggen dat dit geen geheim akkoord is dat nu plots het daglicht ziet. Dit is in het kader van het verkrijgen van een omgevingsvergunning, waarbij men met alle partners gesproken heeft om tot een ordentelijke samenwerking te komen. Iets anders zie ik daar persoonlijk niet in.

We gaan het u ter beschikking stellen en mochten er nadien nog vragen zijn, dan willen we daar graag op ingaan.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Bedankt, minister, voor uw antwoord. Ik ga het akkoord an sich ook bekijken. Als er vragen zijn om tot een oplossing te komen, is het belangrijk om daarnaar te zoeken. Aan zulke akkoorden zitten anderzijds vaak twee kanten, en zoals ik aangeef, is het akkoord opgemaakt in de periode dat ook de bezwaarprocedure voor de basisvergunning liep. Er werd de afgelopen maanden met partners aan tafel gezeten, waarvan je dan nu verneemt dat de ene of de andere al afspraken heeft gemaakt. Vanuit het oogpunt van Lantis kan ik enigszins begrijpen waarom ze dat doen, maar ik denk niet dat het altijd gezond is, zeker niet als het niet transparant wordt meegegeven, ook al zou er een vertrouwelijkheid zijn. Dus ik wil Lantis verzoeken of de suggestie geven om op het moment dat ze zo'n overeenkomst maken en samenwerkingen uitbouwen, daarover zelf proactief en transparant te communiceren. Als er niets aan de hand is, dan is het ook geen probleem om dat zelf proactief te communiceren, zodat iedereen dat ook duidelijk weet.

Bedankt voor uw antwoord en het bezorgen van de overeenkomst.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart – 1283 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, mijn vraag gaat over de estuaire vaart. Het zal u niet verrassen dat ik dat thema hier nogmaals wil aankaarten. We hebben vorig jaar in een resolutie over de verdere nautische ontsluiting van de haven van Zeebrugge en de estuaire vaart, die bijna kamerbreed hier in het parlement is

goedgekeurd, de regering gevraagd ondubbelzinnig in te zetten op de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de estuaire vaart en daarbij ook in dialoog te gaan met de Nederlandse overheid. Dat hebt u gedaan. Begin december van vorig jaar ondertekende u samen met de federale minister bevoegd voor de Noordzee en de Nederlandse minister van Infrastructuur en Waterstaat een eerste akkoord. Dat was toen een intentieverklaring. Dat akkoord was niet alleen van groot belang voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, maar ook van die van Antwerpen, maar bracht ook eindelijk duidelijkheid over de reservatiestroken langs het Schip-donkkanaal. Die zouden kunnen worden geschrapd op het moment dat er een akkoord is met Nederland over de estuaire vaart.

In de plenaire zitting van dit parlement op 7 december van vorig jaar is dat nogmaals aan bod gekomen. U zei toen dat het heel duidelijk de bedoeling was om tegen eind januari 2023 alles juridisch sluitend te hebben, om te komen tot een duidelijk robuust kader, waarbij die estuaire vaart wel degelijk mogelijk is.

Mijn vraag is een beetje ingehaald door de actualiteit, want op 31 januari konden we vernemen dat er op de Vlaams-Nederlandse ministertop een akkoord is gebaard over de estuaire vaart. Dan gaat het natuurlijk over het juridisch kader dat ook nodig is.

Minister, hoever staat het met het uitwerken van dat juridisch kader? We hadden een intentieverklaring. Nu is er een akkoord. Wanneer komt het echte juridisch kader er dan? Kunt u de krijtlijnen daarvan schetsen? Wanneer zal het verdrag dat daartoe dient, uiteindelijk kunnen worden ondertekend?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, dank u wel voor uw vraag over de estuaire vaart. Ik denk dat we allemaal zeer tevreden zijn dat we zijn waar we op dit ogenblik zijn. We hebben heel lang over die estuaire vaart gepraat. Die is inderdaad ook al aan bod gekomen in de plenaire vergadering. We hebben op 5 december samen met minister Van Quickenborne en minister Harbers die letter of intent, dat engagement getekend om snel vooruitgang te boeken en die estuaire vaart wel degelijk mogelijk te maken. Er is dan bekeken hoe men dat juridisch robuust kan maken. Als het over dergelijke materie gaat, zou dat heel vaak een verdrag tussen de twee landen moeten zijn, maar dan weten we ook dat we dan sowieso voor een lange periode vertrokken zijn. Dat zou gemakkelijk een à twee jaar kunnen duren. Daarom is er de consensus gekomen om het juridisch kader van een Benelux-beschikking te gebruiken, dat veel sneller kan gaan.

De ontwerptekst van de Benelux-beschikking is inhoudelijk zo goed als afgerond. Dat is ook nog eens duidelijk bevestigd op de Vlaams-Nederlandse top waarnaar u zelf verwees. Er is een principiële akkoord over de inhoud van de beschikking. Wat is zo'n Benelux-beschikking nu juist? Dat is een juridisch middel om afspraken tussen lidstaten op de – relatief – snelste manier vast te leggen. Het proces wordt begeleid door juristen van het Benelux-secretariaat, zodat het doorlopen van de goedkeuringsprocedure zo vlot en snel mogelijk kan verlopen. Inhoudelijk zorgen we met de beschikking voor een uniforme interpretatie van de internationale maritieme verdragen die van toepassing zijn op de estuaire vaart. Op die wijze bieden we de betrokken schepen, de estuaire schepen die op dat traject zullen moeten varen, rechtszekerheid inzake het afleggen van die internationale of kusttrajecten.

De volgende weken zal onze administratie nog samenzitten met de Nederlandse collega's om ook de memorie van toelichting die bij de Benelux-beschikking hoort, op te stellen en te finetunen, en om de beschikking tot in alle technische details uit te werken.

Het goedkeuren van de Benelux-beschikking doorloopt een eigen procedure, die mede afhankelijk is van de besluitvorming binnen de Benelux. De inschatting is dat dit alleszins nog voor de zomer volledig kan worden afgehandeld. Het andere verhaal is daar dan ook aan gekoppeld, dus wat dat betreft, kunnen we dan ook vooruitgang boeken, zoals ook afgesproken in het parlement.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister, voor uw antwoord. Het is inderdaad goed nieuws als u zegt 'voor de zomer afgehandeld'. Ik ga er dan van uit dat het in de zomer effectief in werking kan treden, en dat er inderdaad een akkoord is over de versoepeling van de voorwaarden voor de estuaire vaart, en dat die markt zo ten volle kan gaan spelen.

Wat de Benelux-beschikking in de tekst betreft, zegt u dat de ontwerptekst zo goed als afgerond is. Ik vroeg me af of er, wat de inhoud van de tekst betreft, ook overleg is met de havens die erbij betrokken zijn, en met de sector? De sector van de estuaire vaart is een heel kleine sector, dus ik denk dat het heel eenvoudig is om die mensen te betrekken en te raadplegen voor hun kennis en expertise. Ik vroeg me af in hoeverre dat gebeurt, of zal gebeuren, of al is gebeurd?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ook vanuit onze fractie complimenten voor de snelle vooruitgang in dit dossier. We spreken al ettelijke jaren over de estuaire vaart, en u hebt eindelijk een grote doorbraak gerealiseerd. Ik denk dat het zeer belangrijk is voor de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge. Dus bij deze, minister, gewoon nog onze complimenten daarvoor.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ook namens onze fractie kunnen we dit akkoord alleen maar toejuichen. Ik heb nog twee korte vragen.

Op welke termijn zal die estuaire vaart effectief uitgerold kunnen worden? We moeten er toch rekening mee houden dat 70 procent van alle vrachtvervoer in de haven van Zeebrugge momenteel over de weg gaat. De estuaire vaart kan dus belangrijke tonnages wegnemen van de weg. Dat is één.

Ten tweede: dienen er in dat verband nog bijkomende infrastructuurwerken te worden uitgevoerd in de haven, om die estuaire schepen effectief hun werk te kunnen laten doen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen, collega's. Zodra de Benelux-beschikking rond is, is er eigenlijk duidelijkheid gegeven aan de juridische interpretatie van hoe de binnenvaartschepen dat kusttraject kunnen afvaren. Het kusttraject loopt trouwens in internationaal water. Vanaf het moment dat de Benelux-beschikking getekend is, is het voor iedereen duidelijk. Dan kan het van start gaan, we hopen voor de zomer. Als ik kijk naar de gesprekken die we daarover gehad hebben op de Vlaams-Nederlandse top, en naar de communicatie die daarover nadien gevoerd werd, zowel door minister-president Jambon als door minister-president Mark Rutte, dan zie ik dat iedereen het erover eens is dat we hiermee moeten vooruitgaan. Die Benelux-beschikking zal nu zo snel mogelijk getekend worden en dan is het voor iedereen duidelijk.

Moeten er daarvoor nog werken worden uitgevoerd? Neen, het is eigenlijk vooral de interpretatie van bestaande verdragen die hieraan wordt vastgeklonken. U weet

dat er in het verleden vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) vaker een juridische studie besteld werd over hoe wij dat zagen. We zijn blij dat daar vandaag duidelijkheid over is, en dat Nederland er op dezelfde manier naar kijkt als wij. Zodoende kunnen die versterkte binnenvaartschepen, of estuaire schepen, dat traject rondvaren.

Alles is wat dat betreft dus zo goed als rond, zodra het ondertekend is, hoe vlugger hoe liever. Het zal niet volgende week zijn, ik neem voldoende marge want anders krijg ik misschien volgende week opnieuw een vraag.

Hoe sneller hoe liever dus. Ik denk dat we daarmee een heel belangrijke doorbraak gerealiseerd hebben, en dat is op zich een goede zaak.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik zal afronden. Het is inderdaad een heel erg goede zaak en iets waar we al jaren op wachten. Ik ben blij dat Nederland ook bereid is om daarin mee te gaan. Ik geloof echt in de estuaire vaart, maar dat zal u de afgelopen jaren niet ontgaan zijn. Ik hoop echt dat dit tot grote doorbraken kan leiden voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, waarover het ook in de volgende vraag nog even zal gaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via het spoor – 1291 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): De ontsluiting van de haven van Zeebrugge is al lang een heet hangijzer. We hebben het over het wegvervoer, waar ook de nieuwe snelweg een rol speelt. We hebben het ook over die estuaire vaart, zoals daarnet bij de vorige vraag, maar we vergeten wel eens het spoor. Vandaag gebeurt ongeveer 15 procent van het goederenvervoer vanuit de haven van Zeebrugge via het spoor. Tegen 2030 wil men dat doen stijgen naar 20 procent, naar een vijfde.

Heel belangrijk daarbij zijn de investeringen die Vlaanderen – ook in de spoorstrategie – de afgelopen jaren heeft gedaan, met specifiek het nieuwe vormingsstation in de haven van Zeebrugge dat, na twaalf jaar werken, recent in gebruik is genomen. Het vormingsstation bestaat uit twee sporenbundels: de vertrek-en-aankomstbundel in Zwankendamme en de rangeerbundel in Zeebrugge. Door die infrastructuur kan het samenstellen van goederentreinen vlotter, sneller, efficiënter en veiliger gebeuren. In de sporenbundel in Zeebrugge zijn er drie extra lange sporen voor langere treinen dan normaal: treinen tot 45 wagons en tot 750 meter lengte. Dat levert dan – dat hoef ik u niet uit te leggen – een economisch voordeel op. Bijkomend voordeel is dat die twee bundels in tegenstelling tot vroeger nu achter elkaar liggen, waardoor goederentreinen er veel minder reizigers- en andere goederentreinen moeten kruisen. Hierdoor gaan goederentreinen gemiddeld de helft minder rangeerbewegingen maken, wat tijdwinst en dus ook economische winst oplevert.

Ik heb al vermeld dat die 15 procent goederenvervoer per spoor tegen 2030 naar 20 procent moet gaan. Hierover heb ik een aantal vragen, minister.

De spoorinfrastructuur ligt klaar. Het komt er nu op aan de bedrijven die actief zijn in de haven, aan te zetten – indien niet via estuaire vaart – het spoor te gebruiken

in plaats van de weg. Dat is de modal shift die geldt voor het goederentransport vanuit de haven van Zeebrugge en eigenlijk voor heel Vlaanderen. Welke initiatieven zult u nemen, en zal de haven nemen, om bedrijven die gebruikmaken van de haven, meer dan vandaag naar het spoor te leiden voor het goederentransport?

Hoe beoordeelt u de samenwerking met de verschillende partners? Het gaat natuurlijk niet om Vlaanderen alleen. Het is samen met de haven, samen met Infrabel. Hoe beoordeelt u de samenwerking bij de realisatie van deze nieuwe infrastructuur?

De burgemeester van Brugge heeft al duidelijk laten weten dat er voor de spoordoorgang in Lissewege, een klein mooi dorpje vlak bij de haven, nog oplossingen moeten worden gezocht opdat het dorp niet zou lijden onder het spoorverkeer. Wat is uw visie daarop? Is er voldoende proactief gehandeld om de overlast afdoende te mitigeren?

