



Vlaams  
Parlement

vergadering **C263**  
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 juli 2020

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

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bezwaarschriften tegen de bouwaanvraag van de Oosterweelverbinding – 3042 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneeckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van lokale zwarte punten – 2832 (2019-2020)	4
VRAAG OM UITLEG van Maxim Veys aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complexe project Kanaal Bossuit-Kortrijk – 3011 (2019-2020)	9
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de noodzakelijke herstellingswerkzaamheden aan de kaaimuren van het Kanaal Roeselare-Leie – 2922 (2019-2020)	15
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de fietsteams – 2978 (2019-2020)	18
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stopzetten van het grensoverschrijdende busvervoer tussen De Panne en Duinkerke – 2991 (2019-2020)	21
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie over de vervanging van luchtvaartverkeer door spoorverkeer – 3005 (2019-2020)	24

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bezwaarschriften tegen de bouwaanvraag van de Oosterweelverbinding – 3042 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Voorzitter, het actiecomité 't Schijnverbond heeft enkele tientallen bezwaarschriften tegen de bouwaanvraag voor de aanleg van de Oosterweelverbinding verzameld. Het actiecomité wil onder meer garanties inzake een modal shift, zodat het autoverkeer maximaal de helft van de mobiliteit zal uitmaken, en wil dat de bouwaanvraag op een aantal punten wordt verbeterd. In het bezwaarschrift staat dat het aansluitingscomplex aan Schijnpoort, de zogenaamde 'Hollandse knoop', waarvoor in de bouwaanvraag van twee baanvakken wordt uitgegaan, wordt hertekend. Bovendien wil 't Schijnverbond dat de tunnelmonden van de overkapping op minder dichtbevolkte plekken komen.

De burgerbewegingen Ademloos, stRaten-generaal en Ringland hebben geen bezwaarschrift tegen de omgevingsvergunning ingediend en stRaten-generaal heeft ondertussen aangekondigd het toekomstverbond in het najaar te willen bijsturen.

Minister, zullen de bezwaarschriften tot een vertraging van de planning van de werken leiden? Heeft de Vlaamse Regering rekening gehouden met het feit dat een burgerbeweging alsnog een bezwaar tegen de bouwaanvraag zou indienen? Overweegt de Vlaamse Regering de bezwaren van het actiecomité 't Schijnverbond onder de loep te nemen? Zo ja, wat is de budgettaire impact van de eisen van 't Schijnverbond op de kosten van het project?

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

**Minister Lydia Peeters:** Voorzitter, met betrekking tot de vraag of de bezwaarschriften tot een vertraging zullen leiden, moet ik mededelen dat de bezwaarschriften in het kader van een openbaar onderzoek zijn ingediend. Dit onderzoek maakt deel uit van de procedure om een omgevingsvergunning te krijgen. Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken (Lantis) heeft de omgevingsvergunning aangevraagd. Vervolgens is een openbaar onderzoek georganiseerd. De maximale doorlooptijd van de vergunningsprocedure ligt decretaal vast. Bezwaren en opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek worden geformuleerd, hebben op dat ogenblik uiteraard geen impact op een vertraging van de planning van de werken. Ze passen allemaal in de procedure voor de omgevingsvergunning.

Het staat elke belanghebbende vrij om tijdens een openbaar onderzoek voor een omgevingsvergunningsprocedure eventuele bezwaren of opmerkingen in te dienen. Iedereen kan dat doen en in dit geval heeft het actiecomité 't Schijnverbond dat ook gedaan.

Elk bezwaar dat in het kader van een openbaar onderzoek wordt ingediend, moet uiteraard worden onderzocht, worden beoordeeld en eventueel gemotiveerd worden weerlegd.

Over de geschatte budgettaire impact kan ik op dit ogenblik geen uitspraak doen. Alles past in de aanvraag voor de omgevingsvergunning. Ik kan uiteraard niet vooruitlopen op de beoordeling van het openbaar onderzoek of van de omgevingsvergunning.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, ik heb nog een korte vraag. Houdt u er rekening mee dat de bezwaren van actiecomité 't Schijnpoort eventueel gegrond worden verklaard, met alle gevolgen van dien? Ik denk, bijvoorbeeld, aan de verplaatsing van de tunnelmonden en de impact hiervan op de werken.

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

**Minister Lydia Peeters:** Eigenlijk moet ik dit allemaal overlaten aan de instanties die de vergunningsaanvraag zullen beoordelen. Ik kan hier nu eigenlijk niets over zeggen. Het staat iedereen vrij in het kader van een vergunningsprocedure al dan niet bezwaar in te dienen. Die bezwaren moeten allemaal worden beoordeeld en dan al dan niet gemotiveerd worden weerlegd en weerhouden. Ik kan er nu echt niet meer over zeggen.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, ik heb niet echt een slotbemerking. Ik stel vast dat het proces zijn gang moet gaan. Ik veronderstel dat we hier in de toekomst vragen om uitleg over zullen kunnen stellen. Ik vrees dat u mijn vraag momenteel niet kunt beantwoorden. We wachten af wat het proces tot gevolg zal hebben.

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

**VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van lokale zwarte punten  
– 2832 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Jeremie Vaneekhout (Groen):** Minister, het is voor de commissieleden waarschijnlijk herkenbaar. Af en toe krijgen we mails van burgers die bepaalde lokale situaties aanklagen. Recent was dat voor mij het geval met een situatie in Zonhoven, waar voor de zoveelste keer op korte tijd een ongeval is gebeurd, ditmaal helaas met dodelijke afloop. De teneur van de mail was dat ik u met betrekking tot deze gevaarlijke verkeerssituatie eens wakker moest schudden. We hebben het hier al verschillende keren over de verkeersveiligheid en dodelijke ongevallen gehad. Ik heb niet de illusie dat u hier niet mee bezig bent. Ik ben er zeer gerust in dat het voor u ook een prioriteit is.

De betrokken mail bevatte natuurlijk wat informatie over de situatie, maar ik wilde daar wat dieper op ingaan. Ik heb nagekeken over welk punt het exact ging, maar ik heb die bewuste bocht niet teruggevonden. Het gaat immers om een gemeenteweg, wat me tot de hier voorliggende vraagstelling heeft geleid. Ik wil het niet hebben over deze specifieke situatie, maar over de globale aanpak van de gevaarlijke punten in Vlaanderen.

We hebben de doelstelling tot nul dodelijke verkeersslachtoffers te komen. Vorige week hebben we het er tijdens de plenaire vergadering nog over gehad dat de cijfers op dit moment niet in de goede richting gaan en dat er wat meer nodig zal zijn. Het is belangrijk dat we onze blikken niet enkel tot de gewestwegen beperken. De slachtoffers of hun nabestaanden hebben er geen boodschap aan dat we nadien aangeven dat we iets willen doen, maar dat het onze bevoegdheid niet is en dat het kruispunt een gemeenteweg is. Dat is natuurlijk irrelevant voor de mensen die geliefden verliezen.

We willen uiteraard niet aan de poten van de lokale autonomie zagen, maar het lijkt me noodzakelijk dat er een globale aanpak komt. We kunnen niet alles laten afhangen van een gemeentebestuur dat dit eventueel niet als een prioriteit beschouwt. Dat gemeentebestuur kan daar na zes jaar op worden afgerekend en worden weggestemd, maar ondertussen zorgt het er wel voor dat het Vlaamse voornemen om tot een Vlaanderen zonder verkeersdoden te evolueren niet wordt gehaald. Dit past in de Europese 'Vision Zero'. Uiteraard zijn de investeringen in het wegwerken van de gevaarlijke punten niet de enige parameter waarop een burger zijn stem baseert. Heel veel andere zaken spelen ook een rol. Het is niet altijd evident om een rechtstreekse lijn tussen de verantwoordelijkheid van een gemeentebestuur en het democratisch gevolg te zien. Om die reden vermoed ik dat ook op het gemeentelijk bestuursniveau een eerste stap nodig is om de ongevallen te analyseren, een dynamische lijst met zwarte punten op te bouwen en eventueel hierop een actieplan te laten aansluiten om de lijst af te bouwen.

Minister, ik heb een aantal vragen in verband met de bedenkingen die we hadden toen we deze mail kregen. Hoe worden de lokale besturen betrokken bij 'Vision Zero' en bij het Vlaamse streven naar nul verkeersdoden? Erkent u dat de gemeenten een essentiële taak hebben om dat streefcijfer te benaderen? Acht u het nuttig dat de lokale besturen werk maken van een objectieve, dynamische lijst van gevaarlijke punten? Welke instrumenten heeft de Vlaamse overheid om gemeentebesturen die de verkeersveiligheid op hun gemeentewegen niet op hun prioriteitenlijst hebben toch tot de orde te roepen? Hoe kan de knowhow die de Vlaamse overheid ondertussen heeft opgebouwd, worden ingezet om de probleem-punten efficiënter op te lossen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Vaneeckhout, de verkeersveiligheid belangt ons allemaal aan. We weten dat de helft van de verkeersongevallen op gemeentewegen plaatsvindt. U hebt terecht aangegeven dat een globale aanpak nodig is. Als we echt op 'Vision Zero' willen inzetten, zijn een globale aanpak en een heel intense samenwerking tussen de lokale besturen en de Vlaamse overheid vereist. Om die reden doet de Vlaamse overheid al het mogelijke om de lokale besturen maximaal bij het verkeersveiligheidsbeleid te betrekken. Ze zijn een cruciale bouwsteen in heel het mobiliteits-, duurzaamheids- en verkeersveiligheidsbeleid.

We willen de lokale besturen bij alles in verband met de verkeersveiligheid betrekken. We willen dit helpen promoten, maar tegelijkertijd ook ondersteunen. We doen dit door middelen ter beschikking te stellen voor infrastructurele aanpassingen. Ik denk dan onder meer aan veilige schoolomgevingen. De Vlaamse overheid stelt de lokale besturen subsidies ter beschikking om ten volle op de verbetering van de schoolomgevingen in te zetten. U kent dat verhaal. Daarnaast zorgen we voor heel wat extra middelen voor de fietsinfrastructuur. Ook in dat verband kijken we naar de prioriteiten. Hetzelfde geldt voor de trajectcontroles en de snelheidscamera's. We vragen de lokale besturen telkens om input en we doen al het mogelijke om de lokale besturen hierbij te betrekken.

