



Vlaams
Parlement

vergadering **C203**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 maart 2021

(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 het herstel van het aantal reizigers bij De Lijn na de coronacrisis – 2222 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bouw van een nieuwe sluis in de haven van Zeebrugge – 2323 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bouw van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge – 2381 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bouw van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge – 2411 (2020-2021)	6
VRAAG OM UITLEG van An Moerenhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de drempels voor anderstaligen bij het afleggen van het rijexamen – 2224 (2020-2021)	15
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vervoersplan 2021 van Antwerpen – 2355 (2020-2021)	19
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doorgaand verkeer van Rijsel – 2387 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doorgaande vrachtverkeer in de grenszone Vlaanderen-Wallonië-Frankrijk – 2409 (2020-2021)	26
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de realisatie en het beheer van fietssnelwegen in West-Vlaanderen – 2408 (2020-2021)	30
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van de pauzeknop voor houders van een abonnement bij De Lijn – 2410 (2020-2021)	35

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het herstel van het aantal reizigers bij De Lijn na de coronacrisis – 2222 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, minister, ik val meteen met de deur in huis. De impact van de coronapandemie op de Vlaamse openbare vervoermaatschappij heeft ertoe geleid dat De Lijn in 2020 een derde minder vervoersontvangsten realiseerde. Het aantal reizigers daalde met niet minder dan de helft.

Tijdens de eerste lockdown in het voorjaar voerde De Lijn vanwege de teruggevallen vraag en hogere ziektepercentages bij de chauffeurs vervroegd de vakantiedienstregeling in. Dat dreef het slechte financiële resultaat nog meer de hoogte in. Dat bedroeg van maart tot eind augustus niet minder dan 28 miljoen euro.

Vanwege bezorgdheden over drukke voertuigen bij het begin van het schooljaar in september zijn er extra versterkingsritten en ritten met autocars ingezet. Momenteel worden op sommige lijnen en piekmomenten nog versterkingsritten ingelegd om de drukte niet te veel te laten oplopen.

Nu, de effecten van de coronacrisis op langere termijn zijn volgens De Lijn moeilijk in te schatten. De Lijn heeft er alle belang bij om na de pandemie het aantal reizigers zo snel mogelijk weer te zien toenemen.

Hoe wilt u de Vlaming opnieuw naar De Lijn begeleiden?

Is er een plan van aanpak om het aantal gebruikers van de openbare vervoersmaatschappij snel te laten toenemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hopen natuurlijk dat we zo snel mogelijk weer in een reguliere situatie terechtkomen, maar we zijn dan natuurlijk afhankelijk van de cijfers en het hele vaccinatieprogramma.

Hoe willen we na de coronacrisis weer meer reizigers naar De Lijn lokken? De Lijn heeft wat dat betreft heel wat maatregelen uitgewerkt, maar het zal erop aankomen om het juiste moment te kiezen om een en ander uit te rollen. Maar zodra er een aantal versoepelingen op tafel liggen en het normale maatschappelijke, socio-economische en culturele leven hernemen, wil De Lijn er zeker voor zorgen dat steeds meer mensen weer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Iedereen snakt op dit ogenblik wel naar meer contact, cultuur, shopping en dergelijke meer. De Lijn wil zeker klaarstaan om de mensen daarin te ondersteunen en te vervoeren, en ze wil dat doen door samenwerking met tal van actoren, met steden en gemeenten, maar uiteraard ook met economische sectoren, de recreatiesector, de horeca, de cultuursector en dergelijke meer.

Welke concrete acties of elementen heeft De Lijn opgezet? Ten eerste heeft De Lijn in haar planning – alles onder voorbehoud van de haalbaarheid van de timing, gelet op de cijfers inzake de coronabesmettingen – om in mei en juni een algemene activerende campagne op te zetten, in partnership met de diverse actoren die ik net vernoemd heb. Daarnaast zullen er enkele specifieke acties worden opgezet naar specifieke doelgroepen. De focus ligt daarbij op de herwonnen vrijheid, met

als slogan 'Samen meer dan ooit terug in beweging'. Met die activerende campagne wil men meer mensen aantrekken om het openbaar vervoer te gebruiken.

In juli en augustus plant men ook een campagne, met de nadruk op vakantie in eigen land, onder de slogan 'Ontdek de mooiste plekken in Vlaanderen'.

In september ligt de focus tot slot op de bestaande klantenbasis. Ook die wil De Lijn massaal opnieuw aan boord van haar voertuigen krijgen. De maand september is ook de maand waarin de meeste mensen hun abonnement aankopen.