Dan kom ik bij mijn laatste vraag. De ontsluiting van de haven van Zeebrugge is, zoals gezegd, al jarenlang een heet hangijzer. Maar de mogelijkheden zijn natuurlijk niet oneindig. We hebben de estuaire vaart, we hebben het wegtransport, we hebben het goederentransport, maar de Vlaamse overheid investeert niet alleen in die vormen van ontsluiting. Ook het project Stadsvaart kan een rol spelen bij de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Optimalisatie van het kanaal Gent-Oostende evenzeer, wat nodig is, want als je alleen het project Stadsvaart zou uitvoeren, dan heb je misschien iets gedaan aan de mobiliteit in en rond Brugge, maar het gaat er ook over om dat goederentransport via die Stadsvaart en het kanaal Gent-Oostende richting het hinterland te gaan vervoeren. Kunt u meer uitleg geven over de actuele stand van zaken met betrekking tot deze twee andere grote en belangrijke projecten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mijnheer Maertens. De ontsluiting van de haven van Zeebrugge via het spoor is een enorme meerwaarde. We willen in het goederentransport altijd naar de drie assen kijken: het spoor, het water en de weg. Het vormingsstation zal een enorme verbetering en een enorme efficiëntiewinst betekenen voor het spoorverkeer in het havengebied van Zeebrugge.

Door een vermindering van de rangeerbewegingen en door een goede inpassing in de omgeving zal dit een enorme meerwaarde zijn. Toen ik ter plaatse was, werd dat ook bevestigd door de bedrijven die daar op dit ogenblik al gebruikmaken van het spoor. Zij zagen dat ook allemaal als een enorme meerwaarde. In de toekomst moet de ingebruikname van het vormingsstation op zich al leiden tot een verhoogde aantrekkelijkheid van het spoor voor het goederenvervoer. Dat zal bijdragen tot de modal shift en zal die modal shift verder faciliteren.

Wij zullen uiteraard in overleg blijven met onze federale collega's. Het is niet omdat dit nu rond is, dat het daarmee einde verhaal is. Neen, wij blijven met de federale collega's, bevoegd voor het spoorvervoer, en uiteraard ook samen met de Port of Antwerp-Bruges verder bekijken welke bijkomende maatregelen er nog moeten worden genomen voor de modal shift van het goederenvervoer richting het spoor. Er zijn op die bijeenkomst nog wel wat engagementen ten aanzien van elkaar uitgesproken. We moeten blijven samenwerken. Er zijn op dit moment nog verschillende andere initiatieven lopende, zoals Multimodaal Vlaanderen en de verlaagde rijpadvergoeding, die daar ook een meerwaarde kan betekenen om andere bedrijven aan te trekken.

Infrabel en de haven zijn belangrijke partners in onze Vlaamse ambities voor de modal shift. We weten dat het project in Zeebrugge inderdaad wel wat lang

geduurd heeft: twaalf jaar, dat is langer dan initieel voorzien. Maar over het algemeen kunnen we toch wel zeggen dat die samenwerking goed en vlot verlopen is. We blijven in de toekomst zeker kijken hoe we die spoorambities verder kunnen realiseren.

Wat de overlast voor de bewoners betreft, waar onder meer de burgemeester van Brugge aan refereerde in de pers, kan ik u meegeven dat er al geluidsschermen geplaatst zijn. Een toename van het treinverkeer zou voor overlast kunnen zorgen aan de overweg ter hoogte van de Stationsstraat. Op dit ogenblik is Infrabel aan het bestuderen of er nog steeds andere oplossingen nodig zijn, zoals eventueel het verplaatsen van het perron of het afschaffen van een overweg. Daaromtrent is op dit ogenblik dus nog studiewerk lopende bij Infrabel. Gelet op de onzekerheid en de hoge kostprijs van die oplossingen werd er op dit moment nog geen specifiek budget opgenomen in het meerjarenplan van Infrabel. Men gaat dus kijken of er bijkomende maatregelen nodig zijn, ja dan neen. En dan zal daar ook op teruggekomen worden. Alleszins hoopt men dat die geluidsschermen toch al enig soelaas kunnen brengen.

Wat kunnen we nog meer doen om de modal shift te faciliteren en ervoor te zorgen dat er meer gekozen wordt voor transport over het water? De estuaire vaart hebben we al gehad. Dat is sowieso een belangrijk aspect.

Verder vraagt u onder andere naar de optimalisatie van het kanaal Gent-Oostende en het project van de Stadsvaart. In het geval van het kanaal Gent-Oostende betreft het een opwaardering tot CEMT-klasse (Conferentie van Europese Ministers van Transport) Va-waterwegverbinding, dus voor schepen tot 2500 ton. Hier worden een aantal concrete stappen ondernomen, onder meer in het kader van het Stadsvaartsproject. Ten eerste zijn de uitvoeringsplannen voor de vervanging van de Steenbruggebrug en het rechtekken van de kanaalbocht aldaar afgewerkt. We kijken nu naar het formele vergunningstraject dat is opgestart. We denken toch wel dat dit een ambitieus project is, waarvan de uitvoering op het terrein voorzien wordt in dit najaar. Dat is alleszins een belangrijk aspect in het nautische knelpunt in de doortocht van Brugge.

Daarnaast zijn er ook andere elementen die het Stadsvaartproject verder faciliteren. Zo wordt onder meer gedacht aan de definitieve vervanging van de Kruispoort I-brug en de mogelijke pps-waardigheid (publiek-private samenwerking) van de opwaardering van de Dampoortsluis. U weet dat we in juli 2021 met de Vlaamse Regering een aantal DBFM-projecten (Design, Build, Finance, Maintain) hebben uitgerold. Daar zat ook de Dampoortsluis bij. Het verdere traject is op dit ogenblik lopende. We hopen dat we ook daar zo snel mogelijk meer uitsluitsel over kunnen geven.

Verder hadden we recentelijk de aanvaring van de Krakelebrug. Daarvoor werd het studie- en ontwerptraject tot de versnelde herbouw van deze brug opgestart, wat ook noodzakelijk is. Er zijn ook besprekingen in afronding tussen Infrabel, de stad Brugge en De Vlaamse Waterweg om het nautische knelpunt van de Waggelwater-spoorbrug weg te werken op het traject Brugge-Oostende, om zodoende ook hier te zorgen voor een verbeterde hinterlandontsluiting van Oostende.

Ten slotte hebben we ook nog de uitwerking van het socio-economisch monitoringsinstrument (SEMI) voor de ontsluiting van de kusthavens. Ook dat project is lopende. Een eerste statusrapport wordt in de eerste helft van 2023 verwacht. Bijkomend kunnen we ook nog melden dat De Vlaamse Waterweg dit jaar een globale voorontwerpstudie opstart inzake de algehele opwaardering van het kanaal Gent-Oostende, tussen Schipdonk en het sas Slijkens, naar een CEMT-klasse Va-waterweg.

Dat zijn, in een notendop, alle projecten die op dit ogenblik lopende zijn. Voor heel wat projecten kan er dit jaar zeker nog meer uitleg komen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u wel, minister, voor het antwoord. Het is heel erg duidelijk. U wordt niet gespaard als het gaat over de Krakele, Waggelwater, en dergelijke meer. Allemaal begrippen die voor iemand van de andere kant van het land misschien wat vreemd in de mond klinken.

Ik wou het nog even hebben over de Dampoortsluis, minister. U zegt dat jullie dat hebben opgenomen in die DBFM die er komt. Ik weet – omdat ik zelf in de stad betrokken ben met twee bruggen, waarvan minstens één onderdeel zal vormen van die DBFM – dat dat eigenlijk een programma is dat vanaf 2030 echt in uitvoering zal zijn. Betekent dat dat er voor 2030, wat betreft de Dampoortsluis, niet meteen schot in de zaak verwacht moet worden? Of hoe moet ik dat gaan zien?

Tot slot misschien een kleine pluim voor De Vlaamse Waterweg en de diensten die betrokken waren bij het infomoment over de Steenbruggebrug. Ik heb een algemeen directeur in de stad die een Bruggeling is. Die is daarnaartoe geweest, en ik moet zeggen: alle lof voor de organisatoren. Het mag ook wel eens gezegd worden als het goed is, denk ik.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, de vraag van collega Maertens gaat hier specifiek over de haven van Zeebrugge, maar ik had het graag opengetrokken tot het goederenvervoer tout court. Vorige week, denk ik, hadden we in de plenaire een vraag, een discussie over het vervoer via het water. Hier gaat het wel specifiek over het goederenvervoer over het spoor. Het grote verschil zit hem er natuurlijk in dat de waterwegen eigenlijk in het beheer zijn van Vlaanderen. Dat is een Vlaamse bevoegdheid. En het spoor is een federale bevoegdheid. Hier zijn we dus eigenlijk echt wel afhankelijk van de interfederale samenwerking.

Ik denk dat we het er allemaal wel zeker van zijn dat er heel veel winst nog te boeken valt bij het goederenvervoer, het goederentransport, via het water of via het spoor. Als ik even kijk naar de cijfers van het goederenvervoer via het spoor, als ik België vergelijk met andere Europese landen, denk ik dat we toch wel een beetje van onderen staan. Het is gewoon een feit dat we van onderen staan. We zitten in België maar met 9 procent van het goederenvervoer dat via het spoor gaat. Als men kijkt naar Zwitserland of Oostenrijk, daar is dat 35 procent of 32 procent. Ik denk dus dat we hier wel nog heel veel winst te boeken hebben.

Het is natuurlijk ook wel zo – en collega Keulen heeft daar vorige week ook naar verwezen – dat alles afhankelijk is van de kosten van het transport. Ik denk dat de bedrijven nog altijd de kostprijs van hun transport berekenen, en als het nu nog altijd goedkoper is om urenlang in de file te staan met een vrachtwagen, in plaats van over het water of via het spoor te gaan, dan denk ik dat we als overheid wel nog bepaalde stappen gaan moeten ondernemen, en de bedrijven gaan moeten stimuleren en ondersteunen om toch een 'modal switch' te maken en toch veel meer in te zetten op het goederentransport op het spoor of via het water.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): De collega zegt het juist. Het zijn allemaal termen die misschien een beetje raar klinken voor wie niet van de kanten van Brugge is. Maar mij komen ze heel bekend voor.

Uiteraard is de ontsluiting van de haven van Zeebrugge heel belangrijk: de binnenvaart, het spoor. Maar ik wil toch twee opmerkingen maken.

Wat Lissewege betreft, wil ik hier toch nog eens aan de alarmbel trekken over de leefbaarheid van Lissewege. Ook vorige week hebben wij nog met de voltallige gemeenteraad beslist om daar zelfs plaatselijk verkeer te gaan invoeren, omdat het witte dorp zo kreunt. Ik heb u ook al veel vragen gesteld over de verkeers-onveiligheid en de hoge druk voor de mensen op het vlak van leefbaarheid. Dus als daar al plannen zouden zijn om spoorwegen te leggen, gaat daar toch wel serieus met de plaatselijke bevolking overlegd moeten worden.

En wat betreft de Stadsvaart: dat zijn allemaal mooie langetermijnplannen, maar ook daar zijn al zeer veel vragen over gesteld. De Krakelebrug werkt niet. De Kruispoortbrug is ook stuk. Die is momenteel vervangen aan een kostprijs per dag die ik hier niet durf zeggen. Ik wil hier dus toch wel pleiten om met lange termijn met die plannen van die Stadsvaart bezig te zijn, maar Brugge toch te helpen met zijn bruggenmiserie. En mij wordt verteld – ik kan dat niet helemaal inschatten – dat het voornamelijk is door jarenlang slecht onderhoud dat wij met enorm verouderde bruggen zitten. Dus ik hou toch een pleidooi om de bruggen die er zijn, ook te doen werken en snelle oplossingen daar te voorzien.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen en suggestie. Ik hoop dat ik als Limburger de benaming van al die bruggen – de Krakelebrug en de Waggelwaterspoorbrug – goed heb geuit. Ik hoorde dat daar zo een klein beetje een opmerking rond werd gemaakt, maar alleszins is het zeker belangrijk.

Bij aanvang van deze legislatuur werden we onmiddellijk geconfronteerd met heel wat bruggen in slechte toestand. We zijn daar ook onmiddellijk mee aan de slag gegaan. U heeft het mooi uitgedrukt mevrouw Lambrecht – de 'Brugge-bruggenmiserie' – maar het is niet alleen beperkt tot Brugge, het is ook ruimer dan dat. Vandaar dat we dan ook dat assetmanagement doen rond al onze assets, waarbij al onze bruggen, maar ook onze keermuren en onze tunnels mee in kaart zijn gebracht. We weten allemaal dat die infrastructuur vandaag de dag allemaal dateert van de jaren 60, jaren 70. Die hebben eigenlijk de leeftijdspiramide bereikt dat ze stilaan aan vervanging toe zijn.

De onderhoudsachterstand heeft daar ook mee te maken. We hebben destijds een studie gehad van Deloitte: 'Eerst houden, dan bouwen.' We zijn daarmee aan de slag gegaan en hebben alles in kaart gebracht. We hebben dat assetmanagement uitgerold. We hebben al onze bruggen, al onze assets, in verschillende categorieën onderverdeeld qua kwaliteitsindicatoren (KI's). Er zijn vijf dergelijke kwaliteitsindicatoren, waarbij categorie 4 en categorie 5 in slechte, of zeer slechte toestand zijn, en waarbij we ook onmiddellijk het engagement hebben genomen om die die in heel slechte toestand zijn, die categorie 5, en ook die lijst met die prioritaire kunstwerken, versneld gaan uitrollen.