Eigenlijk is elk verkeersongeval op een gewestweg of op een gemeenteweg een lokaal gebeuren. De lokale besturen behartigen natuurlijk mee de belangen van de gewestwegen. Het is dan ook belangrijk de oorzaken van de verkeersongevallen te kunnen traceren. Ook daarvoor is een intense samenwerking tussen de lokale besturen, de politiezones en de Vlaamse overheid van belang.

Om die reden heeft de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) volop ingezet op de analyse van de lokale verkeersongevallen. Daar is een globale methodologie voor uitgewerkt. Sinds 2011 werkt OVK met een SAVE-Charter voor steden en gemeenten waar de lokale besturen zelf op kunnen inzetten. De vzw heeft dit

recent geüpgraded naar het SAVE-Charter 2.0, waarin nog meer wordt ingezet op de kennis en de inzichten met betrekking tot de totstandkoming van diverse verkeersongevallen. Om een duidelijke analyse van de totstandkoming van een verkeersongeval te krijgen en te weten hoe vervolgens voor een aanpak kan worden gezorgd, wordt met een verkeerspsycholoog samengewerkt. Er is een intensieve begeleiding om dit in de toekomst allemaal te voorkomen.

Naast deze projecten is er nog de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV). Lokale besturen kunnen pijn- of probleempunten met betrekking tot gewestwegen telkens opnieuw aankaarten om tot een gezamenlijke aanpak te komen.

De volgende vraag is of het nuttig is te werken met een objectieve, dynamische lijst van gevaarlijke punten, zoals we die bij de Vlaamse overheid kennen. In 2019 stonden 314 gevaarlijke punten op die lijst. Het gaat dan specifiek om gevaarlijke punten op de gewestwegen, want de lokale gevaarlijke punten zijn hier niet in opgenomen. Ik denk dat dit voor lokale besturen een voorbeeld kan zijn om deze methodologie over te nemen.

Ik ben niet zo lang geleden in Brugge geweest, waar me duidelijk is verteld dat er een eigen lijst met gevaarlijke punten wordt gehanteerd en een soortgelijke methodologie wordt gebruikt als de Vlaamse overheid voor de gewestwegen gebruikt. Dat is natuurlijk perfect mogelijk.

De volgende vraag is welke instrumenten de Vlaamse overheid heeft om gemeentebesturen die niet actief werk maken van de verkeersveiligheid tot de orde te roepen. Volgens mij draagt elk lokaal bestuur de verkeersveiligheid hoog in het vaandel. Het gaat niet zozeer om tot de orde roepen. Het gaat om een samenwerking met de lokale besturen om alles op alles te zetten en zo veel mogelijk tot een maximale verkeersveiligheid te komen. Dat is sowieso een belangrijk gegeven.

Ik denk dat ik al een antwoord heb gegeven op de vraag over de knowhow die kan worden ingezet. De lokale besturen kunnen de lijst van gevaarlijke punten die we in Vlaanderen kennen perfect hanteren. Daarnaast gebruiken we heel wat andere middelen, zoals infrastructurele ingrepen en campagnes die we de lokale besturen ter beschikking stellen om tot een optimale samenwerking te komen en zo de Europese doelstelling tegen 2050 en de Vlaamse doelstelling, minstens 30 procent minder verkeersongevallen in 2030, gezamenlijk te realiseren.

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

**Jeremie Vaneekhout (Groen):** Minister, ik dank u voor het ruime antwoord. Ik betwijfel zeker niet dat die doelstelling in Vlaanderen een prioriteit is. De meerderheid of misschien zelfs alle lokale besturen geven, zeker in hun woorden, prioriteit aan de verkeersveiligheid. Het merendeel doet dat ook in daden. Lokale besturen moeten af en toe echter budgettaire keuzes maken en dan hangt het ervan af wat waar op de prioriteitenlijst staat en waar de druk het grootst is om een aantal prioriteiten op te nemen.

Ik wil uiteraard erkennen en beklemtonen dat Vlaanderen niet bevoegd is om al die problemen met gemeentewegen op te lossen. Als het om infrastructuurproblemen gaat, doen we al veel. We geven beschikbare budgetten en we kunnen in de verkeerscode ingrijpen. De vzw OVK levert enorm veel waardevol werk. Het SAVE-Charter is voor veel gemeenten een instrument om echt mee aan de slag te gaan.

Ik wil toch mijn pleidooi herhalen om de werking van de dynamische lijst op het niveau van de Vlaamse overheid niet enkel ondersteunend aan de lokale besturen aan te reiken, maar om die gevaarlijke punten hierin op te nemen. Indien we de probleempunten en de zwarte punten in beeld krijgen en indien die lijst voor alle inwoners van een gemeente beschikbaar is, zal dat bij de lokale besturen een

bepaalde druk opwekken om hiermee aan de slag te gaan. Het zal een stimulans zijn om hier proactief aan te werken.

Ik weet zeker dat het stadsbestuur van Brugge en anderen daar zelf mee aan de slag gaan, maar dat is natuurlijk niet overal het geval. Niet iedereen heeft de capaciteit om die lijst zelf uit te werken. Dat kan een Vlaams initiatief zijn, maar u zou met de provincies kunnen overleggen over de vraag welke rol zij hierin kunnen spelen.

Op dit moment lijkt me het allerbelangrijkste dat we gewoon een zicht op die punten krijgen. Op die manier kunnen we de lokale besturen een stimulans geven. Als die lijst er nu zo uitziet, zullen ze misschien de ambitie hebben om binnen een aantal jaren minder punten te hebben. Dit zal een extra stimulans zijn om de zwarte punten op de gemeentewegen aan te pakken binnen de mogelijkheden en de budgetten die de lokale besturen hebben.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Voorzitter, mijn fractie sluit zich volledig aan bij deze vraag om uitleg. We moeten voluit voor de verkeersveiligheid gaan. Een ongeval kan op een lokale weg of een gewestweg zijn gebeurd, maar ik denk dat de burger niet wakker ligt van het type weg. We moeten er vanuit Vlaanderen ten volle voor gaan de verkeersveiligheid garant te stellen.

Minister, u hebt de dynamische lijst van zwarte punten aangepast en het percentage fietsers en voetgangers in de kwalificering opgenomen. Dat is goed, want hierdoor hebben we de dynamische lijst van 213 tot 414 punten gebracht.

Wat ik een beetje mis, is de door u aangehaalde samenwerking met de lokale besturen en de politiezones. Nu is het vaak zo dat ze nog te veel naast elkaar werken. Ik verwijs naar hoe het met de trajectcontroles is verlopen. Ik heb dat tijdens de vorige legislatuur een paar keer aangehaald. De Vlaamse overheid voert zonder enige afstemming met de gemeenten en de politiezones trajectcontroles op lokale wegen in.

Dat is ongeveer hetzelfde als met de lijst van de zwarte punten op de gewestwegen. We vragen duidelijk om een betere afstemming met de lokale besturen.

Minister, mijn volgend punt betreft de grijze punten. Naast de zwarte punten zijn er ook grijze punten, locaties waar bijna-ongevallen zijn gebeurd en die als onveilig worden ervaren. Met moderne en intelligente datasystemen kunnen die plaatsen snel worden gedetecteerd. Zoals u zelf hebt aangehaald is de input van de lokale besturen ook hiervoor belangrijk. Staat het proces voor de registratie van de bijna-ongevallen al op punt? Is er een lijst van die grijze punten of zal die lijst nog worden opgesteld?

In het Vlaams regeerakkoord is afgesproken dat het Fietsfonds zal worden hervormd, zodat de lokale besturen hier gemakkelijker gebruik van kunnen maken. Het Fietsfonds kan een belangrijk instrument zijn om de fietsveiligheid op de lokale wegen te verhogen. Misschien kan bij de hervorming van het Fietsfonds met die zwarte punten rekening worden gehouden. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de hervorming van het Fietsfonds?

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

**Minister Lydia Peeters:** Zoals ik daarnet al heb gezegd, gaat het inderdaad om een globale aanpak. We kunnen een euro slechts eenmaal uitgeven. Ik begrijp dan ook perfect dat lokale besturen in dit verband al eens keuzes moeten maken. De

globale aanpak betekent dat we allemaal samen voor de verkeersveiligheid moeten gaan. Ik denk dat de lokale besturen allemaal ten volle die kaart trekken.

Mevrouw Fournier, u hebt terecht het verhaal van de trajectcontroles en de snelheidscamera's aangehaald. Ik heb zelf een jarenlange ervaring als burgemeester. We hebben jarenlang gevraagd om roodlichtcamera's te plaatsen, maar dat is uitgebleven. We hebben de administratie verteld dat de lokale besturen hier veel beter bij moeten worden betrokken. De lokale besturen kennen hun eigen gemeente- en gewestwegen vaak het best. Ze kennen de lokale situaties. Ze weten hoe al dan niet wordt omgereden. Ze moeten ten volle bij de plaatsing van trajectcontroles, roodlichtcamera's en snelheidscamera's worden betrokken. Ook wat het opstellen van een lijst met zwarte punten betreft, wil ik erop blijven hameren dat de uitwisseling van informatie tussen de lokale besturen, de politiezones, de administratie en desgevallend de provinciale entiteiten zeer belangrijk is.

Ik heb daarnet zelf naar de PCV verwezen. De lokale besturen kunnen daar zelf bepaalde items op tafel leggen, maar ik merk dat er verschillen tussen de PCV zijn. De ene commissie vergadert intenser of hanteert meer dossiers dan de ander. Ik denk dat we op dat vlak ook een tandje kunnen bij steken.

Wat de grijze punten betreft, kijken we vooral naar de data-uitwisseling. Die data zijn aanwezig in alle auto's die rondrijden. Ze gelden voor gemeente- en gewestwegen. Ik hoop dat we hier door een goede uitwisseling tussen private instanties en verkeersmanagementsystemen in de toekomst ten volle op kunnen inzetten. Zo kunnen we komen tot een goede uitwisseling van de datasystemen en kunnen we grijze punten, bijvoorbeeld punten waar mensen vaak hard in de remmen moeten gaan en waar blijkbaar ergens een probleem is, proactief aanpakken. Er is nog veel werk aan de winkel en ik houd graag rekening met alle suggesties. Hoe meer suggesties, hoe beter.