Vandaag de dag is er ook al een ondersteuning van De Lijn richting de vaccinatiecentra. Jullie weten dat we voor de vaccinatiecentra een mobiliteitsbudget ter beschikking gesteld hebben, waarbij men ook kon gebruikmaken van private instanties. Maar uiteraard zorgt De Lijn ook nog voor het vervoer van en naar de vaccinatiecentra. Op bepaalde plaatsen heeft men samenwerkingen afgesloten voor het verspreiden van tickets, specifiek naar bepaalde doelgroepen.

Dat zijn in een notendop de acties of de planningen die er zijn. Maar alles staat of valt natuurlijk met de start van de versoepelingen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Er staan toch wel wat acties op stapel. Dat kunnen we alleen maar toejuichen. Ze zijn ook gericht naar verschillende doelgroepen.

De vraag die we ons misschien kunnen stellen: zou het niet mogelijk zijn om de reiziger gemakkelijker opnieuw het openbaar vervoer te laten nemen door eventueel gedurende een beperkte periode bepaalde prijsreducties in te voeren, zodat de trigger om weer naar het openbaar vervoer te komen een beetje groter is? Ik kan mij voorstellen dat men er alleen met affiches of een campagne niet in zal slagen om de mensen zomaar weer naar het openbaar vervoer te krijgen. Het kan misschien interessant zijn om daar een financiële trigger aan toe te voegen. Overweegt men die piste?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Ik wil mij graag aansluiten bij de vraag van collega Verheyden. Het is heel belangrijk om mensen opnieuw te overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken. De prijs kan daar één element zijn, maar ik denk dat vooral het gevoel van veiligheid heel belangrijk zal zijn, dat mensen zich echt veilig voelen op het openbaar vervoer. We komen daar straks ook nog op terug – het zijn heel veel vragen vandaag.

Minister, als ik u hoor zeggen dat het in juli en augustus vooral over vakantie in eigen land gaat, zal dat aspect nog eens te meer een rol spelen. We hebben gezien wat er zich afgelopen zomer met de treinen naar de kust heeft afgespeeld qua drukte en overbezetting. De druktebarometer is daar toch belangrijk. Dat instrument zal nog meer gebruikt moeten worden. Minister, kunt u nog eens zeggen wat vandaag de bezettingscijfers van De Lijn zijn ten opzichte van het verleden? Volgens het laatste dat ik gehoord heb, zaten we aan 40 procent, maar ik weet niet of dat nog altijd zo is, of dat er al een toename is. Alleszins wil ik de bezorgdheid van de collega absoluut ondersteunen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik merk een aantal initiatieven bij De Lijn, maar ik denk dat er echt nood zal zijn aan een groter plan. Het gaat volgens mij echt over vertrouwen, over een gevoel van veiligheid – de collega's hebben dat heel goed

verwoord. Dat zal nodig zijn als je de impact ziet van overvolle treinen naar de kust. Veel mensen staan er niet bij stil, dat is heel duidelijk. Ze blijven maar de trein nemen. Veel kustburgemeesters vrezen daar ook voor de paasvakantie. Maar toch is er een grote categorie mensen die daar wel schrik voor heeft, en terecht ook. We moeten daar dus zorgen voor een maximale veiligheid. Ik hoop dat daar de komende weken en maanden verder over nagedacht wordt en vooral dat er actie wordt uitgevoerd op het terrein. Zoals gezegd komen we er later deze voormiddag nog op terug. Als het gaat over de veiligheid in brede zin op de bussen van De Lijn, denk ik dat er nog werk aan de winkel is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de suggesties. Wat de prijsdifferentiatie betreft: men doet dat eigenlijk al op verschillende momenten. Dat heeft men in het verleden ook al gedaan, bijvoorbeeld bij zondagse opening van winkelcentra of in het kader van de toeristische of de evenementensector. Men doet dat daar al wel. Ik zal zeker die suggestie meegeven of men dat in de toekomst ook nog wil inzetten om mensen aan te trekken naar het openbaar vervoer.