Daar zijn we volop mee bezig, maar daarnaast – want we weten dat het dynamische lijsten zijn – kijken we ook al naar de bruggen van categorie 3 en categorie 4 om ook daar een antwoord op te bieden. Daarvoor hebben we specifiek in juli 2021 die DBFM-constructies naar voren gebracht en onder andere een aantal van die bruggen. Ook bijvoorbeeld het verhaal van de Dampoortsluis is opgenomen in die DBFM-constructies. Het fiat is gegeven in juli 2021, om vervolgens de respectievelijke administraties aan de slag te laten gaan om die selectieleidraad uit te rollen, en dan is het nu het moment dat we dat snel in de markt kunnen plaatsen en bepaalde firma's kunnen rekruteren. Dan is het werk maken van enerzijds de studie, de ontwerpen en ook de bouw van die bruggen.

Natuurlijk, vanwege het feit dat we soms een aantal bruggen in slechtere toestand hebben – de Krakelebrug is daar een van –, moeten we soms ook sneller schakelen.

Voor die andere – want in dat verhaal van die DBFM weet ik uit het hoofd dat het voor 1 luik ging over 42 bruggen, en dan is er het verhaal van de Dampoortsluis en nog 3 andere aspecten – is het de bedoeling dat we 2023-2024 aanwenden om die plaatsingsprocedures afgerond te hebben. En dan kan men beginnen met de uitrol van de werken. Dus ik denk dat 2030 ietwat te ver bekeken is. Ik vermoed dat we begin volgende legislatuur met die werken al kunnen beginnen, en dit naar gelang de noodwendigheden van de brug, zijnde categorie 4 of zijnde categorie 5.

Wat betreft de leefbaarheid van Lissewege: zoals ik daarstraks al heb gezegd, kijken we daar zeker naar. Op dit ogenblik is Infrabel aan het bekijken of men toch bijkomende werken moet doen, zoals het perron gaan verleggen of het knooppunt van de sporen ietwat verder leggen, maar we hebben daar zeker oor voor. We kijken nu even wat Infrabel zelf gaat doen. Als de geluidswanden niet voldoende soelaas brengen, dan moeten we zeker in gesprek gaan met de bewoners. Ik hoor dat de gemeenteraad daarover recentelijk ook nog heeft samengezeten. Dus we nemen dat zeker ter harte.

Het is natuurlijk zo dat men daar enerzijds die woonomgeving heeft, en anderzijds ook heel die economische site rond de haven met haar spoorontwikkelingen, waardoor we die modal shift willen faciliteren. Het voordeel voor het ene heeft soms het nadeel voor het andere, maar we gaan daar sowieso in samenspraak met Infrabel kijken wat daar nog moet gebeuren. Ik wacht nu dus eerst op de terugkoppeling van Infrabel om dan vervolgens nog te kijken of er al dan niet bijkomende maatregelen moeten worden genomen, in overleg met het gemeentebestuur zelf.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de eventuele extra veiligheidsmaatregelen op jaagpaden na het dramatische ongeval waarbij een fietser in de Zenne belandde – 1350 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tragische fietsongeval op de F1 in Zemst – 1360 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid inzake fietspaden langs jaagpaden – 1379 (2022-2023)

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' – 1387 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, langs de Vlaamse waterwegen liggen er voor meer dan 2000 kilometer aan jaagpaden. Die jaagpaden zijn nu in de eerste plaats dienstwegen noodzakelijk voor het onderhoud van de kanalen, waterwegen, oevers, kaaimuren en bruggen. Ze worden echter ook intensief gebruikt door wandelaars en fietsers, recreatief, maar ook in toenemende mate voor woon-werkverkeer. Delen van jaagpaden zijn zelfs onderdeel van fietssnelwegen,

bijvoorbeeld de F20, de F1, de F5 en de F72, waar ook speedpedelecs mogen rijden. Recent vond er op de fietssnelweg F1 in Zemst een dramatisch ongeval plaats, waarbij een jonge vrouw in de Zenne belandde. Zoekacties leverden tot op vandaag helaas geen resultaat op.

In dat verband wordt nu de vraag gesteld of er bij de aanleg van de betreffende fietssnelweg wel voldoende aan de veiligheid werd gedacht. Als meerdere fietsers naast elkaar rijden, moet er weinig gebeuren om gevaarlijke toestanden te creëren. Ook wie onoplettend is of wegschuift met de fiets dreigt in het water te belanden. "Er had een afsluiting langs het gevaarlijke stuk langs de Zenne moeten staan", klinkt het. "Op sommige knelpunten zijn er bijvoorbeeld balustrades aangebracht. Maar het volledige jaagpad gaan beveiligen, lijkt mij moeilijk", reageerde de burge-meester van Zemst. De Vlaamse Waterweg, beheerder van het jaagpad, wil voorlopig niet reageren, maar toonde zich wel bereid om in dialoog te gaan en om te bekijken of er iets extra moet gebeuren zodra er duidelijkheid is over de omstandigheden.

Het dramatische ongeval was overigens geen alleenstaand feit. In januari 2020 stierf een jongeman na een ongelukkige val in het kanaal van Vilvoorde. Ook op de plaats van dat incident was er geen reling aanwezig.

Minister, zult u naar aanleiding van dit dramatische ongeval laten onderzoeken welke veiligheidsmaatregelen er nodig zijn om dergelijke dramatische ongevallen aan onze jaagpaden maximaal te voorkomen? Beschikt u desgevallend over een lijst van gevaarlijke plaatsen waar veiligheidsmaatregelen – desgevallend een afsluiting – levens zouden kunnen redden? Welke initiatieven kunt of wilt u in dit verband nemen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, helemaal in dezelfde lijn. Twee weekends geleden belandde een 25-jarige vrouw met haar fiets in de Zenne. Tot op heden is ze nog steeds vermist. Haar fiets werd ondertussen teruggevonden. Het voorval deed zich voor in Zemst, in een bocht vanuit de Brusselsesteenweg op de fietssnelweg F1, waar men langs enkele voetbalvelden in het donker langs het water moet fietsen.

De tragedie doet inderdaad terugdenken aan die van de 21-jarige jongeman die drie jaar geleden op nieuwjaarsnacht verdronk in het kanaal aan De Kruitfabriek in Vilvoorde. Onlangs pas, drie jaar na het dodelijke ongeval en na aandringen van de ouders van het slachtoffer, kreeg die kade waarlangs ook de F1 loopt een reling.

Minister, ik denk dat we voor een moeilijke uitdaging staan, want er zijn natuurlijk heel veel waterlopen in Vlaanderen en het is onmogelijk om die allemaal te gaan afboorden met veiligheidsrelingen. Het is echter zeker en vast nodig om eens grondig te bekijken op welke plaatsen er echt risico's zijn en wat we daar dan aan kunnen doen. In uw antwoord op schriftelijke vraag 219 van 8 november 2022 gaf u aan dat er op verzoek door De Vlaamse Waterweg een evaluatie kan worden gemaakt van de inrichting van de openbare ruimte langs het water, waarbij dan een evenwicht wordt beoogd tussen de functies van het kanaal en de omgeving. U zei in het antwoord dat, als er elders dergelijke vragen zouden zijn, er dan steeds een afweging moet gebeuren die rekening houdt met de functie van de waterweg en zijn oevers enerzijds, en de veiligheid anderzijds.

Ook langs onbevaarbare waterlopen is aandacht voor de veiligheid van fietsers zeer belangrijk. Dat geldt niet alleen voor fietsers, maar voor iedereen, maar het geldt zeker langs fietspaden. Op risicoplatsen kan een degelijke afsluiting en/of een goede verlichting drama's voorkomen.

Minister, mijn vragen zijn de volgende. Zijn er richtlijnen voor fietspaden naast waterwegen? Stond de plaats van het ongeval in Zemst bij uw diensten bekend als

een gevaarlijke plaats? Is er een overzicht van dergelijke gevaarlijke locaties op fietspaden langs bevaarbare en langs onbevaarbare waterlopen? Als dat niet zo is, zult u dan de opdracht geven om zo'n overzicht te maken? Hoe wilt u de veiligheid van fietspaden langs waterwegen op een structurele manier monitoren en verbeteren?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, het feit dat er uit verschillende hoeken over dit thema vragen komen, geeft aan dat het iets is dat leeft, iets dat op een zeker ogenblik aan de keukentafel wordt besproken. De aanleiding kennen we, die ga ik niet herhalen. Buurtbewoners beweren dat het fietspad, dat zich op het jaagpad bevindt, gevaarlijk is. Je krijgt altijd die discussie over de veiligheid van jaagpaden die ook als fietspad worden gebruikt.

Volgens mobiliteitsprofessor Dirk Lauwers is er op het vlak van jaagpaden gebruiken als fietspaden nog veel werk aan de winkel. Waar het ondertussen al jaren de gewoonte is om fietspaden langs de gewestwegen om de twee jaar te controleren of ze aan de richtlijnen voldoen, is dit niet het geval bij de jaagpaden die als fietspad worden gebruikt. Volgens de professor zou de veiligheid verhoogd kunnen worden met een aantal ingrepen: een witte lijn, waardoor een fietser weet wanneer deze het fietspad verlaat; een redresseerstrook langs beide zijden van het jaagpad – dat is een soort van aarden strook, maar dan stevig genoeg zodat mensen gealarmeerd worden dat ze van het jaagpad afdalen –; ook wordt verlichting naar voren geschoven. Maar dit zijn al lang geen kleine ingrepen meer en bovendien zit je daar vaak in gebieden waar men kiest voor lichtarmoede in een wereld die voor de rest overbelicht en verlicht wordt.

In concreto komt het erop neer dat de ontwerpfilosofie van vergevingsgezinde infrastructuur ook op jaagpaden, die fietspaden en vooral fietssnelwegen zijn, wordt toegepast. Het ideale is dat er, net zoals bij de fietspaden, een systematische controle komt om dan een prioriteitenlijst op te maken. Een eerste indicatie, totdat dergelijke controle er is, kan gebeuren op basis van de ongevalsgegevens.

Indien het gaat over verantwoordelijkheid is dit technisch gezien De Vlaamse Waterweg. Maar professor Lauwers kwam met de suggestie dat deze rol het best weggelegd is voor de provinciebesturen of in de toekomst, gezien de nieuwe bestuurlijke indeling, minister, de regio's. Het zou een stuk hun rol zijn verantwoordelijkheid, kwaliteit en de daarmee gepaard gaande verhoogde veiligheid van die fietspaden die geïnstalleerd zijn op jaagpaden, te bewaken. De volgende vragen spruiten dan uit mijn inleiding voort.

Hoe ziet het kwaliteitsbeleid van de fietspaden en fietssnelwegen op de jaagpaden er vandaag uit, minister?

Hoe staat u tegenover de suggestie van professor Lauwers om de rol van aanleg, onderhoud en kwaliteitscontrole en verbetering toe te vertrouwen aan de provincies, dan wel aan de nieuw gevormde regio's?

Zouden die instanties dan kunnen rekenen op een stuk kwaliteitscontrole door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)? AWV zou de bevindingen die zij doen en de kennis die zij hebben over deze jaagpaden, ingericht als fietspaden, kunnen delen met diegene die bestuurlijk verantwoordelijk is. Laten we doorredeneren in de redenering van professor Lauwers, dan zijn dat ofwel de provinciebesturen, dan wel de regiobesturen, dan wel De Vlaamse Waterweg. De bekommernis is vooral: hoe kunnen we de veiligheid op die jaagpaden, ingericht of gebruikt als fietspad, verhogen?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ik steun uiteraard de vraag van de vorige vraagstellers, naar aanleiding van het ongeval. Mijn vraag ging over cijfers om ons op te baseren.

Tijdens de commissievergadering Mobiliteit en Openbare Werken van 19 januari 2023 liet u, in antwoord op mijn vraag over de jaagpaden, weten dat de studie over de jaagpaden 'Functioneel en recreatief medegebruik van de jaagpaden in Vlaanderen' in een finale fase beland was. Deze 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. Er zou een laatste revisie zijn en de beleidsvisie zou op 25 januari 2023 afgetoetst worden op de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg. Ik heb de volgende vragen.

Werd deze studie ondertussen gefinaliseerd? Zo neen, wanneer zal dat gebeuren? Zo ja, wat zijn de resultaten van de studie?

Welke aanpassingen zullen er gebeuren om op korte en/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, collega's, voor de vragen. Ik denk dat het in de eerste plaats gepast is dat we ons medeleven betuigen aan de nabestaanden van de twee slachtoffers die er in dat weekend vielen. De ene in het Albertkanaal, de andere in de Zenne.

We hebben het er in het verleden al vaker over gehad, we hebben recentelijk ook de studie gehad rond de lichtvisie van onze gewestwegen en onze fietspaden, een lichtvisie die opgemaakt wordt in samenspraak met het Departement Omgeving. Het is altijd een afweging tussen enerzijds het ecologische aspect en anderzijds het verkeersveiligheidsaspect. Ik heb die studie zelf door onze verkeersveiligheidstafel, door onze taskforce, laten doen omdat we toen eigenlijk zagen dat overal waar er natuurwaarden waren, ervoor geopteerd werd niet te verlichten. Terwijl we anderzijds telkens zeggen dat we die modal shift inzake personenvervoer willen faciliteren, we willen meer mensen op de fiets. En meer mensen op de fiets – het is al vaak door de collega's hier in de commissie gezegd – zal pas gebeuren als fietsen veilig en comfortabel kan gebeuren. Dat wil ik hier heel duidelijk stellen: als we de afweging maken om meer mensen op de fiets te krijgen, dan zal er ook de nodige verlichting, al dan niet ecologische, geplaatst moeten worden, zodat het fietsen in veilige omstandigheden kan gebeuren.