Ik heb gisteren al aangehaald dat we ten volle met het Fietsfonds bezig zijn. Dat komt nog aan bod in verband met de fietsteams en dergelijke. Ik kan vandaag nog niet veel in detail gaan. We gaan na hoe we hier verder op kunnen inzetten. Daarnet is al het voorbeeld van de veilige schoolomgevingen gegeven. De Vlaamse overheid luistert naar de input van de lokale besturen en stelt meer middelen ter beschikking. Misschien moeten we dat ruimer bekijken. We weten dat heel wat lokale besturen hier gebruik van maken om de lokale schoolomgevingen verkeersveiliger te maken, maar we moeten dat verder bekijken en evalueren. Misschien moet het ook naar andere entiteiten gaan. Jongeren komen veel samen rond recreatieve hotspots of plaatsen waar veel jeugdbewegingen gecentraliseerd zijn.

Ik wil dat allemaal verder bekijken, maar verkeersveiligheid betreft een globale aanpak. Ik heb zeker oor voor alles wat lokale besturen dienaangaande aanbrengen.

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

**Jeremie Vaneekhout (Groen):** Minister, een pleidooi voor een globale aanpak is terecht. Het is superrelevant om schoolomgevingen aan te pakken, maar als er op weg daarnaartoe een zwart punt ligt, dan betekent dit dat de helft van de ouders hun kinderen niet laat vertrekken. Alles hangt met elkaar samen.

Daarom herhaal ik mijn pleidooi, maar ik begrijp dat u de suggestie meeneemt zonder dat u zich ertoe verbindt dat het een Vlaamse aanpak zou worden. Ik wil kort vergelijken met de gemeente- en stadsmonitor. Vlaanderen peilt daarin bij inwoners naar de moeilijkheden en problemen. Dat wordt dan aangereikt aan lokale besturen om hun beleid op te enten. Er zou een gelijkaardige aanpak kunnen zijn omtrent de zwarte punten om ze zo in kaart te krijgen en het dan aan de autonomie van de lokale besturen over te laten wat ze daarmee doen en hoe ze



daar budgettair naar kijken. Vlaanderen zou dan op zijn minst zijn ondersteunende rol ten opzichte van de lokale besturen ten volle opnemen door niet alleen de methodiek aan te reiken, maar ook inhoudelijke informatie. Minister Somers hamert er vaak op dat het eerste bestuur het lokale bestuur is en dat Vlaanderen hen moet ondersteunen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Maxim Veys aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complexe project Kanaal Bossuit-Kortrijk – 3011 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Maxim Veys (sp-a):** Het complexe project Kanaal Bossuit-Kortrijk is formeel lopende sinds de startbeslissing werd genomen door de Vlaamse Regering op 8 september 2017. Momenteel bevindt het project zich in de onderzoeksfase. U zult mij straks vertellen wanneer de Vlaamse Regering binnenkort een voorkeurbesluit neemt.

Veel lokale besturen in de regio kijken de kat uit de boom, maar verklaarden wel reeds dat de ecologische en economische meerwaarde van het project duidelijk moeten worden aangetoond om zich er volledig achter te kunnen scharen. Er zijn twijfels over de economische en ecologische haalbaarheid van het complexe dossier. Er worden nog verschillende tracés onderzocht en het meest complexe traject wordt geraamd op ruim 600 miljoen euro. Dat zijn voorlopige schattingen nog voor er een spade de grond in gaat.

In het regeerakkoord lezen we dat investeringen gericht zijn op maatschappelijke en economische return. Ik ga er dan ook van uit dat de regering er zich ernstig over zal buigen of die maatschappelijke en economische return er is.

Deze maand publiceerde de Europese Rekenkamer een interessant document met als titel 'Vervoersinfrastructuren in de EU: megaprojecten moeten sneller worden uitgevoerd zodat de netwerkeffecten tijdig worden gerealiseerd'. De Europese Rekenkamer hanteert dus heel creatieve titels voor verslagen, maar de noodwendigheid zit er wel in. Dat rapport onderzoekt de voortgang in acht cruciale Europese dossiers, de zogenaamde Transport Flagship Infrastructures (TFIs). De heer Maertens stelt daar deze middag nog een vraag over.

Het Seine-Scheldeproject, waar dit project op aantakt, wordt er ook in besproken. Er vallen daarin twee grote zaken op. Ten eerste zijn de trafiekprognoses wat gedateerd en worden ze door de Europese Rekenkamer in twijfel getrokken. Er wordt uitgegaan van een verviervoudiging tegen 2060 op basis van het nulscenario van 2030. Het lijkt mij en mijn fractie hoe dan ook zo dat de prognoses iets te ambitieus waren. Deze vormden natuurlijk de basis voor het complexe project.

Een ander belangrijk aspect is dat er geen CO<sub>2</sub>-balans werd opgemaakt. Aangezien de productie van cement en beton in grote mate bijdraagt tot de CO<sub>2</sub>-emissies bestaat er een aanzienlijk risico dat het graven van een bypass gepaard zal gaan met een aanzienlijke CO<sub>2</sub>-kost die slechts over heel lange termijn teruggewonnen wordt. De trafiekprognoses zullen ongetwijfeld ook een impact hebben op de modal shift. Er zullen hoogstwaarschijnlijk minder vrachtwagens op binnenvaartschepen geladen worden.

Het is duidelijk dat er nood is aan heel wat verduidelijking. Minister, kunt u bevestigen dat er rekening werd of wordt gehouden met het document van de

Europese Rekenkamer, meer specifiek om de trafiekprognoses in het kader van het economische haalbaarheidsonderzoek aan te passen? Er zijn 29 onderzoeksvragen om het voorkeursbesluit te kunnen nemen. Bent u overtuigd van de ecologische en economische meerwaarde van dit project? Vindt u dat er een juiste kosten-batenverhouding is? Is het mogelijk dat een nultracé wordt toegevoegd als optie? Met andere woorden, als de ecologische en economische meerwaarde er niet blijkt te zijn, is het dan een optie om niets te doen? Zal de Vlaamse Regering rekening houden met de CO<sub>2</sub>-balans van dit kanaal? Zo ja, hoe zal de berekening gebeuren? Bekijkt de Vlaamse Waterweg dit project integraal samen met het Seine-Scheldeproject? Welke middelen zijn voorzien op de begroting van de Vlaamse Waterweg voor studie en uitvoering van dit complex project? Indien mogelijk kreeg ik graag een uitsplitsing op jaarbasis.

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Veys, uiteraard nemen we de aanbevelingen en opmerkingen uit dergelijk rapport van de Europese Rekenkamer ter harte. De opmerkingen van de Europese Rekenkamer omtrent de trafiekprognoses hebben enkel betrekking op het nieuw te graven kanaal Seine-Nord Europe en niet op het kanaal Seine-Schelde. Ik wil ook meegeven dat de Europese Rekenkamer erg veel lof had over de aanpak van het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk. Het was dus eerder positief dan negatief.

Momenteel worden de onderzoeksrapporten van het geïntegreerd onderzoek afgewerkt en worden de synthesesnota en het voorontwerp van voorkeursbesluit voorbereid in overleg met de diverse actoren. Er wordt verwacht dat deze documenten na het zomerreces aan de adviesinstanties kunnen worden voorgelegd.

Rekening houdend met de input van de adviesinstanties op de onderzoeksrapporten, de synthesesnota en het voorontwerp van voorkeursbesluit kan de Vlaamse Regering een ontwerp van voorkeursbesluit nemen. Er is dus nog wel een tracé te doorlopen. Het ontwerp van voorkeursbesluit wordt ten vroegste eind dit jaar verwacht. Nadien volgt een openbaar onderzoek van het ontwerp van voorkeursbesluit en de onderzoeksdocumenten. Rekening houdend met de input van het openbaar onderzoek kan de Vlaamse Regering dan een voorkeursbesluit nemen. Een heel concrete timing hebben we nog niet, maar u kunt het volgen via de website [www.complexeprojecten.be](http://www.complexeprojecten.be).

Zoals beschreven in de alternatievenonderzoeksnota bevat het geïntegreerd onderzoek 29 verschillende onderzoeksaspecten verspreid over zes thema's: nautica, omgeving, mobiliteit, uitvoering, financieel en toekomstmogelijkheden. De 29 onderzoeksaspecten hebben tot doel om de effecten van de opwaardering te onderzoeken, te beschrijven en te beoordelen en om het effect van de opwaardering te onderzoeken op de verschillende rollen die het kanaal op vandaag en in de toekomst vervult en zal vervullen. Dit wordt allemaal opgenomen in een synthesesnota waaruit de economische en ecologische meerwaarde zal blijken.

Aangezien de onderzoeksresultaten en de synthesesnota nog niet afgerond zijn, kan ik nog geen uitspraken doen over de ecologische en economische meerwaarde van het project. We wachten op de resultaten, maar we gaan ervan uit dat het een positief verhaal zal worden.

U had een vraag over de kosten-batenverhouding. Ook dat heeft te maken met het geïntegreerd onderzoek en de effectbeoordeling. Zodra we over deze documenten beschikken, kunnen we daar meer over zeggen. Nu is het nog te vroeg om daar gefundeerde uitspraken over te doen.

U had ook nog een vraag over een nultracé dat toegevoegd zou moeten worden. Ook hier moet ik verwijzen naar het onderzoek dat lopende is. Uw vragen zijn

eigenlijk nog wat voorbarig. Een nulscenario of een nultracé voldoet niet aan de doelstellingen opgenomen in de startbeslissing. Als straks alle effecten beoordeeld kunnen worden, zal een voorkeursbesluit moeten worden genomen waaruit dan geconcludeerd zal moeten worden of het Kanaal Bossuit-Kortrijk al dan niet moet worden opgewaardeerd. Dat is voorwerp van grondig onderzoek dat op dit ogenblik lopende is.

Binnen het geïntegreerd onderzoek werd een CO<sub>2</sub>-balans opgesteld, zoals ook opgenomen in de geactualiseerde versie van de alternatievenonderzoeksnota. Deze CO<sub>2</sub>-balans geeft een inzicht in de terugverdientijd van de CO<sub>2</sub>-kost voor de aanleg van het kanaal ten opzichte van de CO<sub>2</sub>-winst door duurzamer watergebonden transport. Bij de besluitvorming zal de Vlaamse Regering rekening houden met alle resultaten van het geïntegreerd onderzoek.

Uiteraard maakt dit project deel uit van het globale Seine-Scheldeproject en zal het binnen het volledige Seine-Scheldeprogramma worden bekeken.