Maar, zoals de collega's zeggen: ook de veiligheid – het gevoel van veiligheid – op het openbaar vervoer is van essentieel belang, en daar moet alle aandacht in eerste instantie op gefocust blijven. Er wordt terecht verwezen naar de overvolle trams, en ik kan u ook meegeven dat nu en dan opnieuw de vraag rijst of er geen quota of capaciteitsbeperkingen moeten worden doorgevoerd. Maar dat heeft natuurlijk onmiddellijk repercussies aan tramhaltes en bushaltes. Daar is er dus de afweging met het garanderen van een optimale veiligheid voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Het is wat dat betreft vandaag een klein beetje moeilijk om op alles vooruit te lopen. We hopen alleszins – we zijn ervan overtuigd – dat we, zodra we in het postcoronatijdperk zijn, alles op alles moeten kunnen zetten om zoveel mogelijk reizigers in de richting van het openbaar vervoer te trekken. Veiligheid voor alles, natuurlijk. Post corona hoop ik dus dat we zo snel mogelijk zo veel mogelijk reizigers in de richting van De Lijn kunnen trekken, maar terwijl we nog in het coronatijdperk zitten moet echt alle aandacht naar de veiligheid gaan.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik denk inderdaad dat de zorg om de reiziger op een veilige manier naar De Lijn te krijgen, iets is dat over alle partijgrenzen heen leeft. Laat ons inderdaad alles op alles zetten om post corona die reiziger opnieuw naar De Lijn te krijgen op een goede, veilige manier. Ik denk dat het inderdaad ook nodig is dat we de mensen terug naar De Lijn krijgen, niet alleen vanuit financiële overwegingen. Als u in 2030 de modal shift wilt realiseren, dan zal De Lijn daar ook een belangrijke rol in moeten spelen, en hebben we er alle belang bij om de reiziger opnieuw naar het openbaar vervoer te krijgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bouw van een nieuwe sluis in de haven van Zeebrugge
– 2323 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bouw van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge
– 2381 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bouw van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge
– 2411 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Minister, ik wil, vooraleer ik tot mijn vragen kom, een aantal beschouwingen geven die misschien duidelijk maken waarom ik deze vraag stel. Het is zo dat eigenlijk iedereen het erover eens is dat er een tweede sluis moet komen in Zeebrugge, ook de mensen die niet akkoord gaan met de huidige locatie. Zelfs door de tegenstanders werden er alternatieven op tafel gelegd.

Ik ben zelf geen expert of ingenieur, maar ik zie ook zowel pro's als contra's bij de keuze van de locatie door de Vlaamse Regering. Ik kan dus best begrijpen dat inwoners – de Yachtclub van Zeebrugge bijvoorbeeld – en zelfs ook bedrijven bezwaren hebben ingediend. Want ook ik vrees dat Zeebrugge in de toekomst een spookdorp zoals Doel zou kunnen worden. Ik zou de mensen die bezwaren hebben ingediend, dan ook geen rabiante tegenstanders noemen, maar veeleer bezorgde burgers. Hou zou u zelf zijn, minister, als uw leven in de toekomst van de ene dag op de andere overhoop wordt gehaald?

Aan de andere kant is het natuurlijk ook jammer dat de bezwaarprocedures in Vlaanderen nagenoeg tot in het oneindige gevoerd kunnen worden, en dat grote projecten jarenlang geblokkeerd kunnen worden. Dat is ook iets waar ik me al jaren zorgen over maak. We hebben hier in onze stad nog een ander dossier dat al jarenlang aansleept, namelijk het voetbaldossier.

Dat de havengemeenschap de toestand niet positief inzielt kan ik goed begrijpen. In een voorlopig rapport adviseerde de auditeur van de Raad van State de vernietiging van het voorkeursbesluit. Volgens Voka West-Vlaanderen (Vlaams netwerk van ondernemingen) zit de haven van Zeebrugge met een immens probleem bij een mogelijk negatief arrest en wordt daardoor zelf de hele Vlaamse economie getroffen. De burgemeester van Brugge, die ook havenvoorzitter is, stelt dat het aan Vlaanderen is om voortgang te maken. Er wordt volop onteigend en met de tegenstanders wordt nog volop gepraat, aldus Dirk De Fauw. Tot slot, nu wij met Zeebrugge de haven van Antwerpen hebben overgenomen, is een tweede sluis broodnodig.

Wat is de stand van zaken in dit dossier, minister? Wat zijn de belangrijkste knelpunten? Heeft de vertraging nu al een impact op de Vlaamse economie? Hoe schat u de visie van Voka West-Vlaanderen in? Hoe kunt u tegemoetkomen aan de bezwaren van bedrijven en burgers? Hoe zit het met de timing? Heeft dit gevolgen voor de fusie met Antwerpen, die ik daarnet een overname door Zeebrugge noemde? Is er nog altijd structureel overleg met alle actoren, waarmee ik bedoel:

Vlaanderen, de haven van Zeebrugge, het stadsbestuur van Brugge, maar ook de omwonenden, de actiegroepen en dergelijke?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Het is een groot probleem als wij die sluis niet kunnen realiseren. Minister, u weet zo goed als ik dat de havengemeenschap die noodzakelijke sluis al lang vraagt. Er zijn procedures en er is inspraak. De vorige minister van Openbare Werken heeft veel aangekondigd en eerste spade-steken beloofd, maar uiteindelijk staan wij vandaag nog niet zoveel verder. De havengemeenschap slaakt een noodkreet, bijgetreden door Voka. Zij verwijzen naar de investeringen die de haven van Gent heeft bekomen. Er is de fusie tussen twee belangrijke zeehavens in Vlaanderen, die toch zorgen voor heel wat tewerkstelling en export, ondanks de vermindering van de export naar het Verenigd Koninkrijk door de brexit, waarvan wij hopen dat akkoorden de weerslag ervan zullen kunnen verminderen. De nieuwe sluis is in die omstandigheden van groot belang. Maar het negatief auditoraatverslag is zeker geen positief element in het dossier, hoewel je bij de Raad van State nooit weet of het zal gevolgd worden.

Wij hebben dat ook meegemaakt in andere grote dossiers. Mijn inleiding is dus min of meer analoog aan die van collega Sintobin. De knipperlichten staan vandaag op oranje. Ik denk dat dergelijke dossiers, zoals bijvoorbeeld ook dat van het voetbalstadion van Brugge, symbooldossiers zijn. Wat kan er nog in Vlaanderen? Wat kunnen wij nog realiseren met grote economische impact? Dit project staat voor veel tewerkstelling en is ook broodnodig.

Minister, hoe evalueert u de procedure van de complexe projecten, voor de nieuwe zeesluis van Zeebrugge en in het algemeen? Vindt u dat die procedure leidt tot een beter en meer robuust besluitvormingsproces?

Is de timing uit het regeerakkoord volgens u nog haalbaar? Zal er tijdens deze legislatuur – waar ik toch sterk op aandring – nog gestart worden met de bouw van de nieuwe zeesluis, op voorwaarde dat de Raad van State het voorkeursbesluit niet vernietigt?

Als de Raad van State het voorkeursbesluit toch zou vernietigen, wat zijn dan de volgende stappen? Wordt er al geanticipeerd op een mogelijke negatieve beslissing, zodat er zo weinig mogelijk tijd verloren zou gaan?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de milderende maatregelen? Dat is heel belangrijk voor de leefbaarheid voor de mensen die er wonen en de omliggende dorpen. Wij proberen vanuit de stad de leefbaarheid van die dorpen zoveel mogelijk te verbeteren.

Welke timing wordt er gehanteerd voor de minnelijke verwerving van de percelen, zowel woningen als bedrijven, die in het alternatief van de Visartsluis sowieso onteigend zouden moeten worden? Hoeveel percelen werden al op dergelijke wijze verworven?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, de context is u uiteraard zeer goed bekend, maar ik denk dat we dit in een breder perspectief moeten durven te plaatsen. Vlaanderen is en blijft in grote mate een exportland. Onze economie leeft voor een heel groot stuk van de export. En dan zijn strategische havens natuurlijk van groot belang. Niet alleen de luchtvaart, maar zeker ook de zeevaart is daarbij van belang, met Antwerpen en Zeebrugge. En met de nieuwe fusiehaven hebben wij daar nu als Vlaanderen zijnde toch een bijzonder grote internationale troef. We moeten die troef maximaal blijven uitspelen en erin blijven investeren.

Nu dreigt er toch een probleem, door de zeesluis. Die is al heel lang gepland. Er zijn nu eindelijk mogelijkheden, plannen en middelen voor. Er is een doorbraak over de locatie. Iedereen, niet alleen in Zeebrugge en West-Vlaanderen, maar in heel Vlaanderen, en iedereen die een beetje voeling heeft met de economie, weet dat die haven van cruciaal belang is en dat die nieuwe zeesluis daar moet komen. Nu dreigt dat opnieuw op een iets langere baan te worden geschoven dan we allemaal verhoopten. Wij hopen dat er snel doorbraken zijn en dat de spade snel in de grond kan, maar nu dreigt er door de situatie zoals ze geschetst is door de collega's, wel een probleem. En dan moeten we inderdaad eens durven te kijken of de procedure die we sinds kort volgen, de procedure van de complexe projecten, effectief het beoogde doel realiseert, namelijk sneller kunnen investeren en sneller kunnen bouwen om zeer grote infrastructuurprojecten in Vlaanderen te realiseren.

Ook Voka en de belangenvereniging rond de haven hebben daar heel sterke vraagtekens bij. Ze hebben vragen over de timing, over het beroep bij de Raad van State, over wat de impact zal zijn op de realisatie van de zeesluis. Het zal lang niet evident zijn, vandaar ook het belang van dit dossier. Daarom wil ik dit hier, net als de collega's, nog eens aan bod brengen.