Eerst zal ik nu een algemeen antwoord geven over de jaagpaden. We weten allemaal dat jaagpaden eigenlijk dienstwegen zijn. We hebben in totaal een 2000 kilometer aan jaagpaden langs een 1000 kilometer bevaarbare waterlopen die beheerd worden door De Vlaamse Waterweg. Dat zijn dus dienstwegen, geen exclusieve fietspaden. We hebben wel altijd gezegd dat daar het recreatief medegebruik wordt getolereerd. Iedereen vindt het aangenaam en leuk om langs die waterwegen te fietsen, en dat moet zeker ook kunnen.

Een jaagpad heeft een specifiek statuut waardoor fietsers er wel toegelaten zijn, naast andere gebruikers zoals wandelaars, maar zelfs in beperkte mate autobestuurders die er beroepshalve moeten zijn, denk aan diegenen die inspecties moeten uitvoeren, maar ook aan mindervalide hengelaars die een vergunning verkregen hebben, ook die kunnen het jaagpad betreden. Dit om te duiden dat er heel wat gebruikers op deze jaagpaden zijn.

Gezien de eigenheid van jaagpaden als dusdanig wordt er ook een aparte fiche opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen, waarbij men voor jaagpaden

de categorie 'gemengd verkeer' heeft opgenomen, en dus ook een minimale breedte van 2,5 meter wordt vooropgesteld en het gebruik van een schuwafstand om te voorkomen dat men in het water belandt.

De fietsintensiteit op onze jaagpaden is de voorbije jaren sterk toegenomen en natuurlijk verlangen de fietsers, terecht, een zekere kwaliteit. En zeker voor die trajecten die zijn opgenomen in het fietssnelwegennetwerk: van de 2000 kilometer gaat het hier om ruim 590 kilometer opgenomen in het fietssnelwegennetwerk.

Kortom, het is belangrijk dat mensen zich veilig kunnen verplaatsen op de jaagpaden, zeker de jaagpaden die opgenomen zijn als fietssnelwegen, maar ook de andere. Dus is het sowieso goed dat ze zich daar veilig kunnen verplaatsen. En is het goed dat De Werkvennootschap er ook alles aan doet om die jaagpaden in een voortdurende goede staat van onderhoud te plaatsen. Sinds deze legislatuur kan ik u meegeven dat De Vlaamse Waterweg al meer dan 150 miljoen euro heeft uitgetrokken om in fietsvoorzieningen te faciliteren.

Ik maak even een zijsprong naar de studie waarnaar mevrouw Lambrecht vraagt, en waar ook in het verleden al een paar keer naar gevraagd werd, met name de studie rond functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden. Ik heb vorige keer al gezegd dat die zo goed als final is. Ze zou normaal geagendeerd zijn geweest op de vorige raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg, maar dat is nu voorzien voor maart 2023. Ik neem aan dat de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg, als eigenaar van de jaagpaden, zich eerst moet kunnen uitspreken of die er zijn goedkeuring aan kan geven. Dan zal het ook hier besproken worden.

Ik zal de visie ook voorleggen aan de Taskforce Verkeersveiligheid, maar ik denk niet dat we daarop moeten wachten, gelet op het feit dat er hier al vaak naar gevraagd is. We zullen ze hier zeker ook bespreken. U zult dan zien dat de inrichtingsprincipes en alle voorzieningen daarin aan bod komen, zoals de afmetingen, het fietscomfort, de informatieverstrekking, de winterdiensten en dergelijke meer. Dat zal allemaal aan bod komen. Na maart kan hier in de commissie dus een bespreking ingeboekt worden om daar verder op in te gaan.

Dan kom ik specifiek bij de kwestie van het jaagpad langs de Zenne in Zemst, en wat daar gebeurd is. De juiste omstandigheden van het ongeval kennen we op dit ogenblik niet. Ik denk ook niet dat het aan ons is om dat te onderzoeken. Wat we op dit moment wel willen meegeven is dat het jaagpad langs de Zenne, in Zemst of in Epegem, deel uitmaakt van de fietssnelweg F1. Die is recent heraangelegd, in 2019. Die inrichting is gebeurd volledig conform de door de gemeentelijke begeleidingscommissie goedgekeurde unieke verantwoordingsnota Zenneroute. Daar zitten alle partners aan tafel: De Vlaamse Waterweg, het Departement Omgeving, en het gemeentebestuur. Daar is men gekomen tot die unieke verantwoordingsnota, met concrete afspraken over hoe de inrichting van de F1 op het jaagpad langs de Zenne er moet uitzien.

Wat staat er in die unieke verantwoordingsnota? Enerzijds dat er een dwarsprofiel is met een jaagpadbreedte van drie meter vijftig, en een schrikzone tussen het jaagpad en de Zenne van vijftig centimeter. Conform de nota werd er geen reling aangebracht, en was er ook geen verlichting. Er is alleszins niet voorzien in verlichting, specifiek wegens ecologische aspecten. Er is gevraagd om geen verlichting tussen 23.00 uur en 6.00 uur en ook om werk te maken van een vleermuisvriendelijke verlichting. De gemeente zou sowieso instaan voor het onderhoud en de verbruikskosten van de verlichting, en de provincie zou de aanleg en het onderhoud van de verlichting financieren. Het jaagpad is op dit ogenblik in goede staat van onderhoud, maar er was nog geen verlichting voorzien.

Een aantal collega's vragen hoe we de verkeersveiligheid kunnen verhogen. Voor De Vlaamse Waterweg geldt in elk geval dat op gevaarlijk locaties, bijvoorbeeld

waar een weg op het jaagpad uitkomt, vandaag al een aantal veiligheidsmaatregelen worden genomen. Dat gebeurt bijvoorbeeld door het afschermen met een vangrail of door middel van een leuning. Het is echter noodzakelijk om de staat van de jaagpaden nog grondiger in kaart te brengen. Daarom werkt de Fietsersbond op dit ogenblik, in opdracht van De Vlaamse Waterweg, aan een inventaris van de jaagpaden die nog dit voorjaar zou moeten worden afgerond. Uit die inventarisatie zal onder andere moeten blijken waar eventueel bijkomende ingrepen nodig zijn. Ik hoop dan ook dat iedereen dat met brede blik en open vizier bekijkt en dat we niet telkens weer de terugkoppeling krijgen dat het wegens ecologische verbindingen of aspecten niet verlicht mag worden, zoals dat tot op heden vaak gebeurde. Alleszins zullen we, als we die inventaris van de Fietsersbond krijgen, een duidelijker zicht krijgen op welke prioritaire ingrepen er nog moeten gebeuren.

De heer Keulen vroeg specifiek naar de rol van de provincies. De Vlaamse Waterweg is langs de bevaarbare waterlopen bevoegd voor het beheer van de jaagpaden en neemt die taak ter harte. Dat neemt niet weg dat er nauw wordt samengewerkt met steden, gemeenten en provincies, zeker als die jaagpaden deel uitmaken van het fietssnelwegennetwerk of van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

De provincies staan samen met de Vlaamse overheid en de lokale besturen in voor de realisatie van die fietssnelwegen. De Vlaamse Waterweg neemt dus ook daar zijn taak ter harte en zorgt dat er ook daar rekening wordt gehouden met alle veiligheidsaspecten.

In Zemst ging het om een fietssnelweg die recent is heraangelegd, die voldoende breed is met een voldoende brede schrikzone. Wat de finale omstandigheden van het ongeval waren, dat zullen we pas weten als het onderzoek grondig gevoerd is door de betrokken veiligheidsdiensten. Ik denk, eens te meer, dat we wakker moeten blijven voor voldoende verlichting. Dat moet een prioriteit krijgen boven tal van andere aspecten, willen we dat meer mensen zich met de fiets kunnen verplaatsen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Het is inderdaad zo dat de jaagpaden heel wat gebruikers tellen. En dat is maar goed ook, zou ik zeggen. Ik denk dat dat het best ook zo blijft. Kijken we maar naar de voorbije coronaperiode. Dan zag je dat heel veel mensen oprecht content waren dat er jaagpaden langs de waterwegen in hun gemeente liepen, want heel veel mensen gingen wandelen en fietsen. Maar zoals gezegd, lopen die jaagpaden ook vaak door ecologisch belangrijke gebieden, zoals hier bijvoorbeeld in Zemst.

U zegt dat er een afweging moet worden gemaakt tussen enerzijds de ecologische aspecten en anderzijds meer veiligheid en meer verlichting en dergelijke meer. Ik denk dat die afweging heel gemakkelijk is. Het is jammer voor die vleermuis in Zemst. Ik heb niets tegen die beestjes. Die hebben zeker en vast hun nut. Maar ik denk dat een mensenleven altijd primeert boven het ecologische aspect. Ik denk dat we dat vooral voor ogen moeten houden.

En er zijn milieuvriendelijke oplossingen. Er is ecologisch vriendelijke verlichting. Ik kan daarbij verwijzen naar mijn eigen gemeente, waar wij ook een hele strook hadden waar er geen verlichting was en waar fietsers een onveiligheidsgevoel hadden. Het was ook een heel verlaten weg. De gemeente besliste om daar geen verlichting te plaatsen omdat het een ecologisch belangrijk gebied was. Uiteindelijk is men dan toch overstag gegaan en heeft men daar ecologisch vriendelijke verlichting geplaatst en het probleem was opgelost. Het heeft geen afbreuk gedaan aan de ecologische omstandigheden daar. Ik denk dus dat de veiligheid, en dan vooral de fysieke veiligheid, van de gebruikers van die fietspaden primeert.

Verder is het natuurlijk toe te juichen dat De Vlaamse Waterweg al 150 miljoen euro heeft geïnvesteerd. Ik denk dat we verder moeten doorgaan op die ingeslagen weg. Het is goed dat er in dat verband ook wordt samengewerkt met bijvoorbeeld de Fietzersbond. Ik heb begrepen dat er werk zal worden gemaakt van die prioriteitenlijst, minister. Hebt u er enig idee van tegen wanneer die lijst in gebruik zal kunnen worden genomen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik heb drie aanvullende vraagjes. Ten eerste, puur uit interesse: begrijp ik het nu goed dat de Zenne dan wordt beschouwd als een bevaarbare waterloop en ook op die manier wordt behandeld in het beleid?

Ten tweede denk ik dat verlichting op een aantal plaatsen een goede oplossing kan zijn, maar dat ook een reling een oplossing kan bieden, zeker als je in een bocht terecht komt, want dat zijn de meest risicovolle plaatsen om in het water terecht te komen. Dat is toch een oplossing die ik zeker ook zou meenemen en die misschien ook soms goedkoper kan zijn.

En ten derde meen ik opgevangen te hebben dat u de komende tijd ook vanuit een aantal lokale situaties de vraag zult krijgen wat men kan doen aan een gevaarlijke situatie die men daar heeft. We hebben het onderzoek van de Fietzersbond, maar op welke manier kunnen bijvoorbeeld lokale besturen aan De Vlaamse Waterweg signaleren dat ze met een probleem zitten en vragen hoe dat op een snelle manier kan worden opgelost?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik vind de laatste reeks opmerkingen heel constructief. Toch ook altijd spreken, collega's, met de nodige pudeur, als ik dat zo mag zeggen. Want we weten hier ook niet wat de aanleiding is van het ongeval. Gaat het om een medische oorzaak of heeft het te maken met onvoldoende of gebrekkige inrichting? We moeten daar altijd onze woorden wikken en wegen, vooral als daar in het verleden nog geen ongevallen van die omvang zijn gebeurd. We moeten ook afwachten of er inderdaad een persoonlijke, medische oorzaak was of een gebrekkige inrichting van die zone daar.

Minister, het is inderdaad heel belangrijk, want mensen vergeten heel vaak het recente en verdere verleden, maar die jaagpaden hadden een functie voor de dienstvoertuigen, voor diegenen die die waterlopen, bij manier van spreken, bevaarbaar en veilig moesten houden, het klassieke onderhoud met andere woorden. Gaandeweg zijn daar medegebruikers gekomen, de vissers als eerste en gelukkig ook de fietsers en dergelijke meer. Alles moet toch ook in de juiste chronologie worden geplaatst en waar je dat voor die fietsers kunt verbeteren. Dit zijn maatregelen, hoe klein ook, die bijdragen aan de modal shift. Dat gaat nooit gebeuren met een of andere 'big bang', maar dat gaat wel een optelsom zijn van 27, 57 of 157 maatregelen waardoor we de druk op de autowegen weghalen en mensen uit koning auto krijgen om te kiezen voor de fiets.