Op het investeringsprogramma 2020 is er in een budget voorzien van 1,5 miljoen euro voor studiekosten. Op het meerjarenprogramma tot 2024 dat in opmaak is, zullen uiteraard nog bijkomende middelen opgenomen moeten worden om het hele proces te kunnen doorlopen. Voor de uitvoering van het project en flankerende of voorbereidende maatregelen zijn nog geen ramingen en dus geen budgetten.

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

**Maxim Veys (sp.a):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. In het verslag van de Europese Rekenkamer wordt er inderdaad ook een compliment gegeven. Ik heb de gewoonte om in de eerste ronde de vragen te stellen en om in de tweede ronde complimenten mee te geven, maar ik twijfelde er niet aan dat u het zelf zou vermelden. Ik wil daar wel een nuance bij maken. Het is vooral lof voor het proces waarbij er voldoende input mogelijk is binnen het complex project. Het project is op vandaag echter nog niet afgerond. Ik denk dat nog geen enkel complex project de volledig procedure heeft doorlopen en dat zal dus ook nog moeten blijken.

Met betrekking tot de trafiekprognoses verwijst u naar het kanaal Seine-Nord Europe. Men spreekt daar toch over een capaciteit die driemaal groter is dan die op de Rijn. Ik denk dat we, de Duitse industrie indachtig, nog niet echt in die richting gaan. De aanvoer zal ook cruciaal zijn om op het Seine-Scheldedeel voldoende trafiek te genereren. Als blijkt dat de prognoses gedateerd zijn, dan kan dit toch een impact hebben op het berekenen van de economische meerwaarde. Wordt er ingeschat hoeveel containertrafiek er via de boot zal gebeuren? Ik denk dat er op dat vlak toch nog wat bijkomend onderzoek nodig is. Ik heb wel begrepen dat er rekening wordt gehouden met de aanbevelingen.

Er is inderdaad een goeie overzichtswaarsite, maar 'en cours de route' kunnen zaken nog wijzigen. Daarom stelde ik u die vraag nogmaals.

Ik vind het interessant dat u zegt dat dit samen met het Seine-Scheldeproject wordt bekeken. Daar zijn 500 hectare natuurcompensaties nodig. De ecologische meerwaarde is natuurlijk essentieel. Als er ecologisch waardevolle zaken moeten sneuvelen, dan worden die hopelijk elders gecompenseerd. Heeft het feit dat het samen met het Seine-Scheldeproject wordt bekeken een impact op de natuurcompensaties?

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Minister, het Kanaal Bossuit-Kortrijk is een belangrijk project voor de economische ontwikkeling van de regio Kortrijk. We delen echter de bezorgdheden van stadsgenoot Veys. Er is niet alleen het

kostenplaatje, maar er zijn ook ecologische aspecten die verbonden zijn aan een dergelijk project.

In uw beleidsbrief kondigde u aan dat u volop wenst in te zetten op de uitbouw van TEN-T projecten (Trans-Europese Netwerken-Transport) en zult trachten om in die optiek ook maximaal de Europese subsidiëringmogelijkheden te benutten. Daarnaast kondigde minister Demir in haar beleidsbrief aan dat er volop ingezet dient te worden op een snelle vergroening van de scheepvaart.

Minister, voldoet het project Kanaal Bossuit-Kortrijk, nu dit in de regio van de Seine-Scheldeverbinding ligt, aan de voorwaarden die onder meer opgelegd worden in de verordening 1315 van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, om in aanmerking te komen voor subsidiëring in het kader van de uitbouw van dit TEN-T netwerk? Zo ja, welk aandeel van het kostenplaatje van dit project kan via deze Europese subsidies worden gedekt? Welke maatregelen plant u vanuit uw beleidsveld om samen met minister Demir tot een versnelde vergroening van de internationale binnenscheepvaart te komen om op die manier de CO<sub>2</sub>-impact terug te kunnen dringen?

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

**Martine Fournier (CD&V):** Bedankt voor uw uitgebreide antwoord, minister. Er worden in deze commissie vandaag drie vragen beantwoord die allemaal met hetzelfde te maken hebben. Nu komen het Kanaal Bossuit-Kortrijk en het Kanaal Roeselare-Leie aan bod, maar die sluiten aan bij de vraag die de heer Maertens vanmiddag over het totaalproject Seine-Schelde Vlaanderen zal stellen. Ik heb daarover al een uitgebreide schriftelijke vraag gesteld en uw antwoord was heel gedetailleerd, waarvoor dank.

Ik wil me nu heel kort tot de heer Veys richten: u zegt dat er in de regio Kortrijk twijfels bestaan over de economische en ecologische haalbaarheid van dit project Kanaal Bossuit-Kortrijk. Ik stel mij dan de vraag wie u bedoelt. Zijn dat belangenorganisaties, politieke partijen, het stadsbestuur van Kortrijk? In elke vergadering waar ik aan deelneem, staat het Kanaal Bossuit-Kortrijk toch wel hoog aangeschreven voor onze economische ontwikkeling. Dat is nu al jaren zo. Moeten we dit opnieuw in vraag stellen als we die ontwikkeling ten volle willen bereiken? We hebben al discussies gehad over de economische ontwikkeling in onze streek. Jullie zijn geen voorstander van de Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Daarnaast is er de ontwikkeling van bepaalde industriegebieden, zoals Waregem-Zuid en Menen-West, die voor onze regio interessant zijn. Daar zijn jullie ook geen voorstander van. Ik stel me eigenlijk de vraag of jullie tegen de economische ontwikkeling van Zuid-West-Vlaanderen zijn? Die economische ontwikkeling zal toch een heel grote troef zijn. Laat ons die niet opnieuw in vraag stellen, maar gewoon de studie afwachten die minister Peeters heeft toegelicht. Laat ons werk maken van die economische ontwikkeling. Laat ons werk maken van het Kanaal Bossuit-Kortrijk, het Kanaal Roeselare-Leie en van het totaalproject Seine-Schelde. Het is echt wel noodzakelijk dat die werken gebeuren.

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

**Jeremie Vaneekhout (Groen):** Ik wil me even tot mevrouw Fournier richten. We zitten met verschillende collega's, mevrouw Ryheul, de heer Veys, u en ik, in dezelfde vergaderingen, maar uiteraard ook af en toe in andere vergaderingen waar we veel maatschappelijke bezorgdheden uit allerlei richtingen horen. Ik vind het in die zin niet correct als u laat uitschijnen dat er één overheersende visie op een aantal thema's in Zuid-West-Vlaanderen zou heersen. Er zijn heel wat bezorgdheden rond een aantal maatschappelijke evoluties en politieke keuzes die in de

volgende jaren gemaakt zullen worden, waarvan ik ook weet dat zelfs enkele van uw partijgenoten die delen.

Het lijkt me goed dat we hier een ernstig debat voeren. Dat is uiteraard minder interessant voor de collega's uit andere gebieden, maar de toekomstige ontwikkeling van Zuid-West-Vlaanderen moet natuurlijk hoog op de prioriteitenlijst van de Vlaamse Regering staan. Daarover zijn we het wel allemaal eens. Het is alleen onze overtuiging dat de economie in de 21<sup>ste</sup> eeuw en de regionale ontwikkeling in de 21<sup>ste</sup> eeuw niet dezelfde zullen zijn als die van de 20<sup>ste</sup> eeuw. Het is dus een goede zaak dat we dat debat hier voeren.

Ik sluit me aan bij de bezorgdheden van de heer Veys: we moeten toch echt veel meer zicht krijgen op de economische rendabiliteit van dit project. Het gaat niet alleen over de kostprijs, maar ook over de meerwaarde op economisch gebied voor de regio. Wat zijn de kosten daarvan op ecologisch en sociaal gebied? Wat is de impact daarvan? Het lijkt me alleen maar een kwestie van goed bestuur dat we daar eerst zicht op krijgen. Minister Peeters zegt dat dat onderzoek loopt en ze spreekt zelf van een meerwaarde. Dat is misschien al een kleine voorafname, we zullen zien of dat bevestigd wordt door het onderzoek zelf. Er zullen zeker positieve zaken aan dit project verbonden zijn, maar ook negatieve en die twee moeten we in balans krijgen. U weet dat onze fractie met veel meer bezorgdheden naar die zaken kijkt dan uw fractie, al lijkt het me toch gewoon goed bestuur dat we eerst alle cijfers en gegevens op tafel hebben.

Een extra element dat ik naar voren wil brengen, is het rivierherstel van 500 hectare natte natuur die we in de regio zouden moeten hebben. U kunt het de natuurbewegingen niet kwalijk nemen dat zij bezorgd zijn over de impact van dit nieuwe project, als zij vaststellen dat er de afgelopen decennia geen enkele stap vooruit is gezet in die compensatie waarover er vanuit de Vlaamse overheid nochtans een engagement bestond om die waar te maken. Misschien zou het al helpen dat we eerst doen wat we al beloofd hebben om dan het vertrouwen te krijgen om andere dingen te onderzoeken. Wat we nu doen, is telkens opnieuw onze beloftes niet nakomen. Ik spreek dan niet over mijn fractie, maar over het huidige beleid. Nu komen we onze beloftes niet na en zeggen we achteraf wat we wel nog zullen doen of hoe we nog zullen compenseren. Ik denk dat dat een goede samenvatting is van het traject van de afgelopen jaren. Daarom doen wij een oproep om eerst een goede economische studie te maken en de kosten en baten goed in overweging te nemen, ecologisch, sociaal en economisch.

**De voorzitter:** Er is een klein debat ontstaan, maar er waren ook bijkomende vragen.

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen en toelichtingen. Er ontstaat inderdaad een klein debat. Vanmiddag volgt er, naar aanleiding van de vraag om uitleg van de heer Maertens, nog een verdere uiteenzetting rond de uitvoering van het Seine-Scheldeproject.

Er waren vragen over het economische, het ecologische en het sociale aspect. Ik denk dat we het erover eens zijn dat het Seine-Scheldeproject heel belangrijk is om ervoor te zorgen dat we zoveel mogelijk logistiek kunnen weghalen van de weg. Het gaat om een drukbevolkte regio waar de logistieke sector heel belangrijk is. Voor de verbinding van de haven met het hinterland moeten we ten volle inzetten op die modal shift weg van de weg en kiezen voor alternatieven. In deze is gekozen voor transport over het water. We willen met Europese steun en in samenwerking met Wallonië en Frankrijk van die Seine-Scheldeverbinding een nieuwe watersnelweg maken voor container- en duwvaart tot 4500 ton. We denken dat dat echt nodig is, willen we het economisch potentieel behouden.