Minister, bent u van oordeel dat de initieel geplande timing, waar we toch allemaal op hopen, nog steeds in het vizier blijft en gehandhaafd kan worden? Welke extra initiatieven ziet u mogelijk en kunt u nemen om de eerder vooropgestelde timing aan te houden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de talrijke vragen. De bouw van de nieuwe sluis in Zeebrugge is inderdaad een zeer belangrijk dossier. Het is essentieel voor de nautische toegankelijkheid, voor de bedrijfszekerheid, voor de capaciteit, kortom, voor de toekomst van de haven in Zeebrugge tout court. We zetten uiteraard het proces dat we opgestart hebben, ten volle voort. We nemen hier de wissel op de toekomst.

Die nieuwe sluis die gebouwd zal worden, zal opnieuw goed zijn voor de volgende honderd jaar. Het is ook een immens groot project, ten belope van 1 miljard euro, en een dergelijk groot investeringsproject heeft sowieso nood aan een draagvlak, alsook aan participatie.

Wat dat betreft, wil ik zeker ingaan op alle individuele vragen, maar ik heb ze toch wel iet of wat gebundeld. De eerste vragen hebben vooral betrekking op de stand van zaken. Ik fris eerst het geheugen wat op. U weet dat we in het kader van de procedure complexe projecten vier fases hebben: een verkenningsfase, een onderzoeksfase, een uitwerkingsfase en een uitvoeringsfase. Vandaag zitten we in de derde fase.

De verkenningsfase heeft in 2016 geleid tot een startbesluit. De onderzoeksfase heeft in maart 2018 geleid tot een ontwerp van voorkeursbesluit, en in juni 2019 tot een definitief voorkeursbesluit. Rond dat voorkeursbesluit is een procedure ingeleid bij de Raad van State, weliswaar een procedure die niet schorsend werkt. Daarom is men overgestapt op de uitwerkingsfase, waar men op dit ogenblik dus in zit en waarin men het volledige geïntegreerd onderzoek voortzet.

We denken dat het belangrijk is om verder te werken, omdat er nog heel wat moet gebeuren. Ook dat hele leefbaarheidstraject moet nog verder uitgewerkt worden. In die zin is het moeilijk om nu al vooruit te lopen op een eventuele uitspraak van de Raad van State. Jullie weten dat de procedure complexe projecten een verhaal is van inspraak en participatie, van draagvlak, en dat daar heel wat aandacht aan geschonken wordt. Het is een procedure die specifiek is opgezet om grote infrastructuurwerken mogelijk te maken en om in principe zoveel mogelijk

procedureslagen te vermijden. We zitten hier nu inderdaad met een procedure bij de Raad van State, die sowieso een en ander in gevaar kan brengen, zonder uiteraard vooruit te lopen op de uitspraak. Maar wat dat betreft weten jullie ook dat we in het regeerakkoord al hebben opgenomen de procedure complexe projecten te evalueren, zodat we kunnen nagaan waar er bijgestuurd moet worden. Deze procedure, die van de nieuwe sluis, is de procedure die het verst gevorderd is en is dus een case die alle aandacht verdient wanneer men straks de procedure evalueert. Collega Demir, die als minister van Omgeving bevoegd is voor de procedure, zal daartoe alle verdere stappen zetten.

Mijnheer Sintobin, u vraagt naar de ligging van de Visartsluis. Na het onderzoek van alle mogelijke alternatieven, werd ervoor geopteerd om de nieuwe sluis van Zeebrugge daar te bouwen. Dat is gebeurd op basis van een participatief traject. Nu zitten we in de uitwerkingsfase, waarin het geïntegreerd onderzoek plaatsvindt van de redelijke of mogelijke alternatieven voor de locatie Visart. Er moeten dus heel wat deelstudies gevoerd worden – rond mobiliteit, leefbaarheid en bouwtechnische aspecten, het nautische onderzoek, een nieuw milieueffectrapport (MER) en een nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) – om uiteindelijk te komen tot het beste inrichtingsalternatief op de locatie van de Visartsluis.

Dat inrichtingsalternatief zal finaal uitgewerkt moeten worden in een definitief projectbesluit dat de facto ook de vergunning inhoudt om – zoals de heer Maertens zegt – effectief de schop in de grond te steken. Dat definitief projectbesluit wordt eind 2023 verwacht.

Betekent dat dat we dan tot die periode in onzekerheid moeten leven over wat er gaat gebeuren in de omgeving van de Visartsluis? Neen. Het is de bedoeling om tegen het einde van dit jaar meer duidelijkheid te geven over de juiste omvang van de onteigeningsperimeter. Wanneer er in het kader van leefbaarheid nog een aantal extra onteigeningen zouden moeten gebeuren – wat verder onderzoek moet uitwijzen – hopen we daarrond meer duidelijkheid te hebben tegen het einde van het jaar.