Ik vind die laatste opmerking van collega Stijn Bex om met de lokale besturen ... Want soms vind ik ook: nood breekt wet. Als je door ergens in een ecologisch waardevolle zone, die je zo ongerept mogelijk moet houden, op één plaats verlichting of iets reflecterends aan te brengen, potentieel mensenlevens kunt redden, dan moet je dat doen. Dat staat toch los van ideologie en dan gaat dat over iets dat alles overstijgt, namelijk het beschermen van levens. Soms denk ik dat lokale besturen zelfs bereid zijn om – daar zouden we ook vanuit het gewest wat soepeler in moeten kunnen zijn – de investering te doen omdat ze de nood kunnen verlichten, een gevaarlijke situatie kunnen oplossen of minder gevaarlijk

maken. Ze geven dan aan dat ze weten dat het niet hun bevoegdheid is, maar dat ze het in een soort van protocol willen gieten, zodat zij betalen en niet moeten wachten op een volgend gemeentelijk investeringsprogramma (GIP) of iets van die strekking. Daar zouden we ook eens over kunnen nadenken en dan kun je nog sneller naar meer verkeersveiligheid gaan.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): We gaan nog even wachten op de studie, die ons ook zal helpen met alles waarover hier wordt gepraat. Ik wil toch even aansluiten in verband met die verlichting. Je hebt enerzijds je infrastructuur, maar anderzijds is de verlichting om te fietsen zeer belangrijk, dat zeggen wij hier heel vaak. Ik zie in het buitenland heel vaak – en dat zult u vaker horen – verschillende soorten verlichting en dat hoeft niet uit de lucht te zijn, soms komt het uit de grond. In dat geval mailt men mij met de vraag waarom dat hier niet is. Er is ook heel veel slimme verlichting die pas aanslaat als je er passeert. Ik denk dat we veel meer die trend moeten bekijken, want collega Keulen zei het al: nood breekt wet. Ik denk dat er niemand – als je draagvlak zoekt – tegen verlichting kan zijn om te fietsen, al was het maar om veilig te fietsen op het vlak van ongevallen, maar ook om jezelf veilig te voelen als je over heel donkere paden moet. Ik ga niet zeggen 'als vrouw', want dat wil ik niet, omdat het voor mannen ook niet aangenaam is, maar ik rijd zelf, als dat al kan, liever drie kilometer om dan dat ik zoiets doe. Ik denk dat we daar ook veel meer mee moeten bezig zijn en ik hoor u als minister heel vaak praten over die taskforce verkeersveiligheid: het is mijn oproep om dat ook mee te nemen naar het fietsen en de fietsverlichting. We hebben er al heel vaak op gewezen, maar soms gebeurt op dat vlak niet genoeg en het klopt dat je dat met de lokale overheden moet doen, die kennen de plaatsen en de bochten. Misschien is dat wel een aandachtspunt dat in de toekomst meer kan worden meegenomen. Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik wil eerst en vooral toch de familie van de vrouw veel sterkte toewensen. Het onderzoek is nog bezig. Ik denk dat we toch wel een beetje respect moeten hebben voor die familie en vrienden. Ik meen – u hebt er ook al naar verwezen – dat er nog te weinig bekend is over het ongeval, over het wat, waarom en hoe om hier al keiharde conclusies te trekken. Ik denk dat we het er echter allemaal over eens zijn dat alle fietspaden tout court veiliger moeten en kunnen.

Ik heb een bijkomende vraag over het nieuwe lichtvisieplan. U hebt er ook zelf naar verwezen. Onze voormalige collega Jo Brouns, die momenteel uw collega is, heeft daar in maart 2022 een actuele vraag over gesteld. Het is een visie die al dateert van 2017. De nieuwe visie is nog altijd niet klaar. U hebt ernaar verwezen. Ik vraag me dus af, tenzij ik iets niet heb gehoord, wat de timing voor het nieuwe lichtvisieplan exact is. U hebt gezegd dat u bezig was met dat plan voor een lichtvisie, maar ik denk niet dat u een timing hebt vooropgesteld.

Tot slot: ik weet dat u ook regelmatig een tweestrijd hebt met uw collega van Omgeving. Als ik me niet vergis kon in Oostkamp een fietspad niet worden aangelegd omdat een stukje naast een bepaald bos moest worden aangelegd en er in dat bos bepaalde vogels zaten. Omdat het niet goed was voor de vogels in dat bos dat er daar een veilig fietspad rond zou lopen, heeft Omgeving, heeft Natuur en Bos een negatief advies gegeven. Misschien klinkt het hard, maar ik vraag me toch af wat er voorgeat: de veiligheid van de fietser of de bescherming van natuur en bos?

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Dag collega's. Minister, er is al veel gezegd. Ik sluit me aan bij heel wat collega's wat het ongeval zelf betreft. De collega's Keulen en Fournier hebben het al gezegd: enige voorzichtigheid is toch nog altijd aan te raden. We weten nog niet alles.

Minister, vooral dan wat de jaagpaden betreft, ben ik blij te horen dat die studie eraan komt. Ik heb daar ook al verschillende keren naar gevraagd. Daar zullen wel wat zaken in staan. Ik hoorde u bijvoorbeeld al spreken over de winterdiensten, maar ook over de breedte van de jaagpaden. Ik hoop dat daarbij ook de belijning en de maximumsnelheid in de bebouwde kommen eventueel zijn meegenomen. Dat hebben de collega's hier ook al gezegd. Zeker de heer Keulen deed een oproep om samen te werken met de lokale besturen, die vaak veel beter weten waar een jaagpad echt door iedereen wordt gebruikt, gewoon ook vaak als verbindingsroute naar scholen. Het is belangrijk dat de lokale besturen mee zijn ter zake, want zij kennen de specifieke situatie het best, denk ik. Waarom zouden ze niet wat mee willen investeren? 150 miljoen euro van De Vlaamse Waterweg, dat is mooi, maar ik denk dat er inderdaad wel samenwerkingsverbanden mogelijk zijn om die veiligheid te verbeteren.

Nog even over de lichten: ja, ik weet dat dat niet evident is, maar ik volg u daar wel in. Fietsen zal veilig en comfortabel moeten zijn als we ooit naar een volledige modal shift willen gaan. Dan zal er een evenwicht moeten worden gevonden tussen ecologie en comfort en veiligheid. Ik denk dat dat gesprek in ieder geval moet worden gevoerd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Verheyden, wat betreft die prioriteitenlijsten, waar ook andere collega's naar gevraagd hebben: het was de bedoeling – en dat zal het nog wel zijn – dat die in het voorjaar zouden worden afgerond, en dat dan de Fietsersbond dus zijn prioriteitenlijst kon geven aan De Vlaamse Waterweg. Maar men heeft wel nadien gevraagd om nog bijkomende trajecten mee te laten onderzoeken, mee te laten screenen. We krijgen alleszins een tussentijdse rapportering in het voorjaar, zodat we daar dan mee aan de slag kunnen gaan. Maar dat zal nog geen eindverhaal zijn. Dat zal eerder later op het jaar volgen. Men heeft mij alleszins gezegd dat men dit voorjaar die tussentijdse prioriteitenlijst zal krijgen. En dan kan De Vlaamse Waterweg daar ook mee aan de slag.

Het probleem van de verlichting is iets wat velen beamen. Ik denk ook dat we daar allemaal dezelfde mening over hebben: verkeersveiligheid moet hier sowieso voorrang krijgen. Willen we dat mensen meer de fiets nemen, dan moet dat in veilige omstandigheden kunnen gebeuren. En vandaar dat ook het aspect van verlichting aan de orde is. Ik wil daar ook even de zijsprong maken naar verlichting tout court, los van dit ongeval. Wegens de energieprijzen kregen we een tijd geleden plots de vraag om overal de verlichting te doven langs onze gemeente- en gewestwegen. Toen heb ik ook gezegd dat ik dat niet ging doen. Lokale besturen die dat wel willen, oké, 'so be it', die autonomie van de lokale besturen wil ik zeker honoreren. Maar op gewestwegen en zeker daar waar er veel conflicten mogelijk zijn, gaan wij dat niet doen. Ik weet dat een aantal lokale besturen toch gekozen hebben voor het verlichten van de energiefactuur. Andere kiezen om de lichten niet te doven en toch meer verkeersveiligheid te laten doorwegen. Iedereen moet daar voor zichzelf de rekening maken, maar alleszins vind ik dat we daar veel meer moeten inzetten op de meer structurele maatregel. En dat betekent: verkeersveiligheid te allen tijde prioriteit geven, en alleen maar lichten doven of geen verlichting aanbrengen als dat in samenspraak kan met voldoende verkeersveiligheid ter plaatse. Waarom die

zijsprong? Omdat dat ook het probleem is van al onze fietspaden en fietssnelwegen.

Sommige collega's vragen hier naar het lichtvisieplan. Wij hadden een lichtvisieplan besteld en wij hadden dat ook in 2021 gekregen. Maar laat ik nu maar even verwijzen naar mijn regio. Ik denk dat de Limburgers dat ook kunnen beamen: we hebben heel veel SBZ-gebieden (speciale beschermingszones) en daar zou geen enkel fietspad of fietssnelweg verlicht mogen zijn. Dat betekent de facto dat heel veel fietssnelwegen in onze regio geen verlichting hebben. We hebben recent een ecorecreaduct geopend, prachtig om te fietsen, een prachtig domein, waarbij ook heel wat ecologische maatregelen zijn genomen. Daar mag er geen verlichting komen. Dat betekent dat in de winterperiode na 17 uur tot 6 of 7 uur 's morgens daar niemand zal gaan fietsen, omdat het daar heel, heel donker is. Dat is juist waar we continu op blijven hameren. Als we die veiligheid willen hebben, dan moeten we, weliswaar rekening houdend met alle mogelijke nieuwe initiatieven die er bestaan inzake de verzoening met ecologische aspecten, dat volop faciliteren. Ik ben ongeveer een jaar geleden in Hoeilaart geweest, in de Druivenstreek, waar men ook in een heel natuurrijke omgeving een fietspad heeft aangelegd met vleermuisvriendelijke verlichting. Dat is dus het bewijs dat het kan. Het bestaat alleszins, en ik denk dat we daar dan ook volop moeten op inzetten, zodat de veiligheid zeker ook gegarandeerd kan worden.

De lichtvisienota voor fietspaden hadden we toen afgeklopt, maar die hebben we eerst ter goedkeuring voorgelegd aan de taskforce verkeersveiligheid, waar heel veel opmerkingen werden gelanceerd, omdat ook zij het aspect van verkeersveiligheid lieten doorwegen. Nadien is er dan nog over en weer gepraat tussen het Departement Omgeving en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Voor alle duidelijkheid: ik versta mij goed met mijn collega's binnen de Vlaamse Regering – want daar maakte ook iemand een opmerking over. Maar alleszins is tussen het Departement Omgeving, met daaronder dan het Agentschap Natuur en Bos (ANB), en het departement MOW, met daaronder dan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), wel degelijk nog verder overleg rond geweest. Ik dacht dat het zo goed als afgeklopt was, maar er was nog een aspect rond de snelheidsregimes. Ik zal het even checken als dat nog niet online staat, maar daar zal ik later wel nog op terugkomen.

Zoals ook al veel collega's gezegd hebben: in dit specifieke ongeval weten we dat nog niet. Daar kunnen inderdaad gezondheidsproblematieken, of wat dan ook, aan de dag liggen. Maar het gaat om een fietssnelweg waar nog geen verlichting is aangebracht, waaromtrent er afspraken zijn gemaakt met de provincie en het gemeentebestuur. Toekomstgericht zal men dat misschien gaan heroverwegen en toch de verlichting gaan laten branden. Dat zullen we verder moeten bekijken. Maar ik hoor hier wel iedereen hetzelfde standpunt innemen: de verkeersveiligheid moet hier primeren.

Mijnheer Bex, "de Zenne een bevaarbare waterloop": ik ben daar misschien wat snel geweest in mijn communicatie. Het gaat eigenlijk specifiek over alle waterlopen die De Vlaamse Waterweg in het beheer heeft. De Maas is ook niet bevaarbaar in onze contreien, maar heeft De Vlaamse Waterweg ook in het beheer. Dat geldt hier ook voor de Zenne. De Zenne is in het beheer van De Vlaamse Waterweg en zodoende is de nv verantwoordelijk voor de jaagpaden langs alle waterwegen die zij zelf in het beheer heeft, dus ook voor dit jaagpad, dat is omgevormd tot een fietssnelweg, en waaromtrent afspraken zijn gemaakt met de provincie en met de gemeente. Ook samen met die partners zullen we toekomstgericht kijken of daar ter plaatse al dan niet nog veranderingen moeten worden aangebracht. Maar het is maar een fietssnelweg die sinds 2019 op punt is gebracht, dus qua infrastructuur op het niveau van verantwoordelijkheid van De Vlaamse Waterweg denk ik dat hier geen pijnpunten spelen.

Maar ik ga opnieuw niet vooruitlopen op onderzoeken rondom het specifieke verkeersongeval hier of het andere verkeersongeval, langs het Albertkanaal, wat ook een fietssnelweg is. Ik denk dat we daar, opnieuw met respect voor de nabestaanden, moeten kijken wat het onderzoek verder zal opbrengen. Maar toekomstgericht blijf ik opnieuw hameren op de verkeersveiligheid langs al onze jaagpaden, fietspaden en fietssnelwegen. Ik denk dat we dat sowieso verplicht zijn aan de maatschappij, zeker als we oproepen om meer te gaan fietsen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik kan tot dezelfde conclusie komen als uzelf, en dat is inderdaad dat we met de collega's, denk ik, allemaal toch wel op dezelfde golflengte zitten, dat we maximaal moeten gaan voor de veiligheid van die fietsers, zeker als we de 'modal shift' willen bereiken.

Ik denk ook dat we er moeten naar streven om zoveel mogelijk aan die vergevingsgezinde infrastructuur te werken. Dat is die infrastructuur waar men ervan uitgaat dat daar fietsers fouten kunnen maken. Ik denk dat we zeker moeten uitgaan van dat principe, zodanig dat er zelfs met kleine ingrepen kan worden voorkomen dat dergelijke spijtige ongevallen ofwel tot een absoluut minimum worden beperkt, of zelfs compleet van de baan zijn in de toekomst.

Er wordt aan gewerkt, en dat kunnen we alleen maar toejuichen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb eigenlijk twee korte puntjes, minister, het is eigenlijk een spontaan idee: zo'n soort van MIA-programma (Mobiliteit Innovatief Aanpakken), maar dan langs die jaagpaden die in medegebruik zijn door de fietsers.