Uiteraard moet alles nog heel grondig onderzocht worden. Nu gaat de vraag specifiek over het Kanaal Bossuit-Kortrijk, maar dat kadert natuurlijk in dat hele Seine-Scheldeproject. Daaraan is ook natuurcompensatie gekoppeld, waarop ik straks nog verder zal ingaan. Er is voorzien in 500 hectare natte natuur. Dat valt natuurlijk onder de bevoegdheid van collega Demir, maar de hele Vlaamse Regering zet ten volle in op dat Seine-Scheldeproject. We nemen ook heel wat maatregelen voor de vergroening van de vloot. Ik denk niet dat ik die hier vandaag allemaal uit de doeken moet doen, maar ik denk bijvoorbeeld aan de walstroom. Dat zal uiteraard ook allemaal moeten worden bekeken in de globale analyses.

Men zegt dat ik me hier al positief over uitgelaten heb. We weten dat dit traject op dit ogenblik nog loopt. Er loopt een proces van een geïntegreerd onderzoek, waar ook een heel grondige kosten-batenanalyse bij hoort. Dat zal leiden tot een ontwerp van voorkeursbesluit waarbij alle geledingen, alle stakeholders, alle belanghebbenden betrokken zijn. Zoals de heer Veys zei, hebben we van de Europese Rekenkamer een positief signaal gekregen voor onze aanpak, het proces van complexe projecten waarbij heel fel gefocust wordt op participatie, op inspraak, op co-creatie. De Europese Rekenkamer noemt dat in zijn verslag lovenswaardig. Het is wel zo dat nog geen enkele procedure voor een complex project tot in de finale fase geraakt is. Bij andere procedures voor complexe projecten werd het voorkeursbesluit, ondanks heel wat inspraak, toch nog aangevochten bij de Raad van State. Ik heb toch vertrouwen in dit project, waarover heel veel onderzoek gevoerd werd waarbij alle aspecten aan bod komen. Ik heb er dus alle vertrouwen in dat we na dat globale geïntegreerd onderzoek tot een goed ontwerp van voorkeursbesluit en dan uiteindelijk tot een voorkeursbesluit kunnen komen waarin alle – zowel ecologische, sociale als economische – aspecten werden afgewogen en dat we zo kunnen komen tot de realisatie van het globale Seine-Scheldeproject. Dat zal zorgen via die modal shift voor heel wat extra transport via de waterwegen, weg van onze wegen.

Het proces is nog lang niet afgerond maar ik denk wel dat we op de goede weg zitten. We hopen zo snel mogelijk naar buiten te kunnen komen met een ontwerp van voorkeursbesluit en vervolgens met een voorkeursbesluit. Op de timing kan ik me vandaag nog niet vastpinnen.

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

**Maxim Veys (sp.a):** Dank u wel, minister, voor uw antwoorden. Ze waren nuttig en daarom heb ik deze vraag om uitleg gesteld. Het was niet mijn bedoeling om er een lokaal meerderheid-oppositiespel van te maken.

Mevrouw Fournier, u vraagt naar de actoren. U kunt er misschien de bestuursakkoorden van de steden en gemeenten die aan het kanaal liggen eens op nalezen. Dat kan altijd interessant zijn. Natuurlijk is er ook nog zoiets als natuurbewegingen. U verwijst naar bedrijfsterreinen die niet onmiddellijk iets te maken hebben met waterwegen. Die LAR-Zuid is interessant. Daar zijn natuurlijk ook compensaties voor gemaakt, die nu mogelijk in het gedrang komen op een van deze tracés. Ik denk dat het geen kwaad kan om dat ook eens in rekening te brengen.

Ik concludeer. In tijden van corona zijn er heel veel inspanningen gevraagd, zowel van de burgers als van de Vlaamse begroting, de centen van de burgers. Er is nood aan relance – daar ga ik mee akkoord – en dus ook aan investeringen. Mijn partij heeft niet toevallig een new social deal met interessante en slimme investeringen voorgesteld. De vraag is natuurlijk: als we die modal shift willen realiseren, is een project dat misschien 600 miljoen euro kost om enkele containers van de weg te halen, dan de moeite? Dat is de centrale vraag. Blanco cheques uitdelen op basis van het feit dat iets heel nodig is en veel zal opleveren, is niet mijn stijl. Ik denk dat we het best verder onderzoek afwachten. We zullen het er in de toekomst

ongetwijfeld nog vaak over hebben. Ik zou graag eerst al die expertenrapporten inzien vooraleer al te grote conclusies te trekken. Ik denk dat dat vandaag niet aan de orde is. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

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

**VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de noodzakelijke herstellingswerkzaamheden aan de kaaimuren van het Kanaal Roeselare-Leie – 2922 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Het belang van het Kanaal Roeselare-Leie is zonder enige twijfel aangetoond. Zoals zonet al werd aangegeven, kadert het kanaal in het grote Seine-Scheldeproject om grotere binnenvaartschepen toe te laten en de West-Vlaamse industrie te waarborgen. Veel binnenschepen gebruiken het kanaal en zorgen ervoor dat ons wegennet fors ontlast wordt en niet dichtslibt. Ook u erkent het belang, minister.

Bijna alle oevers en kaaimuren vertonen echter ernstige gebreken, zo blijkt uit informatie van De Vlaamse Waterweg. De schade aan de loskaaien is verspreid langs de hele lijn van het kanaal. Minister, u weet dat er dringend een aantal werken moeten worden uitgevoerd, maar dat er door onderhoudsachterstand op meerdere plaatsen keuzes gemaakt moeten worden.

De kwestie is bijvoorbeeld zeer acuut in Izegem, zo blijkt uit nieuwe gegevens. Bij een recente onderwaterinspectie stelde De Vlaamse Waterweg vast dat daar grote defecten opgetreden zijn die bij eerdere inspecties nog niet aanwezig waren. Doordat de instabiliteit van de kaaimuur recent en snel is toegenomen, is men dus genoodzaakt op korte termijn iets te ondernemen. In overleg met de stad en de nabijgelegen bedrijven is de Zuidkaai deels afgezet en bereidt De Vlaamse Waterweg de nodige herstellingswerken voor. Nieuwe buispalen worden geplaatst in het kanaal zodat schepen de instabiele muur kunnen vermijden en toch aanmeren. De huidige vaststellingen noodzaken nieuwe inspecties.

De burgemeester van Wielsbeke is duidelijk: "Het kanaal is niet gemaakt voor de grote schepen die het tegenwoordig ontvangt en die economische drukte zal alleen maar blijven groeien. We vragen de Vlaamse regering om dit met de hoogste urgentie te behandelen en meer geld vrij te maken."

Minister, in uw beleidsnota legt u de nadruk op het belang van een modal shift van de weg naar de binnenvaart. U wijst – meer dan terecht – op het grote potentieel van de binnenvaart en kondigt aan dat u via een gericht investeringsbeleid ondernemingen wilt stimuleren om meer gebruik te maken van de binnenvaart.

Ik heb hierover de volgende vragen.

Kunt u toelichting geven bij de budgetten die u ter beschikking stelt om de nodige dringende herstellingswerken uit te voeren en het kanaal op te waarderen?

Wat is de timing ter zake, gezien het duidelijk hoogdringende karakter van bepaalde werkzaamheden?

Kunt u in dat verband ook meedelen welke gevolgen er worden gekoppeld aan de bijkomende defecten die zijn vastgesteld bij de uitgevoerde onderwaterinspecties?

Worden er ter gelegenheid van deze vaststellingen nog bijkomende inspecties voorzien?

Kunt u garanderen dat de ter beschikking gestelde budgetten en de timing van de werkzaamheden volstaan om te garanderen dat er geen goederentrafiek via het kanaal verloren gaat, maar dat u uw belofte om een modal shift te genereren richting binnenvaart wel degelijk realiseert?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mevrouw Ryheul, voor uw vragen. Het gaat opnieuw over een kanaal, ditmaal over dat van Roeselare-Leie. Daar werden onlangs problemen vastgesteld. Zo werd op 17 juni vastgesteld dat in Izegem een deel van de oever verzakt was, wat hinder veroorzaakte voor de aangemeerde schepen.

Na onderzoek bleek dat er problemen waren met de kaaimuur. Men heeft direct ingegrepen. Er vond overleg plaats met de betrokken bedrijven, want er zijn daar veel watergebonden bedrijven. Er werd ook overlegd met de stad Izegem. Er werden onmiddellijk maatregelen genomen om verdere schade aan die kaaimuren te voorkomen.

Er werden een aantal tijdelijke maatregelen genomen. Nadien gebeurde er een grondiger onderzoek via sonaronderzoek en duikinspectie. Men kwam tot de conclusie dat er snel 400.000 euro uitgetrokken moest worden om de noodzakelijke ingrepen uit te voeren om de problemen te verhelpen.

U vraagt naar de budgetten die ter beschikking werden gesteld voor dringende herstellingen. Voor de heel dringende herstellingen, naar aanleiding van de vaststelling van 17 juni, werd 400.000 euro uitgetrokken voor het plaatsen van buispalen.

Reeds eerder, met name tijdens de commissie van 6 februari, stelde de heer Maertens een aantal vragen over de opwaardering van het Kanaal Roeselare-Leie. Ik heb toen een duidelijke uiteenzetting gegeven over de investeringsbegroting en de plannen voor de toekomstige opwaardering van het Kanaal Roeselare-Leie. Die zijn erop gericht het kanaal als belangrijke transportmodus voor het goederenverkeer in de regio te bevestigen en de bedrijfszekerheid aldaar te vergroten.

In het Geïntegreerd Investeringsprogramma 2020 (GIP 2020) hebben we voor het Kanaal Roeselare-Leie een bedrag van 5 miljoen euro voorzien voor het herstel van verzakte oevers, namelijk 3,5 miljoen euro specifiek voor de oevers en 1,5 miljoen euro voor het plaatsen van bodembeschermingen.

Voor de meest prioritaire oevers en kaaimuren zullen nog dit jaar de nodige aanbestedingsdossiers worden opgemaakt. De overeenstemmende werken kunnen dan in 2021 uitgevoerd worden.

Met de werken aan de verzakte oever ter hoogte van kaaimuur Zoutman in Roeselare en het aanleggen van bodembescherming wordt al van start gegaan in het najaar van 2020.