In het voorkeursbesluit is ook specifiek opgenomen dat er milderende maatregelen uitgewerkt moeten worden en dat die gefinaliseerd moeten worden in een actieprogramma. Een van die acties is onder andere de opmaak van een leefbaarheidsplan. Daar heeft uiteraard ook de omvang van de onteigeningsperimeter mee te maken.

Iedereen vraagt eigenlijk naar de exacte timing. Zoals ik al zei, wordt er gestreefd naar een definitief projectbesluit eind 2023. De effectieve start van de bouw van de nieuwe sluis van Zeebrugge kan dan ten vroegste in 2024 plaatsvinden. Dat is een jaar later dan de initiële timing. Uiteraard betreuren wij ook deze vertraging. Maar het betekent niet dat men bij de pakken is blijven zitten. Men doet er alles aan om effectief over te gaan tot actie, tot realisatie, omdat we weten dat de toekomst van de haven van Zeebrugge staat of valt met de realisatie van deze sluis. Het is belangrijk voor de werkgelegenheid, maar ook voor de buurtbewoners, de leefbaarheid en dergelijke. Het is wel degelijk nog steeds onze ambitie om deze legislatuur te starten met de effectieve werken.

Wat is dan de reden waarom we een jaar later zijn dan de initiële planning? De vertraging heeft verschillende redenen of oorzaken. Ten eerste duurde het geïntegreerd onderzoek langer dan initieel gepland. Na de inspraak- en adviesronde van de projectonderzoeksnota was er daardoor ook meer tijd nodig om alle input nauwkeurig te verwerken. Daardoor werd de geactualiseerde projectonderzoeksnota later gepubliceerd en kon het geïntegreerd onderzoek ook pas later van start gaan. Er blijkt nu bovendien ook dat er meer tijd nodig is om dit traject van geïntegreerd onderzoek helemaal te doorlopen. De oorspronkelijke planning was

hier dat men eind 2021 het geïntegreerd onderzoek zou kunnen afronden. Nu men veel meer gegevens en veel meer kennis vergaard heeft, blijkt dat dat pas haalbaar zal zijn tegen 2022. Dat betekent niet dat er voor heel de omgeving nu jaren van het ongewisse boven het hoofd hangen of dat er een onzekere toekomst boven het hoofd hangt. Neen, we willen tegen het einde van dit jaar duidelijkheid geven over de mogelijke uitbreiding van de onteigeningszone, zodat de betrokkenen daar zo snel mogelijk over geïnformeerd kunnen worden.

Bijkomend geeft men ook aan dat een aantal voorbereidende werkzaamheden wel al kunnen plaatsvinden in 2022 en 2023. Het gaat bijvoorbeeld over het verwerven van de percelen, het slopen van verworven gebouwen en het verleggen van nutsleidingen. Kortom, een aantal noodzakelijke voorbereidende werken die al in 2022 en 2023 kunnen plaatsvinden.

De heer Sintobin vraagt ook of de fusie van de havens van Zeebrugge en Antwerpen een impact zou hebben op deze procedure, maar dit staat volledig los van elkaar.

Mevrouw Van Volcem, u vraagt nog specifiek naar de milderende maatregelen. In het voorkeursbesluit is inderdaad opgenomen dat er milderende maatregelen moeten worden uitgewerkt. Een actieprogramma moet daaromtrent opgesteld worden, zoals ik al zei. Dat moet uitmonden in een leefbaarheidsplan. Dat leefbaarheidsplan heeft als doel om heel concreet en inzichtelijk te maken hoe het met de omgeving gaat op het vlak van leefbaarheid en wat de effecten zijn van het geplande project. Hierbij wordt dan nagegaan welke bufferende maatregelen noodzakelijk zijn om hinder van het project zowel tijdens de bouw- als tijdens de exploitatiefase zo veel mogelijk te beperken of te mitigeren.

Uit dit onderzoek en uit de resultaten van het milieueffectenrapport zal blijken wat precies de perimeter en de vorm van deze buffer zal moeten zijn opdat er voldoende afscherming is tussen de nieuwe sluis en de nieuwe wegenis, en anderszijds de omgeving.

Om die milderende maatregelen concreet uit te werken samen met de omgeving, vond heel wat participatie plaats. Zo is er onder meer een gesprek geweest met omwonenden en stakeholders. Er is een enquête geweest over de leefbaarheid. Die is door heel wat participanten ingevuld. Er zijn ook participatietafels geweest, waar men met vijftig burgers in gesprek ging over de kansen en de knelpunten. In de zomer komt er opnieuw een participatiemoment over de leefbaarheid en de milderende maatregelen. De bedoeling is om alle informatie die men daar kan vergaren, op te nemen in het leefbaarheidsplan, dat opnieuw milderende maatregelen uitwerkt, die dan effectief mee worden opgenomen in het projectbesluit op de finale vergunning.