Ten tweede moet u toch met die lokale besturen rond de tafel gaan zitten, om zo een aantal lokale pijnpunten niet alleen te inventariseren, maar te zien wat nu de kortste weg is richting een oplossing. Misschien is dat via zo een nieuw MIA-programma, maar dan specifiek gericht op jaagpaden mede gebruikt door fietsers. Of misschien moet het lokale bestuur, de stad of de gemeente, ook daar de kans krijgen om te investeren, met maar één objectief, dat is inderdaad de fietsveiligheid te verhogen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het centrale fietsregister
– 1390 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de centrale fietsregistratie via MyBike
– 1397 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Het gaat over fietsdiefstallen en het centrale fietsregister. Dat is al meermaals aan bod gekomen in deze commissie. Een jaar geleden hebt u op mijn vraag om uitleg aangaande dit probleem reeds gesteld dat

het systeem van mybike in Brussel op de interministeriële conferentie (IMC) zou worden besproken om te kijken of dat niet in alle gewesten kon worden uitgerold. Een jaar later kregen we te horen dat het concept rond is en dat het systeem ook effectief in werking zal treden over heel het land. Dat is een zeer goed initiatief, waarmee we hopelijk het aantal fietsdiefstallen kunnen laten dalen, want het blijft toch een probleem.

Op 27 januari 2023 is er een samenwerkingsakkoord goedgekeurd door de Vlaamse Regering, waarin zowel de deelstaten als de Federale Regering betrokken worden om een centraal register van fietsen op poten te zetten. Op die manier zal er dus een uniform registratiesysteem ontwikkeld worden om enerzijds het aantal fietsdiefstallen naar beneden te brengen, maar anderzijds ook om gestolen fietsen terug naar de wettige eigenaar te brengen. Het systeem is een sticker waar een registratie in een centraal register aan vasthangt. De sticker wordt op de fiets bevestigd, waarna deze moeilijk of niet te verwijderen zou zijn, en iedereen die het zou willen, kan dan gratis van het systeem gebruikmaken.

Ik heb dan ook de volgende vragen voor u, minister.

In de nota van de Vlaamse Regering stelt men dat het bestaande systeem van graveren niet het beoogde effect heeft. De vraag is nu: in welke mate verschilt dit systeem van het vorige? Nu is dat met een sticker, maar waarin is dat dan beter?

De kosten voor het ontwikkelen van de frontend worden evenredig verdeeld tussen de drie gewesten: elk 33,33 procent. Het onderhoud daarentegen kent een andere verdeelsleutel: Vlaanderen 57 procent, Wallonië 32 procent, en Brussel 11 procent. Dat is een verschil tussen onderhoud en ontwikkeling. Waarom die andere verdeling?

Worden de fietsen die reeds gegraveerd werden, ook meegenomen in dit centraal register? En bestaat de mogelijkheid om die twee systemen in elkaar te laten overvloeien?

Hoe zullen de bedrukking en de verdeling van de stickers worden georganiseerd? Welke actoren zijn hiervoor verantwoordelijk?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, iedere fietsliefhebber zal opgelucht gereageerd hebben toen hij hoorde dat er eindelijk een gecentraliseerd mybike-register komt. Het is een belangrijke stap in de strijd tegen fietsdiefstallen, en opmerkelijk: het is een samenwerking tussen de verschillende regeringen van ons land, een initiatief dat ik alleen maar kan toejuichen.

Iedereen weet dat een gestolen fiets voor heel wat frustraties zorgt en dat je zelfs met enkele sloten ook niet veilig bent. Je kunt je fiets laten graveren, maar dan ben je afhankelijk van het terugvinden door bijvoorbeeld de politie. En als je je fiets al terugkrijgt, is hij vaak opgevestigd uit een kanaal of grondig beschadigd.

Mensen gaan dus op zoek naar oplossingen om zich te beschermen tegen fietsdiefstallen. Verzekeringen hebben daar handig op ingespeeld. Andere mensen kopen bijvoorbeeld een fietstracker. Die trackingsystemen kunnen heel nauwkeurig zeggen waar een gestolen step of fiets is. Toch is het ook wel zo dat als je de precieze locatie weet, het niet altijd mogelijk is om er iets aan te doen. De politie geeft hier te vaak weinig prioriteit aan. Het is dus belangrijk dat er actie wordt ondernomen en dat zo een eengemaakt systeem een eerste stap kan zijn.

Uit de berichten in de media begrijp ik dat de databank vooral gebruikt zal worden door de politie en ook nog ontwikkeld moet worden. Daarom had ik graag het volgende van u geweten, minister. Zal het platform alleen voor fietsen toegankelijk

zijn of ook voor andere rijwielen zoals steps? Op welke manier zal de integratie gebeuren met reeds gegraveerde fietsen of trackers? Wanneer verwacht u dat het Vlaams platform operationeel zal zijn? Gebeurt de ontwikkeling samen met de andere regio's? Op welke manier zullen mensen kunnen controleren of een tweedehandsfiets al dan niet gestolen is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor jullie vragen rond het centrale fietsregister of het mybike-register, waarover we met de Vlaamse Regering recentelijk, op 27 januari 2023, een instemmingsdecreet een eerste keer hebben goedgekeurd.

De ontwikkeling gebeurt inderdaad samen met de andere gewesten. Als er goede zaken zijn om rond samen te werken, kan dat zeker een meerwaarde zijn.

De federale overheid zal instaan voor de ontwikkeling van de backend en van het centrale beheer. De gewesten werken samen de frontend van dit systeem uit, waarbij voor elk gewest een eigen gebruikersportaal wordt voorzien. Ook de politie is betrokken bij de uitwerking van het platform. Voor het drukken en de verdeling van de stickers zullen de gewesten eveneens samenwerken. De verschillende administraties stellen alles in het werk om tegen eind 2023 een operationeel systeem te ontwikkelen.

Via het mybike-systeem kan elke fiets voorzien worden met een sticker met daarop een unieke code. Is een fiets gestolen, dan krijgt de fiets, gelinkt aan deze unieke code, de status 'gestolen' in het systeem. De status van een fiets kan op elk moment opgevraagd worden door het ingeven van de unieke code op de website van het systeem.

Voor het afdrucken en verdelen van de stickers zullen de gewesten samen een bestek in de markt zetten. Daarnaast zullen lokale actoren, zoals steden en gemeenten, een voorraad stickers kunnen aanvragen die bij specifieke sensibiliseringsacties op fietsen aangebracht kunnen worden, waarna de fiets geregistreerd wordt. De specifieke functionaliteiten daarvoor zullen in de komende maanden verder uitgewerkt worden.

Zoals aangehaald door de beide vraagstellers bestaan er vandaag al meerdere systemen om fietsen te registreren en te identificeren. De heer Meremans heeft verwezen naar het graveren van fietsen dat nog op vele plaatsen gebeurt. Bij het graveren gebruikt men het rijksregisternummer van de eigenaar van de fiets. Dat systeem heeft een aantal nadelen. Ik weet niet, mijnheer Meremans, hoeveel fietsen u hebt, maar als het er meerdere zijn, kunt u uw rijksregister maar aan één fiets koppelen, en u hebt natuurlijk ook maar één rijksregisternummer. Dat geeft nadelen. Ook als de fiets wordt doorverkocht of als het gaat om een leasefiets zijn er nadelen. Vandaar dat er nu geopteerd is om via het mybike-systeem met een unieke code te werken. Voor mensen die meerdere fietsen hebben of een fiets via een doorverkoopstelsel hebben of via een leasestelsel of wat dan ook, is alleszins dat probleem van de baan.

In eerste instantie wensen we een werkend basissysteem op te zetten. Zodra dit systeem getest en operationeel is, is het zeker de bedoeling om te bekijken op welke manier integratie met andere registratiesystemen, zoals het graveren met het rijksregisternummer, Velopass en dergelijke meer, mogelijk is. Ik kan u alleszins meegeven dat bij aanvang van dit project gesprekken hebben plaats gevonden met een aantal betrokken partijen hieromtrent.

Dan, wat betreft de verdeling van de kosten: het ontwikkelen van de frontend wordt evenredig verdeeld tussen de drie gewesten. Voor de backoffice neemt ook

de federale overheid een deel van de kosten op zich. Voor het onderhoud is geopteerd, in samenspraak met de verschillende gewesten, om de kosten te verdelen evenredig aan het inwonersaantal in elk gewest.

Wat met andere tweewielers, mevrouw Fournier? Het gaat hier specifiek over een databank voor de fiets. Onder fiets verstaan we de elektrische fiets, de gewone fiets en de speedpedelecs. Maar de gemotoriseerde voortgangsbewegings-toestellen, waaronder de steps vallen, vallen hier niet onder. Men heeft zich heel specifiek beperkt tot het woordje 'rijwiel', zoals het ook is opgenomen in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Ik hoop hiermee uw vragen te hebben beantwoord en ik hoop dat we weldra met dit mybike-systeem van start kunnen gaan.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, dank u wel. Ik heb drie fietsen. Ik krijg soms onder mijn voeten omdat die te veel plaats zouden innemen, maar goed, dit geheel terzijde.

Alleszins bedankt voor uw antwoorden. Als ik het goed voorheb, zullen we eind dit jaar een operationeel systeem hebben, met een unieke code. Er wordt een bestek uitgeschreven. Dan kunnen steden en gemeenten aan de slag gaan, denk ik. Als ik het goed voorheb, zal er voor het bevestigen van de stickers op de fietsen voor de mensen die dat vragen, een geïjkt moment komen, net zoals bij het graveren toen.

Ik heb nog een vraagje. Misschien hebt u het gezegd en heb ik het gemist, waarvoor dan mijn excuses, maar worden de mensen wier fiets reeds is gegraveerd, automatisch uitgenodigd om dat te laten vervangen door een sticker?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, dank u voor uw antwoord. Dit is een goed initiatief. We zeggen dat allebei. Het is een samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten, en ook de lokale besturen worden erbij betrokken. Er is de gezamenlijke databank. Ik vraag me echter af hoe het zit met de GDPR-wetgeving (General Data Protection Regulation). Wie kan er eigenlijk in die databank kijken? Is dat alleen de politie? Een bijkomende vraag daarbij is natuurlijk of dit een prioriteit zal zijn voor de politie. Wekelijks komt hier aan bod dat er meer handhaving moet zijn, op het vlak van drugs, gsm'en achter het stuur, snelheid en noem maar op. We leggen de politie dus al heel veel taken op. Ik vind fietsdiefstal ook heel belangrijk, maar de vraag is natuurlijk of de politie daar prioriteit aan zal geven.

Ik heb nog een bijkomende vraag. U weet ondertussen dat ik aan de grens met Frankrijk woon. Heel veel fietsen verdwijnen heel snel de grens over. Zou er eventueel een samenwerking in de toekomst of de nabije toekomst mogelijk zijn met onze buurlanden, vooral met Frankrijk, om daar ook een dergelijke registratie uit te werken?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, dat laatste idee oppikend: wij zijn ook allebei grenslanners, maar dan met de grens met Nederland, het fietsland bij uitstek, het land dat op dat vlak gidsland is voor de hele wereld. Het lijkt me dus inderdaad goed om zeker al aan die kant naar samenwerking te kijken.

Ik wil verder vooral mijn tevredenheid uitspreken omdat u afstapt van het rijksregisternummer. Naast een aantal praktische overwegingen – Wat bij doorverkoop, wat als je eigenaar bent van meerdere fietsen? – is de hele kwestie van identiteitsdiefstal vandaag veel acuter, denk ik, dan veel collega's willen beseffen. We kennen dat vaak in relatie tot alles wat te maken heeft met sociale en andere digitale communicatie. Op deze manier maakt men het weer wat moeilijker voor die criminelen die zich bezondigen aan identiteitsdiefstal. Zo haal je dat ten minste al weg wat de rijwielen betreft. Dat lijkt me absoluut een goede zaak.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Fietsdiefstal is een ongelooflijk groot probleem, en neemt ook de motivatie weg van mensen die de moeite doen om te fietsen, maar tot twee of drie keer na elkaar hun fiets gestolen zien en het dan maar opgeven en een ander vervoermiddel kiezen. Dat is dus zeer belangrijk. Het is ook heel belangrijk dat er wordt samengewerkt over de gewestgrenzen heen. Zoals de collega's die in grensgebieden wonen immers aangeven: een fiets is snel over de grens. We moeten dat dus zeker binnen België kunnen doen. Uiteraard ben ik ook blij dat het Brusselse systeem daarbij als voorbeeld en inspiratie kan dienen.

Minister, ik denk dat het belangrijk wordt dat men dat systeem ook daadwerkelijk gaat gebruiken. In dat opzicht zou het interessant zijn om samen met uw collega's na te denken over wat de consequentie is als je een fiets koopt waarop zo'n sticker kleeft, maar je dat zelf niet nagaat in het systeem. Dat wordt immers blijkbaar heel gemakkelijk, door te scannen met je telefoon. Als je zo'n fiets koopt en je hebt dat niet gescand, dan zou je eigenlijk bijna medeplichtig moeten zijn aan die diefstal. Anders zal het systeem wellicht niet goed werken. Dat lijkt mij een punt dat u nog verder kunt bekijken met uw collega's, om ervoor te zorgen dat het zo efficiënt mogelijk wordt toegepast.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Meremans, wat met de reeds gegraveerde fietsen? Ik dacht dat ik dat al gezegd had. We gaan eerst het basissysteem optimaal laten werken, met die unieke code. Maar dan is er natuurlijk de mogelijkheid om de reeds gegraveerde fietsen met het rijksregisternummer al dan niet te laten inkantelen. De heer Keulen en mevrouw Fournier zeggen terecht dat we rekening moeten houden met identiteitsdiefstallen en dat ten volle moeten voorkomen. U zei zelf dat u drie fietsen hebt. Ik weet niet of ze allemaal gegraveerd zijn, maar in die zin is het zeker goed als we per fiets een unieke code gaan hebben. Als men dan in de toekomst een tweedehandsfiets koopt die een code heeft, kan men die checken. Dan weet men ook of die nog in het systeem als gestolen vermeld staat of niet. Dan heeft men ook het vertrouwen dat de fiets clean is en men zich niet schuldig zal maken aan heling, zoals de heer Bex hier komt te stellen.