Daarnaast is in het GIP 2020 ook een bedrag voorzien van 2 miljoen euro voor herstellingswerken aan de sluis van Ooigem, de enige toegang tot het kanaal.

De komende jaren zal nog meer dan 20 miljoen euro worden voorzien voor het herstel van de verzakte oevers en de renovatie van de kaaimuren aan het Kanaal-Roeselare-Leie.



De opwaardering van het kanaal naar een volwaardig klasse Va-gabarit zal gefaseerd worden aangepakt. Momenteel wordt hiervoor een gedetailleerd projectplan opgemaakt, op basis van alle verzamelde gegevens en analyses, om dit project gefaseerd te kunnen uitrollen. We verwachten dat dit projectplan eind dit jaar afgerond zal zijn.

Dit alles toont aan dat we via dit kanaal ten volle willen inzetten op de modal shift voor goederenvervoer. Dit kanaal is een zeer belangrijk onderdeel van deze economische hotspot en we willen deze waterweg verder versterken.

Ik hoop dat ik hiermee al uw vragen beantwoord heb.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Ik ben heel tevreden met uw antwoord, minister. Ik wilde nog verder informeren naar de timing, maar u hebt daar al op geantwoord.

Wel wil ik nog vragen naar de gevolgen die dit vandaag heeft op de verkeersroulatie. Een aantal kaaien zijn afgezet. Kunt u daarop antwoorden?

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

**Martine Fournier (CD&V):** Ik sluit me volledig aan bij de vraag van collega Ryheul. Tijdens de commissie van 6 februari werd hierover al een uitgebreide vraag gesteld door collega Maertens, gevolgd door een uitgebreid antwoord.

Het Kanaal Roeselare-Leie is, evenals het Kanaal Bossuit-Kortrijk, een onderdeel van het Seine-Scheldeproject. Het is wel zo dat er de voorbije jaren een enorme stijging was van de tonnage met meer dan 15 procent. Opvallend was wel dat het aantal schepen verminderd was. Dat wil zeggen dat grotere schepen gebruik maken van het kanaal. Het is dus echt wel noodzakelijk dat die werken gebeuren: verbreden, verdiepen, herstellen. Wij sluiten ons daar volledig bij aan.

Ik heb gisteren nog contact gehad met de burgemeester van Wielsbeke. Hij zit volledig op dezelfde lijn. Collega Ryheul verwees er al naar. Minister, ook onze vraag is om daar zeer dringend de noodzakelijke werken uit te voeren zodat die schepen op een veilige manier gebruik kunnen maken van het Kanaal Roeselare-Leie.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik had begrepen dat er naar aanleiding van het probleem dat vastgesteld werd op 17 juni een aanmeerverbod ingesteld werd en dat de kaaimuur volledig afgezet werd om een overbelasting van de instabiele kaai te vermijden. Dat waren tijdelijke maatregelen. Nadien heeft men stalen buispalen geplaatst, in afspraak met het bedrijf ter plaatse, zodat het bedrijf na het plaatsen van die buispalen eind juni zelf opnieuw gebruik kon maken van de kaai voor het lossen van schepen.

Ik heb alleszins vernomen dat men ter plaatse heel tevreden was over de snelle acties van De Vlaamse Waterweg, dat alles nu stabiel en onder controle is en dat de zone nu nog gedeeltelijk afgesloten is voor verkeer. Een aantal bedrijven ondervinden nu nog hinder omdat ze daar niet meer kunnen aanmeren. Ik dacht dat de kaai begin deze week opnieuw opengesteld werd voor verkeer. Mevrouw Fournier heeft hierover blijkbaar contact gehad met de burgemeester van Izegem. Ik vermoed dat ze daar dus meer over weet. Maar ik dacht dat het vandaag opengesteld is voor verkeer. Desgevallend kan ik daarover opnieuw contact

opnemen met De Vlaamse Waterweg om te zien of dat ook effectief kan. Dat geldt dus voor de vaststellingen die gedaan werden op 17 juni.

De andere werken zijn ook heel dringend om de trafiek ten volle te kunnen laten doorgaan en om ervoor te zorgen dat er veel meer trafiek langs dit kanaal kan passeren.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Minister, tijdens de vorige commissie waar dit onderwerp aan bod kwam, antwoordde u dat er heel veel verlanglijstjes op uw tafel liggen en dat u zou bekijken wat mogelijk is. U mag mijn bekommernis alvast toevoegen aan dat lijstje, samen met de eerder geuite bezorgdheden van mijn West-Vlaamse collega's. Ik bedank u voor uw zeer uitvoerige antwoord.

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

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de fietsteams – 2978 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, het Fietsteam werd in 2010 opgericht onder toenmalig minister van Mobiliteit Hilde Crevits. Het team brengt de betrokken actoren uit verschillende overheden samen en stelde onder andere een meerjaren-investeringsprogramma op. Zij bepalen ook welke dienst of overheid instaat voor de realisatie van onderdelen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) met als doel de verschillende infrastructuurwerken op elkaar af te stemmen en missing links in het BFF snel op te lossen.

In 2017 was het Rekenhof in zijn verslag kritisch over de realisatie van de fietspaden en de werking van het Fietsteam. Ik herinner me nog de kritiek op de trage realisatie van het BFF. Volgens het Rekenhof zou het nog meer dan vijftig jaar duren voor het BFF klaar zou zijn. Het had echter eind 2012 al klaar moeten zijn. We moeten dan ook durven te zeggen dat het Fietsteam misschien niet altijd geweldig werkt.

Om die reden heeft mijn partij in haar verkiezingsprogramma gepleit voor een proactievere aanpak door de administratie en voor de oprichting van een FAST-team of een projectteam om de realisatiegraad te verhogen. Dit voorstel is in het Vlaams regeerakkoord opgenomen. Het projectteam zou in het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Departement MOW) worden georganiseerd.

Tijdens de voorbije lockdown hebben we heel wat mensen op de fiets zien gaan. Meer dan ooit is fietsveiligheid een thema dat leeft. Een goed werkend Fietsteam is van cruciaal belang. Bovendien zit Vlaanderen met een sterk groeipad voor fietsinvesteringen. Om dit alles te kunnen realiseren, is een projectteam heel belangrijk.

Minister, hoe is het huidige Fietsteam georganiseerd? Hoe evalueert u de werking van het Fietsteam? Op welke vlakken is verbetering mogelijk? Hoe ziet u de invulling van het nieuw projectteam? Welke ambities schuift u in verband met dit nieuw projectteam naar voren? Wanneer zal het projectteam van start kunnen gaan?

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

**Minister Lydia Peeters:** Voorzitter, we hebben het gisteren, tijdens de plenaire vergadering, al uitgebreid over het fietsen gehad. De fietsteams zijn in 2010 opgericht maar ze komen op dit ogenblik niet meer samen. Het laatste Fietsteam-overleg heeft op 27 juni 2018 plaatsgevonden. Een van de redenen waarom ze niet meer samenkomen, is dat die taken volledig in het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) zijn opgenomen. Daar worden alle fietsinvesteringen duidelijk geïdentificeerd en opgevolgd.

De samenwerking met de provincies inzake het fietsbeleid en de fietsinvesteringen verloopt sinds 2018 op basis van de vernieuwde mobiliteitscharters. In het kader van die mobiliteitscharters is er op regelmatige basis overleg tussen de provincies en het Departement MOW om de gemaakte afspraken op te volgen en bij te sturen.

Aangezien het Fietsteam sinds de zomer van 2018 niet meer heeft vergaderd, kan ik de werking niet evalueren. Zoals ik al eerder heb gezegd, zit dat nu in de werking van het GIP. Ik kan alleen maar vaststellen dat de gestructureerde samenwerking tussen alle entiteiten en het opstellen van de rapporteringen over de fietsinvesteringen daar op een positieve manier verlopen. In het managementcomité van het beleidsdomein van het Departement MOW wordt het hele project met betrekking tot fietsen in het GIP positief geëvalueerd.

Het fietsbeleid in Vlaanderen is nu nog sterk versnipperd. Er zijn heel wat betrokken partijen, waarvan de Vlaamse overheid en de steden en gemeenten de belangrijkste zijn. Wat de realisatie van het BFF en de fietssnelwegennetwerken betreft, nemen de provincies een belangrijke rol op. Een sterke samenwerking is in dit verband dan ook onontbeerlijk.

Om die reden focussen we voor het nieuw fietsbeleid op een overlegplatform waar de verschillende overheden op een gelijkwaardig niveau samenkomen en samenwerken om het fietsbeleid een ware sprong te laten maken en vooruitgang te laten boeken. We noemen dat de schaalessprong in het fietsbeleid. Zoals ik gisteren heb toegelicht, zetten we hier ten volle op in.

We willen komen tot een nieuwe netwerkorganisatie tussen steden en gemeenten, de provincie en de Vlaamse overheid waar ze op een gelijkwaardige manier samenwerken om het functioneel fietsen in Vlaanderen een boost te geven. De coronamaatregelen hebben al een eerste opstapje gevormd, maar nu is het zaak hier ten volle op in te zetten.

Zoals ik gisteren heb verklaard, is die nieuwe netwerkorganisatie momenteel in volle opmaak. We hebben de uitnodigingen verstuurd. Het is de bedoeling een coördinator aan te stellen die het dagelijks procesmanagement op zich zal nemen. Een externe professionele coördinator zal, onafhankelijk van alle betrokkenen, het proces aanjagen en zorgen voor een boost in het fietsbeleid.

De ambitie die ik naar voren schuif, is dat we echt een schaalessprong moeten maken. We moeten echt ten volle op het functioneel fietsen kunnen inzetten. Ik heb gisteren al gesteld dat we weten dat 75 procent van de verplaatsingen minder dan 10 kilometer bedraagt. Indien we de modal shift met verdelingen van 60/40 en 50/50 willen halen, moeten we echt een schaalessprong maken. Dat betekent opnieuw dat we de fietsreflex enorm moeten aanmoedigen en dat we ten volle op de noodzakelijke fietsinfrastructuur moeten inzetten. We hebben al meer dan eens aangekondigd dat we het fietsonveiligheidsgevoel ten volle moeten wegnemen. Het gaat dan om meer verlichting of om conflictvrije kruispunten. We moeten natuurlijk ook ten volle inzetten op de multimodale knooppunten om fietsen aan te moedigen en om al het mogelijke te doen.