Een deel van de milderende maatregelen die in het voorkeursbesluit werden opgenomen zijn vandaag al lopende, zoals de trajectbegeleiding van bedrijven. Voor de bedrijven die moeten herlokalisieren is de trajectbegeleiding al opgestart, en men gaat daar zoveel mogelijk over tot een minnelijke verwerving van de gronden.

Dan kom ik tot een andere vraag van mevrouw Van Volcem, over de verwerving van de percelen. Tot en met februari van dit jaar heeft men 70 procent van alle panden kunnen verwerven. Zoals ik al zei, zijn de woningen en bedrijven die worden geïmpacteerd door het project voornamelijk minnelijk verworven. Pas na definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit kon men daarmee beginnen. We bekijken nu verder hoe we met de resterende percelen kunnen verdergaan, maar ook hier heeft er zoveel mogelijk overleg plaats met de trajectbegeleider, die zeer nauw contact houdt met alle betrokkenen, zowel de bewoners als de bedrijven. We horen dat een aantal van hen zich zeer tevreden geuit hebben over het werk van de trajectbegeleider en de begeleiding naar een herlokalisatie. We hopen uiteraard

dat dit op dit elan verder kan, ook voor de resterende 30 procent die nog gereali-seerd moet worden.

Ik hoop dat ik daarmee alle vragen beantwoord heb. Natuurlijk, zolang er geen uitspraak is van de Raad van State zitten we wel nog even in een onzekere fase. Maar ik kan u toch garanderen dat men verder werkt in de uitwerkingsfase, om de timing zo maximaal mogelijk te kunnen respecteren.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Onze fractie heeft altijd het belang van de zee- en luchthavens onderschreven en blijft dat doen. Ik ben het met u eens dat er een evaluatie moet komen van de procedure van de complexe projecten. Die procedure heeft niet gebracht wat iedereen ervan verwacht had. Ik denk dat de procedure aanpassingen nodig heeft. Ik stel vast dat ondanks de ingediende bezwaren bij de Raad van State het project voortgaat en zich in de uitwerkingsfase bevindt. Maar de mogelijke procedures gaan wellicht niet stoppen met een arrest van de Raad van State, zoals ook in het dossier van het voetbalstadion waarnaar collega Van Volcem verwijst.

Ik heb deze vraag gesteld uit twee bezorgdheden. Iedereen, ook de tegenstanders van de locatie, is immers voorstander van een tweede sluis in Zeebrugge. Wanneer gaat de eerste spadesteek in de grond? U bent vrij ambitievol, minister, als u denkt dat in 2024 zal gestart worden met de bouw. Ik moet dat nog zien gebeuren maar ik hoop het. Maar ik heb die vraag niet alleen gesteld omdat Voka West-Vlaanderen en de havengemeenschap ongerust zijn, maar in de eerste plaats omdat ik bezorgd ben voor het dorp Zeebrugge en de bewoners. Maar ik heb begrepen dat er continu overleg is met onder meer informatiemomenten. Toch zullen mensen onteigend worden en moeten verhuizen. Veel van de betrokken mensen wonen daar al heel hun leven. Er zijn momenteel ook niet voldoende vervangwoningen beschikbaar in Zeebrugge zelf. Daar is nog wel wat werk aan de winkel. De stad Brugge kan daarin een rol spelen. Het leefbaarheidsplan is daarbij heel belangrijk. Zeebrugge lijkt nu al een beetje op een spookdorp. Ik vrees dat dit alleen maar zal verergeren. Zeebrugge wordt trouwens nog met andere problemen geconfronteerd. De leefbaarheid van het dorp wordt in het nabije verleden erg bedreigd. Ik doe dus een oproep, minister, om zoveel mogelijk rekening te houden met de bewoners.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Uw antwoord, minister, is eten en drinken. Het is goed dat u vastberaden doorgaat, hoewel er veel kritiek is op de keuze van de locatie. U geeft ook een timing, weliswaar met één jaar vertraging, maar nu hebben wij toch een datum. Ik begrijp ook wel dat het met openbare werken niet zo simpel is als het lijkt, met de nutsmaatschappijen die erbij betrokken moeten worden, met alle procedures die vereist zijn, coördinatievergaderingen, onteigeningen enzovoort. Ik vind het positief dat u al 70 procent hebt kunnen verwerven.