De Gegevensbeschermingsautoriteit en de Vlaamse Toezichtscommissie zijn in dezen ook gevat. Wij hebben het in eerste instantie goedgekeurd op de minister-raad van de Vlaamse Regering, maar er zijn ook adviezen gevraagd om de privacy-bescherming aan de hand van dit systeem in te dekken. Je krijgt immers een unieke code die gekoppeld is aan de fiets, maar daar zit dan ook wel een persoon achter die eigenaar is. In die zin zijn de Gegevensbeschermingsautoriteit en de Vlaamse Toezichtscommissie dus gevat, om te kijken of daar geen privacy-issues zijn.

Dan kom ik bij het punt van de politie en de handhaving. Als we er straks met zijn allen voor kunnen zorgen dat al minstens binnen onze landsgrenzen massaal van dit systeem gebruik wordt gemaakt, kan men ook heel snel checken of een

achtergelaten fiets een gestolen fiets is en of men die kan terugbrengen naar de voormalige eigenaar, of dat het de eigenaar zelf is die hem heeft achtergelaten. Ik denk dat het wat dat betreft zeker een goed systeem is.

Voor mensen die aan de landsgrenzen wonen, zoals de heer Keulen en mevrouw Fournier: op dit ogenblik is er nog niet gekeken wat de andere landen daar specifiek rond doen, maar op termijn kan dat misschien ook. Alleszins denk ik dat hoe meer fietsen een code hebben of gelabeld zijn, hoe beter men zichzelf beschermt tegen diefstal. Het is dus zeker een meerwaarde, en ik denk dat we daarop moeten werken.

Op dit ogenblik is het nog niet zo dat iedereen met de gsm de code kan scannen en zo kan weten of het een gestolen fiets is of niet. Men kan dan wel via het lokale bestuur navragen of er iets met die fiets is. Het is dus niet zo dat het op dit ogenblik zonder meer kan. Omwille van de privacy en de gegevensbescherming ligt dat iets moeilijker. Anders zou je, als iemand je een fiets verkoopt en je scant de code, meteen kunnen zien dat die persoon niet de eigenaar is. Zo ver gaat het systeem nog niet, voor alle duidelijkheid. Maar het kan wel via de lokale besturen. Ik zie dat u denkt dat het wel kan, mijnheer Bex, maar volgens onze informatie alleszins niet. Maar misschien hebben andere gewestelijke ministers daar een andere uitleg over. Dat weet ik niet.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jan Laeremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiële bijdrage die de gemeenten zouden moeten leveren voor het sneltramtraject langs de A12 – 1427 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Ik kon een dossier dat in mijn achtertuin ligt, natuurlijk niet negeren. Twee weken geleden, en zelfs nog een week geleden, meldden verschillende media dat de Vlaamse overheid wil dat de gemeenten Willebroek, Londerzeel, Meise, Grimbergen en Puurs mee zouden betalen voor de al tien jaar geplande sneltram langsheen de A12. Blijkbaar, naar wat ik daarover in de kranten lees, is daar voorheen nooit sprake van geweest. De gemeenten stellen dat zij hierover nooit een engagement hebben opgenomen. Zij hebben daarover een gemeenschappelijke protestbrief geschreven.

Heeft de Vlaamse overheid in het verleden aan deze gemeenten ooit laten weten dat ze zouden moeten bijdragen voor dit project? Zo ja, hoe, op welke manier is dit gebeurd?

Wat was de initiële raming van dit project – dus de kosten voor de Vlaamse overheid – bij het ingaan van deze legislatuur, en welke kosten zouden daarvan moeten worden gedragen worden binnen deze legislatuur, en welke – omdat het toch nog een tijdje gaat duren – in de periode 2024-2029?

Is deze raming nadien, dus in de loop van de voorbije drie jaar, plots aangepast? Zit men plotseling met een groter kostenplaatje? Zo ja, wat is daar de verklaring voor?

Kan de Vlaamse overheid deze gemeenten juridisch verplichten tot een bijdrage van in totaal – toch niet onbelangrijk – 17 miljoen euro?

Waarom komt de Vlaamse overheid nu ineens op de proppen met dat voorstel tot bijdrage?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, mijnheer Laeremans, voor uw vragen. We hebben de persartikels daarover ook zien verschijnen, ik moet zeggen dat dat wat verrassend overkwam, dus het is goed dat we hier wat duidelijkheid over kunnen geven.

Het project van de sneltram kent sowieso al een uitgebreid voorbereidings- en studietraject, waarbij in eerste instantie De Lijn en sinds 2017 De Werkvennootschap de trekker van het project is. De Werkvennootschap, en voorheen ook De Lijn, hebben steeds een open en constructieve samenwerking met de betrokken gemeentebesturen onderhouden.

Door deze intensieve samenwerking met de lokale besturen probeert De Werkvennootschap dit bovenlokaal project vorm te geven, rekening houdend met lokale noden en wensen. Zo zijn er in het verleden tal van voorbeelden van aanpassingen aan het project van de sneltram A12 gekomen op vraag van de gemeentebesturen.

Na de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), dat dateert van 2018, heeft men volop gewerkt aan een start- en projectnota in 2020 en 2021. Aan de hand daarvan werd het project verder uitgewerkt richting een omgevingsvergunningsaanvraag en aanbesteding van de werken.

Nu het project inhoudelijk voldoende is uitgekristalliseerd, kan de budgettaire raming verder worden verfijnd en de financiering worden uitgeklaard. Het project voorziet enerzijds in de heraanleg of aanleg van zowel bovenlokale spoorinfrastructuur en gewestwegenherinrichting. Maar het bevat ook een herinrichting van gemeentewegen, van lokale infrastructuur. De investeringen worden in functie daarvan in rekening gebracht. Daaromtrent werd eind 2022 door De Werkvennootschap aan de betrokken lokale besturen een inzicht gegeven van het totale kostenplaatje, en wat daarvan het aandeel van werken aan de lokale infrastructuur is die buiten het hele project valt, maar waarbij is ingegaan op de wensen en noden van de lokale besturen.

U vraagt wat de initiële raming was. In de goedgekeurde bouwkostenraming van De Werkvennootschap van 2020 – dat is na de startnota –, zaten we aan een bedrag van 358 miljoen euro. De bouwkostenraming in 2021 is na de projectnota op een bedrag van 365 miljoen euro gebracht.

Als u dan vraagt wat er in de periode 2019-2024 gedragen moet worden en wat er gebeurt na 2024: voor de periode 2019-2024 zijn er geen specifieke kosten, maar het is wel zo dat men na de PPS-contractclosing (publiek-private samenwerking) – men vermoedt dat dat in 2025 zal zijn – die kosten in principe zal moeten voorzien. Hier gaat het dus om die 365 miljoen, zoals bij de goedkeuring van de projectnota is ingecalculeerd.

Is er dan nog een fundamentele aanpassing van het budget? Nee, u ziet dat er een paar miljoen euro verschil zit tussen het bedrag van de startnota en dat van de projectnota, maar bij een dergelijk hoog bedrag is dat geen gigantische wijziging.

Dan kom ik tot uw vierde vraag die, denk ik, vooral doelt op wat er in de kranten is verschenen. Kunnen wij lokale besturen verplichten om zonder meer een aandeel van die kosten voor hun rekening te nemen? Ik denk dat het werkt zoals bij alle projecten: wat puur lokale bevoegdheid is, dat waar wij op vraag van lokale besturen, gelet op de herinrichtingswerken die we doen voor de sneltram, mee in rekening brengen om aan die wensen en noden van die lokale besturen tegemoet te komen, daaromtrent moeten logischerwijs financiële afspraken gemaakt worden.

Is dat vandaag de dag afdwingbaar? Daarvoor moeten eerst concrete samenwerkingsovereenkomsten opgemaakt worden en ik denk dat werken aan die concrete verbintenissen nu vooral de bedoeling moet zijn. Hier geldt dat voor de sneltram en de A12, maar we hebben vorige week het uitgebreide debat gehad over Spartacus en finaal geldt dat voor elke weginfrastructuur waarbij men op vraag van een lokale overheid een deel van het grondgebied van die lokale overheid mee gaat herinrichten. Dan moeten daarrond natuurlijk samenwerkingsovereenkomsten en financiële afspraken worden gemaakt. Dat is wat nu moet gebeuren.

Men zit straks richting een omgevingsvergunning en een aanbestedingsverhaal en dan zou men met de lokale besturen concreet afspraken gaan moeten maken over wat dat nu betekent voor elk gemeentebestuur. We zitten hier met een vijftal gemeentebesturen en daar zullen concreet afspraken mee moeten worden gemaakt om te bepalen welke herinrichting men dan op het lokale domein wil en wat men al dan niet mee wil financieren.

Dus ik denk niet dat er hier sprake is van 'hier is de factuur en betaal maar'. Dat gebeurt in onderling overleg en in goede samenspraak. Alle lokale besturen zijn tot nu toe – en ik denk dat ze dat ook wel zullen beamen – in een heel intensief voortraject betrokken. Nu komt het erop aan om in het verdere verloop te gaan kijken naar hoe we tot concrete samenwerkingsovereenkomsten komen en wie welk aandeel al dan niet ten laste zal nemen. Wat dat betreft, denk ik dat we nu vooral werk moeten maken van goede afspraken en overeenkomsten om zodoende niemand voor voldongen feiten te plaatsen, zoals de krantenberichten laten uitschijnen.

Ik hoop dus alleszins dat de persberichten die naar buiten zijn gekomen, geen roet in het eten gooien en het project doen kelderden, want dat was niemands bedoeling. Dit is zeker geen factuur of een blanco cheque die aan de respectievelijke lokale besturen wordt gevraagd. Nee, net zoals er in het verleden altijd intens overleg is geweest, zo moeten we dat overleg ook toekomstgericht voortzetten en goede afspraken maken over wie wat ten laste neemt, welke eisen en noden hierbij bijkomend op tafel zijn gelegd en wat het kostenplaatje is.

Collega Laeremans, ik hoop dat ik daarmee voldoende duidelijkheid heb gebracht en dat ik uw vragen heb kunnen beantwoorden. Dank u.

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Dank u wel voor uw antwoord, minister.

Wat me toch een beetje verbaast is dat die gemeenten nu allemaal plots uit de lucht vallen. Als er dan zo'n goede samenwerking is geweest over al die jaren in dit project, dan zouden zij er toch niet verbaasd over mogen zijn, als jullie dat allemaal afgesproken hebben, dat er een aantal kosten moeten gedragen worden. Als u zegt dat jullie samenwerken en als de gemeenten hier een andere brug en daar een andere baan willen, dan lijkt het mij logisch dat de gemeenten daar misschien ook wel een stuk in gaan bijdragen, zeker als dat hun eigen wegennet ten goede komt. Maar dat ze uit de lucht vallen, dat verbaast mij toch. En het is niet één gemeente; het zijn verschillende gemeenten die hetzelfde zeggen. Dus dat vind ik raar.

Ik ken iemand uit Meise die in het schepencollege gezeten heeft en die heeft gezegd dat ze daar verschillende keren naar had gevraagd, naar wat de kost is die Meise nu zou moeten dragen voor dat project, en dat men dat nooit heeft willen zeggen. Dan lijkt het mij dat dat iets is wat misschien mondeling werd gezegd – dat daar wel wat kosten mee zullen verbonden zijn – maar dat nooit op papier werd gezet. Dat die nieuwe schepencolleges dan een beetje uit de lucht vallen, dat

kan ik mij wel voorstellen, maar het is niet gezond dat dat op die manier gebeurt, dus dat had men beter moeten communiceren, denk ik.

Ik zie dat de woordvoerder van De Werkvennootschap, Marijn Struyf, in het Nieuwsblad van 7 februari zegt: "Er wordt geen factuur op tafel gelegd voor de gemeenten." U zegt nu wel iets anders: "Kijk, alles wat de gemeenten extra vragen, daar gaan we toch een afspraak over moeten maken wie dat betaalt." Ik vind dat niet helemaal compatibel.

Dan is er ook Puurs-Sint-Amands, dat zou moeten betalen maar niet eens betrokken is. Het is mij niet helemaal duidelijk hoe het daarmee zit, dus op dat vlak blijf ik toch een beetje op mijn honger zitten.

En wat hebt u intussen geantwoord op die brief van de gemeenten? Hebt u die al beantwoord en is dat ongeveer hetzelfde antwoord als wat er hier gezegd wordt?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Ik wil de collega bedanken voor de vraag, want ik had er ook een ingediend, maar blijkbaar stond er al een op de agenda.

Het is inderdaad in de kranten ook wel weergegeven alsof de gemeenten helemaal niets zouden willen gaan betalen, wat iedereen natuurlijk doet schrikken, want daarmee komt misschien het hele project van de sneltram ook op de helling te staan. Dus ik was me ook direct de vraag gaan stellen wat er allemaal van aan is.