Het nieuw platform zal van start gaan en zal eind augustus 2020 een eerste keer samenkomen. We hopen met de externe procesmanager en met de diverse

participanten snel vooruitgang te kunnen boeken. Om snel werk te maken van het ambitieus fietsbeleidsplan, moeten we effectief op die schaa sprong inzetten.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Indien ik het goed heb begrepen, zal een nieuw platform worden opgericht. In die netwerkorganisatie zullen de verschillende overheden, de Vlaamse overheid, de provincies en de lokale besturen, aanwezig zijn. Kan die netwerkorganisatie eventueel per provincie worden georganiseerd, zodat de provincie hier een grote zeggenschap in krijgt?

U weet dat ik in juni 2020 een vraag om uitleg heb gesteld over de fietsinvesteringen in West-Vlaanderen en, bij uitbreiding, in de andere provincies. De duidelijke vraag van de provincie West-Vlaanderen is om hiervoor per provincie de nodige budgetten uit te trekken. U bent er geen voorstander van die budgetten per provincie te betonnen, maar misschien is het een goed idee de netwerkorganisatie per provincie te organiseren. De provincie krijgt zo een leidinggevende en vooral coördinerende rol om de fietsinfrastructuur per provincie maximaal uit te werken. Ik denk dat het ons enige doel is het fietsnetwerk overal in Vlaanderen te optimaliseren. Misschien is het een idee de netwerkorganisatie per provincie te organiseren.

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

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Fournier, we hebben er bewust voor gekozen een nieuwe netwerkorganisatie te maken waarin de lokale besturen, de provincies en de Vlaamse overheid zijn vertegenwoordigd. De externe procescoördinator zal alles aansturen om een boost te geven en om inzake het fietsbeleid en het fietsgebruik een schaa sprong te maken. Dat is effectief de bedoeling.

Nu, wat hebben wij intussen gedaan? We hebben een schrijven gericht naar zowel de Vereniging van de Vlaamse Provincies (VVP) als naar de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Wij hebben aan beide gevraagd een afgevaardigde aan te stellen om binnen dat nieuw netwerk, dat platform, te zetelen en om daar het woord te voeren namens de provincies en de lokale besturen. Wij hebben op onze uitnodiging al antwoord gekregen. Ze gaan erop in en ze hebben hun afgevaardigden benoemd.

Het is niet de bedoeling om dat netwerk, zoals in het verleden wel het geval was, per provincie op te delen. Die fietsduo's moeten de schaa sprong doen over heel Vlaanderen. Onze fietssnelwegen stoppen trouwens niet aan de provinciegrenzen. Het wordt echt één netwerkorganisatie waarin de vertegenwoordigers van de verschillende entiteiten aanwezig zijn en waarmee we snel vooruitgang kunnen boeken.

In het regeerakkoord en mijn beleidsnota staat ook dat wij hopen dat de organisatie van de wereldkampioenschappen wielrennen in 2021 een extra boost geeft aan het fietsgebruik. Vandaar die convenantstructuur voor heel Vlaanderen, die niet meer op provinciale basis is gestructureerd en waarin wij met de genoemde entiteiten op evenwaardige basis samenzitten.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Dat 'netwerkorganisatieplatform', of hoe het ook zal heten, is eigenlijk het projectteam zoals het beschreven staat in het regeerakkoord. Ik ben hoopvol. Ik hoor dat de eerste bijeenkomsten al voor eind augustus staan geagendeerd. Ik zal u zeker in het najaar nog bijkomende vragen stellen over de werking, met dat ene doel maximaal fietspaden aan te leggen. Ik

hoop dat met deze nieuwe organisatie echt wel een boost gegeven wordt aan het fietsbeleid.

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

**VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stopzetten van het grensoverschrijdende busvervoer tussen De Panne en Duinkerke – 2991 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Op maandag 29 juni vernam ik dat de Franse lijnbus tussen Duinkerken en het station van De Panne, dat eigenlijk in de deelgemeente Adinkerke ligt, niet langer tot in Vlaanderen doorrijdt. Dat zou beslist zijn door de burgemeester van Duinkerken, Patrice Vergriete. Sinds vrijdag 26 juni moeten alle busreizigers dus afstappen in Bray-Dunes en te voet naar De Panne gaan. Aangezien tussen beide plaatsen nog een vrij omvangrijk duingebied ligt, komt dat neer op een wandeling van ruim vier kilometer.

De burgemeester van De Panne, Bram Degrieck, noemde de maatregel al een probleem voor heel wat Franse werknemers die in Plopsaland De Panne werken. Er werken ook veel Fransen in de horeca aan onze Vlaamse kust. Maar ook omgekeerd kunnen Vlamingen de dienst gebruiken voor woon-werkverkeer of om hun vrije tijd door te brengen aan de Frans-Vlaamse kust. In het kader van de zomervakantie die intussen begonnen is, is dit dus zeker geen interessante maatregel. Velen waren dan ook compleet verrast door de plotse beslissing.

In Frankrijk wordt de bus voor een deel betaald door Franse bedrijven. Keolis baatte in onderaanneming voor DK'bus het busvervoer richting Adinkerke uit. Navraag van buurtbewoners bij de chauffeurs leerde dat het de Duinkerke stadsregio, de Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) zou zijn die tegenwerkt.

Vanuit het gemeentebestuur van De Panne kwam het antwoord dat zij niet op de hoogte werden gesteld en dus totaal niets te zeggen hadden over deze inkorting van het traject van de bussen van Keolis.

Ik heb volgende vragen. Minister, hoe evalueert u dit stopzetten van het grensoverschrijdend busvervoer door de Franse autoriteiten? Werd De Lijn op de hoogte gebracht van deze beslissing? Zal het departement Mobiliteit in overleg treden met de betrokken Noord-Franse instanties om de beslissing ongedaan te maken? Ik denk hierbij aan de burgemeester van Duinkerke, het bestuur van de CUD, en eventueel vertegenwoordigers van het departement. Zullen er ter compensatie extra Lijnbussen worden ingezet op het traject? Indien ja, welke meerkost betekent dit voor De Lijn?

Minister, welke eventuele andere initiatieven neemt u om het grensoverschrijdend openbaar vervoer in de regio te bevorderen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Ryheul, ik was even verrast als u dat de grensoverschrijdende bediening in De Panne na de heropening van de grenzen op 15 juni 2020 niet is hervat. Die eenzijdige beslissing van de CUD heeft ons allemaal, ook de gemeente De Panne, verrast. Noch De Lijn, noch het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Departement MOW) zijn hiervan in kennis gesteld. Als in het verleden afspraken zijn gemaakt en iemand die afspraken niet meer wil

honoreren, is het niet meer dan logisch dat minstens voorafgaand overleg nodig is. Dat heeft niet plaatsgevonden.

Er is contact opgenomen met de mensen van de CUD en op 2 juli 2020 heeft in het gemeentehuis van De Panne een vergadering plaatsgevonden. De CUD heeft toen laten weten het verkeer vanaf 7 juli 2020 te zullen hernemen. We hebben inmiddels vernomen dat dit is gebeurd en ik hoop dat u dit kunt bevestigen. De bediening zou sinds 7 juli 2020 volwaardig zijn hernomen. Er zijn weinig gebruikers aan Vlaamse kant. Het gaat vooral om trafiek van Frankrijk naar Vlaanderen, vooral mensen die in de horeca of in Plopsaland zijn tewerkgesteld.

Aangezien het de intentie is de buslijn opnieuw tot aan het station van De Panne te laten doorrijden, zijn extra bussen van De Lijn niet nodig. Er is geen sprake van een meerkost voor De Lijn.

Het grensoverschrijdend vervoer moet in de toekomst verder in de vervoerregio worden uitgetekend. Wat het vervoer op maat betreft, moet worden nagegaan of er al dan niet verdere initiatieven moeten worden uitgevoerd. Het is in eerste instantie aan de vervoerregio om dit uit te werken.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Minister, ik was nog niet op de hoogte van het feit dat deze lijn opnieuw werkzaam is. Dat is fijn om te horen. Aangezien het reizen dichtbij huis ten gevolge van de coronacrisis wordt aangemoedigd, zou het misschien interessant zijn in de zomer meer grensoverschrijdende lijnen in te zetten. De aansluiting tussen steden in West-Vlaanderen en Frans-Vlaanderen is quasi onbestaande. Ik denk dan aan de lijn tussen Poperinge en Kassel, tussen Veurne en Sint-Winoksbergen of tussen Menen en Halewijn. Ik zie Noord-Fransen vaak de bus naar Halewijn nemen om dan een kilometer naar Menen te stappen en lijn 40 in de richting van Kortrijk te nemen. Zoals u zelf hebt aangehaald, zal dat een taak van de vervoerregio worden.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Voorzitter, dit thema is in deze commissie de voorbije maanden al een paar keer aan bod gekomen. Ik spring even van De Kust naar Kortrijk, binnen dezelfde provincie. Op 13 februari 2020 heb ik een vraag om uitleg over de grensoverschrijdende mobiliteit in de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik gesteld. Het gaat om 2,1 miljoen inwoners, een grens van 84 kilometer en 160.000 grensoverschrijdende verplaatsingen per werkdag, transitverkeer niet inbegrepen.

En ocharme, daar zijn amper drie grensoverschrijdende openbaarvervoersverbindingen.

Ondertussen heb ik ook een vraag gesteld aan minister Crevits over grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit. Blijkt dat er toch nog meer dan 6000 Fransen in onze regio komen werken. De werkloosheid in West-Vlaanderen bedraagt 2 tot 3 procent, wat heel laag is. De werkloosheid in Henegouwen bedraagt tussen de 10 en 12 procent. We hebben dat aangekaart in de commissie. Ik vind het erg dat er geen betere afspraken zijn over busverbindingen tussen Frankrijk en Vlaanderen, tussen Frankrijk en Wallonië, en tussen Wallonië en Vlaanderen.

U zei in de commissie van 13 februari dat er bij de Waalse TEC en het Franse Ilévia duidelijk wordt gestipuleerd dat er geen opstappers meegenomen mogen worden aan haltes in Vlaanderen. Dat betekent dus dat er aan de haltes in Menen een bus passeert van de TEC of Ilévia richting station, maar dat er geen enkele opstapmogelijkheid is. Dat komt door het monopolie van De Lijn op het openbaar vervoer

op Vlaams grondgebied. U zei dat er bijkomende gesprekken zouden zijn tussen de verschillende instanties. Zijn die er geweest om die mobiliteit toch mogelijk te maken?

U verwijst altijd naar de vervoerregio's, maar ik ben het daar niet helemaal mee eens, om niet te zeggen dat ik het er helemaal niet mee eens ben. Ik denk niet dat het de taak is van een vervoerregio om binnen de eigen budgetten geld voor extra lijnen uit trekken. Ze kunnen het probleem eventueel wel aankaarten, maar ik vind niet dat het aan de vervoerregio's is om binnen de bestaande budgetten in extra grensoverschrijdende lijnen te voorzien. Bent u in overleg gegaan met Wallonië en Frankrijk om vanuit Vlaanderen grensoverschrijdende bussen mogelijk te maken?

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

**Loes Vandromme (CD&V):** Minister, ik kom even naar deze commissie omdat ik grensbewoner bent. Ik woon in het verre Poperinge aan de grens. Het boeit mij dan ook om het dossier van dichterbij op te volgen. Mevrouw Fournier is onze expert, maar in dit heel specifieke dossier was ik wat nauwer betrokken. In overleg met haar kom ik dan ook graag even tussen.

We waren heel verrast te horen dat de buslijn werd stopgezet. Er is op 2 juli een overleg geweest. U geeft aan dat het probleem opgelost zou zijn, maar dat is enkel maar op korte termijn, met een akkoord dat er middelen gezocht zouden worden vanuit Vlaanderen om tegemoet te komen. Ik zou u willen vragen dat er niet gekeken wordt naar de vervoerregio zelf, maar dat er in extra middelen wordt voorzien, zoals er ook extra middelen zijn voor andere buslijnen, zoals de afspraken met de Nederlandse provincies Zeeland, Brabant en Limburg. Er zou na augustus nog een tweede overleg volgen. De bedoeling is dat er een regeling wordt uitgewerkt zoals met Nederland. De Europese Groepering voor territoriale samenwerking (EGTS) kan zeker een overlegtafel zijn om de banden tussen Frankrijk en Vlaanderen nauwer aan te halen.

In het vervoersplan van de Westhoek zou er een ondertekend engagement zijn om een verbinding te maken met onder andere Armentiers en Hazebroek. Ook daar kunnen nog stappen worden gezet. Uw handtekening is al geplaatst, maar we kijken uit naar de uitvoering.

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

**Minister Lydia Peeters:** Op 2 juli heeft op het gemeentehuis van De Panne een overleg plaatsgevonden van de CUD samen met mensen van het Departement MOW, De Lijn, en van De Panne. Daar heeft de Franse delegatie een engagement gevraagd van de Vlaamse partners om samen een oplossing te zoeken. De CUD ging er immers van uit dat de Vlaamse werkgevers een grotere bijdrage zouden moeten leveren in de kosten van het woon-werkverkeer. De Vlaamse partners, zowel de gemeente De Panne als de Vlaamse instanties, verklaarden zich bereid daar verder over te gaan praten. Op basis daarvan is de bediening naar De Panne weer ten volle in bedrijf gesteld, met ingang van 7 juli.

Een en ander zal moeten worden opgevolgd. Maar in die kwestie moet de lokale vervoerregio optreden. Ik kan niet zomaar interfereren in de vervoerregio.

Vanuit Vlaanderen zijn er wel nog middelen vrijgemaakt om een aantal proefprojecten te organiseren, om bestaande lijnen te verlengen en te versterken en zo grensoverschrijdende trajecten mogelijk te maken. Het gaat hier om een totaalbedrag van 684.000 euro, vrijgemaakt door het Departement MOW en de Dienstverlenende Vereniging Westhoek om daar grensoverschrijdend verkeer mogelijk te maken, in afwachting van de openbare vervoersplannen die vanaf eind 2021, begin 2022 moeten worden uitgerold. Maar nogmaals: de vervoerregio's moeten daarbij

betrokken worden en zij moeten het belang afwegen dat zij hechten aan deze dienst. In welke mate wil men dat? Past dit traject in het kern- of aanvullend net of in het vervoer op maat?

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Ik deel de bekommernis over het grensoverschrijdend vervoer met de minister.

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

**VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie over de vervanging van luchtvaartverkeer door spoorverkeer – 3005 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Imade Annouri (Groen):** Het directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid heeft in samenwerking met het directoraat-generaal Luchtvaart een opdracht uitgeschreven voor een studie die onderzoekt wat de mogelijkheden zijn voor een substitutie van een deel van het luchtvaartverkeer vanuit Brussels Airport en de andere luchthavens in België – Oostende, Charleroi, Luik, Deurne en Kortrijk – door spoorverkeer. Het resultaat van deze studie wordt onder andere een lijst van mogelijke paren van steden waartussen een luchtvaartdienst op termijn zou kunnen worden vervangen door een internationale treindienst. Voor bijvoorbeeld de luchthaven van Deurne zijn er zeker opportuniteiten gezien het belang van het station in Antwerpen. Daarnaast zal ook gekeken worden naar de verschillende mogelijkheden, opportuniteiten en uitdagingen die als basis kunnen dienen voor toekomstige beleidsbeslissingen in het kader van het promoten van het gebruik van het treinverkeer en de ontwikkeling van een meer duurzame mobiliteit in België in het algemeen.

De opdracht bestaat uit twee deelopdrachten: in de eerste fase een analyse van de huidige situatie, de marktvraag en het marktaanbod, met daarna in de tweede fase een onderzoek naar de ontwikkelingen en substitutiemogelijkheden.

Deelopdracht 1 wordt ten laatste tegen eind 2020 opgeleverd. De resultaten van deelopdracht 2 moeten ten laatste 12 maanden na het begin van het contract overgemaakt worden.

Uw administratie werkt op dit moment aan een kader voor de toekomstvisie. Dit kader zal voor 1 november 2020 afgetoetst worden binnen de Vlaamse Regering. Daarna wordt een extern studiebureau aangesteld om het kader verder te verdiepen.

Minister, zullen de resultaten een impact hebben op de verdere ontwikkeling van de regionale luchthavens? Hebt u contact gehad met uw federale en/of Waalse collega's met betrekking tot deze studie? Hebt u contact met uw federale en/of Waalse collega's met betrekking tot de uitwerking van uw kader voor de toekomstvisie van de regionale luchthavens? Op welke manier zult u met deze gegevens rekening houden, aangezien de deadline van dat kader vroeger valt dan de resultaten van dit onderzoek? Op welke andere studies of cijfers baseert u zich voor dat kader?

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



**Minister Lydia Peeters:** Ik vind het zeer relevant dat de federale overheid een studie uitvoert met betrekking tot de mogelijkheden naar substitutie van luchtverkeer naar spoorverkeer. Ik zal de resultaten van deze studie, zodra beschikbaar, met interesse lezen. We hopen dat in de studie alle aspecten aan bod komen en dat alle alternatieven mee in detail worden opgenomen.

Momenteel heb ik nog geen contact gehad met mijn federale en Waalse collega's omtrent deze studie. Het lijkt me wel wenselijk dat we met de federale overheid daaromtrent aan de tafel gaan zitten en dat de Vlaamse regionale luchthavens en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Departement MOW) erbij betrokken worden.

In het regeerakkoord is opgenomen dat we een visienota voorbereiden die we in het najaar willen bespreken binnen de Vlaamse Regering. Daarna zullen we onderzoeken of een grondige studie of visienota aangewezen is en of we al dan niet gebruik moeten maken van een externe dienstverlener. In deze tweede fase zullen desgevallend alle relevante stakeholders betrokken worden. Het overleg over de gewesten heen en met de federale overheid is zeker van groot belang.

De studie die uitgevoerd wordt op federaal niveau loopt parallel met de opmaak van de visienota op Vlaams niveau. Er is wel degelijk ruimte voor overleg zodat beide studies elkaar input kunnen geven.

Op welke andere studies of cijfers baseer ik mij voor de opmaak van het kader? In de eerste fase baseren wij ons op de huidige trafiekgegevens, de prognoses van de luchthavenexploitanten, de studie van de Nationale Bank en de internationale vooruitzichten inzake luchtvaart. In de tweede fase wordt een globale visie opge maakt en nagegaan welke rol de Vlaamse regionale luchthavens in de toekomst moeten vervullen teneinde een duurzame ontwikkeling te bewerkstelligen waarbij gestreefd wordt naar een situatie waarbij de maatschappelijke baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten en teneinde de Vlaamse regionale luchthavens in de mate van het mogelijke te laten evolueren naar winstgevendende ondernemingen.

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

**Imade Annouri (Groen):** Het kader dat de Vlaamse Regering zelf zal uitwerken, zal op gepaste tijd leiden tot de nodige ideologische debatten. Ik kijk ernaar uit om die met u en de collega's te voeren. Dat zijn heel belangrijke debatten waarin we de juiste vragen moeten stellen om tot de juiste conclusies te komen.

De belangrijkste vraag die ik heb gesteld, was: op welke manier hebt u met uw collega's overlegd over die studie? U hebt daarop geantwoord dat u dat overleg, dat u relevant vindt, nog zult aangaan. Het is goed dat u voor dat dossier, dat belangrijk is vanwege zijn financiële, mobiliteits- en duurzaamheidsimpact, zo efficiënt mogelijk wilt samenwerken met uw federale en regionale collega's.

Ik wil er wel voor pleiten rekening te houden met de timing van de federale studie. Het zou absurd zijn als Vlaanderen al een plan zou klaar hebben vooraleer de resultaten van de federale studie gekend zijn. Ik heb van u vernomen dat u daarover overleg zult plegen en met elkaar zult afstemmen. Ik ben benieuwd naar de resultaten van de studie.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, alles komt terug, ook de discussie over de regionale luchthavens. Op 18 juni heb ik daarover al een vraag gesteld in de commissie en toen heb ik ook al gepolst naar die opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer. U hebt dan geantwoord dat u contact zou hebben met uw collega's

omdat de regionale luchthavens daarin wel een heel belangrijke rol te spelen hebben.

Hoewel ik met collega Annouri niet altijd op dezelfde golflengte zit wat de regionale luchthavens betreft, volg ik hem hier waar hij stelt dat we de afwerking van de studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer moeten afwachten. Met hem denk ik ook dat we de studie van de Vlaamse Regering en de minister voor een toekomstvisie op de regionale luchthavens moeten afwachten. Ik ben ervan overtuigd dat wij dan opnieuw het debat over de toekomst van onze regionale luchthavens kunnen aangaan in de commissie.

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