Het is natuurlijk zo dat bij werken aan gewestwegen met een lokale factor, dat de gemeenten bijdragen. Dat is al jaren zo en daar worden dan overeenkomsten over gemaakt. Maar wat ik hier toch wel vind, is dat het om heel grote bedragen gaat. Ik geloof dat voor een van de gemeenten zelfs een volledige weg – een extra ontsluiting langs de A12 – hun ten laste zou kunnen komen. Het gaat om zeer grote bedragen. De gemeenten hebben natuurlijk hun meerjarenplanning. Het is hun blijkbaar nooit gezegd dat het over zulke grote bedragen gaat.

Ik ben nu al iets meer gerustgesteld dat het misschien pas in 2025 allemaal zal moeten worden voorzien – dat is nog eventjes –, maar ik denk toch dat De Werkvennootschap – ze zijn nog maar net hier geweest, ik was zeer onder de indruk over hun uiteenzetting over 'Werken aan de Ring' en dergelijke – hier misschien toch een steek heeft laten vallen door onvoldoende van in het begin duidelijk te maken aan de gemeenten wat de consequenties zouden kunnen zijn. Dat is toch iets wat ik hieruit meeneem.

Ik vraag me ook af voor andere lopende projecten – want men heeft er hier vele voorgesteld – of zij zich op dat vlak toch een beetje kunnen herpakken en voor alle andere lopende projecten van De Werkvennootschap toch de kosten al een beetje te ramen, en ook de mogelijke kosten voor de gemeente op tijd mee te geven, want natuurlijk ga je op vergaderingen allerlei wensen uiten – "we kunnen nog dit, we kunnen nog dat" –, maar het kost allemaal geld en als dan niet wordt gezegd hoeveel ... dat kan toch eigenlijk moeilijk.

Dat draagvlak voor al die werken van De Werkvennootschap, dat moet toch ook bewaakt worden bij die gemeenten, zodat zij positief blijven staan tegenover wat De Werkvennootschap allemaal wenst te doen. Ik maakte me dus toch ook wel wat zorgen. Ik hoop dat ze het kunnen oplossen en dat het inderdaad niet de volle pot van 17 miljoen is die naar de gemeenten gaat, want zij staan natuurlijk niet zo sterk als de Vlaamse overheid, die wel gewoon is om met tientallen miljoenen euro's tegelijk te goochelen.

Tot daar mijn tussenkomst.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik zal iets forser tussenkomen dan de collega.

Ik ben echt verontrust, zeker omdat u hier nu vandaag zegt: "Ik hoop dat die problemen er niet voor zorgen dat die tram er niet zal komen." Gaan we heel dit project werkelijk laten afhangen van een discussie met de betrokken gemeentebesturen over 17 miljoen euro? En zou dat er dan uiteindelijk toe kunnen leiden dat we die tram niet gaan leggen? Ik hoop alleszins dat u dat hier vandaag kunt tegenspreken en dat u kunt bevestigen dat de timing, zoals De Werkvennootschap die hier nog geen twee geleden heeft voorgelegd, ook effectief gehandhaafd blijft. Dat lijkt me toch belangrijk, om daar vandaag duidelijkheid over te krijgen.

Dan, wat de problemen van de gemeenten betreft, daar heb ik ook informatie over ingewonnen. Er is duidelijk van in het begin van het hele proces door de gemeenten gezegd: "Wij willen daar wel aan meewerken, maar wij hebben geen geld om daar supergrote bedragen voor neer te leggen." Zeven miljoen euro, dat is wat aan de gemeente Meise wordt gevraagd om bij te dragen aan die projecten. Maar zo'n tramhalte – de gemeente Meise heeft er twee op haar grondgebied – moet ook ten dienste staan van omliggende gemeenten, en de omgeving van die haltes moet zo aantrekkelijk mogelijk en zo bereikbaar mogelijk aangelegd worden, want anders zal er geen volk op de tram zitten.

Mijn oproep is dus, minister, dat u snel duidelijk maakt aan De Werkvennootschap dat de omgeving van die tramstations integraal deel uitmaakt van de plannen van de Vlaamse overheid voor de tram, dat we die zo aantrekkelijk mogelijk willen, en dat we niet in een onderhandeling met de gemeentebesturen willen belanden waarvan de uiteindelijke conclusie zou kunnen zijn dat er wel een dure tram wordt aangelegd, maar dat de omgeving er 'shitty' zal uitzien, omdat daar geen geld meer voor was. Ik hoop dat u dat vandaag duidelijk kunt zeggen – en ik zie veel collega's knikken.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Als Limburger ga ik ook even tussenkomen. Ik heb geen informatie, het is puur op basis van wat u daarnet hebt geantwoord, minister. Als je de berichten in de krant leest, dan is je eerste aanvoelen natuurlijk dat vanuit de Vlaamse overheid een project financieel wordt doorgeschoven naar de lokale besturen. Uiteraard kan dat niet en is dat niet oké. Maar nu hoor ik u zeggen dat het lokale verfraaiingen of aanvullingen zijn, en dat wat extra gevraagd wordt, losstaat van de realisatie van de tram. Dat is één.

Maar het tweede punt is wat ik eigenlijk vooral wil weten. Ik hoor u zeggen dat er dan nadien nog een samenwerkingsovereenkomst moet worden afgesloten. Meestal – en dan spreek ik als burgemeester – bij werken aan gewestwegen beginnen we met een samenwerkingsovereenkomst en dan worden er afspraken gemaakt. Meestal staat dat vast, als je iets extra wilt. Ik vind dat dus een rare manier van werken. Puur vanuit mijn eigen ervaring wou ik dat toch even checken. In zo'n groot project is dat toch heel raar.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen.

Ik ga beginnen met de vragen van de heer Laeremans. U verwijst naar het artikel van Het Nieuwsblad, maar ik moet wel zeggen dat u er maar een beperkt deel uithaalt. Het is niet aan mij om hier de woordvoerder van De Werkvennootschap te verdedigen voor iets wat in een krant verschijnt, maar hij zegt wel dat er niet plots een factuur op tafel wordt gelegd voor de gemeenten. Hij zegt: "We komen

nu in de projectfase. We berekenen daarbij welke delen voor de gemeenten ten laste zouden komen, mocht dit een gewoon project zijn. Maar dit is geen gewoon project. Het gaat om een investering van 360 miljoen euro. Er zal nog onderhandeld worden wie wat zal betalen en dat moet politiek nog gevalideerd worden." Dat is wat hij zegt. Hij zegt dus niet zonder meer, zoals u liet uitschijnen, iets anders dan ik. Neen, hij zegt dat het nog verder uitgeklaard moet worden.

Collega's, waarover gaat het hier? Het gaat hier over de trambedding van de sneltram. Die komt voor een stuk op gewestwegen, voor een stuk op gemeentewegen, en voor bepaalde delen van gemeentewegen komt er een volledige herinrichting van een gemeenteweg. Dat is eventueel met nieuwe stoepen, enzovoort. Ik denk dat ik niet elk detail van het project uit de doeken moet doen. Maar als lokale besturen dan vragen om bijvoorbeeld een bredere stoep, of dit of dat erbij, dan is het natuurlijk logisch dat als men de wensen of noden van de lokale besturen meeneemt, daar ook een financiële afrekening tegenover staat.

Wat men mij meegeeft – ik moet mevrouw Robeyns bijtreden, maar daar kom ik zo dadelijk op terug –, is dat men begin december met al die lokale besturen aan tafel is gaan zitten, omdat de projectnota nu volledig rond is. Men heeft toen gezegd: "We gaan nu richting omgevingsvergunning en richting aanbestedingsdossier, en dit is het extra aandeel dat ten laste komt van uw gemeente." Je kunt er dan natuurlijk nog over discussiëren of die werken sowieso moeten gebeuren als je de tramlijn aanlegt dan of het een extra verfraaiing is op vraag van het lokale bestuur.

Ik ben het wel eens met wat een aantal collega's hier ook zeggen, of men hier niet proactiever te werk had moeten gaan. Ik kan zelf niet zeggen dat dat helemaal niet is gebeurd. Wat ik wel weet is dat er op dit ogenblik nog geen samenwerkingsovereenkomst is afgesloten. Daarvan zou men zich inderdaad kunnen afvragen of men dat niet proactief had moeten doen.

Natuurlijk weten we pas nu wat de totale projectkosten en het aandeel van de lokale besturen daarin is. Ik lees hier in de pers dat het zou gaan om een raming van 17 miljoen euro op 365 miljoen euro, maar daar moet nog over gesproken worden. Dat is wat men, zoals men mij vertelt, begin december 2022 heeft voorgesteld aan de lokale besturen.

Hoe gaan we daar nu verder mee om? Het is zonder meer niet 'voilà, hier is de factuur, betaal maar, en voor de rest moet u zwijgen'. Neen, er is een heel lang voortraject, dat al teruggaat tot 2017. Er is ook de voorbije jaren een heel intens overleg geweest. Geen enkel lokaal bestuur verwacht dat er tegenover de meerwaarde die zij gevraagd heeft en die gerealiseerd wordt, niets staat. Er blijkt mist gecreëerd te zijn. Ik weet het niet, ik zat er niet bij aan tafel. Ik denk dat het uitgeklaard moet worden.

Maar als lokale besturen vragen om de volledige herinrichting van die doortocht te doen, dan neem ik aan dat zij ook verwachten dat er een meerprijs betaald moet worden, zoals dat met alle werken die her en der gebeuren, gebeurt. In die zin maak ik daar wat voorbehoud. Maar alleszins zal ik zeker aan De Werkvenootschap vragen om meer proactief te werk te gaan. Duidelijke afspraken maken goede vrienden. Men had hier iets meer proactief op moeten reageren, en zeker alleszins duidelijker moeten communiceren.

Nu, voor alle duidelijkheid: ik heb tot op heden geen brief ontvangen van die lokale besturen. Die lokale besturen mogen zeker met mij aan tafel gaan zitten.

Ik zie u een beetje verrast kijken, mijnheer Laeremans. Misschien hebben ze aan De Werkgenootschap formeel een brief gericht. Ik wil zeker ook met die lokale besturen aan tafel gaan zitten. Ik denk dat we nu vooral snel voor duidelijkheid

moeten zorgen. Het is een beetje een vreemde werkwijze, vind ik, om naar de pers te stappen aan de hand van een overleg dat begin december heeft plaatsgevonden. Maar het is misschien ook een veeg teken aan de wand dat er iets aan de hand is.

Maar alleszins denk ik dat het ons aller verantwoordelijkheid is om nu snel aan tafel te gaan zitten met de lokale besturen om uit te klaren wie wat al dan niet ten laste zou moeten nemen en/of wie al dan niet wat wil. Lokale besturen hebben inderdaad hun meerjarenplanning. Niemand wil plots een factuur krijgen van een paar miljoen euro. Wij goochelen niet met tientallen miljoenen, voor alle duidelijkheid. Maar ik denk dat we gewoon duidelijke afspraken moeten maken en dat het nu aan De Werkvenootschap is om daar snel duidelijkheid in te verschaffen. En als daar aandelen zijn ten laste van de lokale besturen, specifiek op vraag van die lokale besturen, dan moet men snel komen tot financiële duidelijkheid, zodat iedereen weet wie wat waaraan toe is.

Ik denk dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord.

Als het gaat over tramhaltes en dergelijke: dat mag zeker niet ten laste worden gelegd van de lokale besturen. Dat is onderdeel van het traject als dusdanig. Ik denk ook niet dat we dit nu moeten doen uitdijen tot het hele traject van de werken aan de R0. We weten dat we daar nog in de planprocesfase zitten, waar nog heel veel moet gebeuren. Daar zitten we nog niet op projectvergunningsfase. Maar hier zullen we zeker snel het overleg met lokale besturen moeten opnemen, om te kijken hoe dat verder moet.

Maar nogmaals, het is niet zo dat zij zonder meer begin december 2022 een factuur kregen van zoveel miljoen euro. Neen, het is een kostenraming van wat het zou kunnen zijn, en daaromtrent moeten sowieso afspraken gemaakt worden. Niemand mag zonder meer voor voldongen feiten of voor niet te betwisten facturen komen te staan.

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Dank u, minister, voor uw aanvullingen.

Ja, aan zee heb je een kusttram. En die rijdt voor alle gemeenten. Dat is een project van de Vlaamse overheid, en die betaalt alles. Ja, natuurlijk kan het zijn dat een gemeente die zegt dat ze gouden banken langs het traject wil hebben, die meerprijs moet betalen. Als men een bedrijfswagen krijgt – Groen zal dat niet graag horen – betaalt men de opties zelf. Daar kan ik inkomen. Maar dat geldt niet voor de gevolgen van de ingreep zelf. Als daarvoor een baan moet worden aangepast, dan is dat niet op kosten van de gemeente.

Mijn eigen gemeente vreest ook extra hinder, grote werken, fileleed, een grotere druk op de woningmarkt. Zij zijn niet direct happig op grote extra financiële lasten, zoals mevrouw Brouwers aanhaalde. Het gaat niet over peanuts. Ik hoop dat in de gesprekken die nu gaan komen, de Vlaamse overheid royaal, en niet te krenterig, over de brug komt. De gemeenten kunnen niet minstens de helft gaan betalen. Die hebben dat niet gepland in hun begrotingen en die hebben misschien ook niet om die tram gevraagd. Ik zou er toch voor pleiten om dat zo royaal mogelijk te doen, zodat het dossier vooruit kan gaan en dat er daardoor geen gemeenten in de problemen komen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.