Ik deel de mening van collega Sintobin niet volledig. Als je ter plaatse gaat, hoor je toch ook dat veel mensen net vragende partij zijn om de perimeter te vergroten. Want we moeten eerlijk zijn: ik denk dat naast een sluis wonen toch niet zo leefbaar is, met het roet dat uit de boten komt en de bewegingen die je in je huis voelt. Het is misschien niet altijd sympathiek om dat te zeggen, maar ik denk dat het voor de mensen dan beter is dat ze onteigend worden en ze op een rechtszekere manier hun geld krijgen en ze een nieuw huis of appartement kunnen zoeken in de buurt. Ik denk dat dat beter is voor hen en dat dat een leefbaarder en rechtszekerder verhaal is, dan dat je daar jaren in die grote infrastructuurwerken zit, die het eigenlijk bijna onmogelijk maken om daarnaast te leven.

Ik vind het zeer positief, minister, dat u een leefbaarheidsplan opstelt en dat u dat ter harte neemt. Er is natuurlijk ook wel al heel veel voorbereidend werk gebeurd. Er bestaan ook al heel wat studies, met heel veel acties, flankerende maatregelen en met wat er allemaal kan gebeuren. In verband met de leefbaarheid is er bijvoorbeeld ook de aanleg van een groot park op de site Knaepen, van meer dan 8 hectare, waarmee we een groene buffer kunnen voorzien. Maar er zal meer nodig zijn dan die punctuele verbeteringen. In een haven wonen, dat heeft zeker iets. Veel mensen voelen zich daartoe aangetrokken. Je zit dicht bij de zee. Je kijkt uit op de haven. Er is activiteit. Maar je moet niet alleen infrastructuur hebben om leefbaarheid te hebben.

De voorzitter: Mag ik vragen om stilaan af te ronden?

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik dank u voor uw antwoord, minister. Ik concludeer dat u de perimeter zult afronden tegen 2021. Er komt deze zomer nog eens een participatiemoment. U zet in op een uitgebreid en doeltreffend leefbaarheidsplan met acties. Het definitieve projectbesluit zult u eind 2023 nemen. We hopen dat we er dan door zijn en eindelijk van start kunnen gaan.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt voor uw uitgebreide antwoord, minister. U benadrukt nog eens, heel terecht, het belang van inspraak en draagvlak voor grote infrastructuurprojecten. Want het leek er een beetje op alsof we de laatste tien jaar amper nog een steen konden verleggen in Vlaanderen zonder dat er buurtprotest en een ellenlange procedureslag was. We moeten dat proberen te vermijden. En dan zijn inspraak en draagvlak van cruciaal belang. Dan zijn ook die flankerende, milderende maatregelen, zoals ze genoemd worden, van cruciaal belang voor de leefbaarheid van het dorp Zeebrugge en voor alle inwoners in de buurt.

Maar ik wil u wel vragen (*geluid van Bart Maertens valt weg*)... praktijkervaring in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), want daar draait het bij complexe projecten toch in heel grote mate rond. We moeten vanuit die praktijkervaring bekijken hoe we de procedure kunnen verfijnen. U zult ongetwijfeld antwoorden dat dat eigenlijk niet uw bevoegdheid is. En dat klopt ook, maar ik denk echt dat MOW vanuit de praktijk een belangrijke partner is in dat verhaal, om die procedure nog te verbeteren, waarbij draagvlak kan worden gecreëerd, maar ook effectief sneller de spade in de grond kan worden gestopt. Dat lijkt me dus wel belangrijk.

Als we kijken naar wie actief is in de haven van Zeebrugge, zijn dat heel vaak grote internationale spelers, die op mondiaal vlak actief zijn en die hun hoofdzetel in een ander land hebben. Ik vrees een beetje dat die grote groepen hun geduld wel eens zouden kunnen verliezen bij realisaties in Vlaanderen of bij een te trage realisatie, zoals die van de nieuwe zeeluis in Zeebrugge. Ik zeg niet dat dat uw schuld is, alles behalve, maar dat is een risico dat voor de positie van de Vlaamse havens in het algemeen niet zonder belang is. Die positie zou onder druk kunnen komen te staan. De havens van Duinkerke, Le Havre, Vlissingen en Rotterdam liggen immers, als je het op wereldniveau bekijkt, allemaal op een boogscheut van de havens van Zeebrugge en Antwerpen.

Hoe kunnen we daarop inspelen, minister, om in afwachting die internationale grote spelers bij ons te houden, in onze haven? Hebt u daar ook een concreet actieplan voor?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, er is hier natuurlijk al zeer veel gezegd en ik zal zeker niet alles herhalen, maar ik deel wel de bezorgdheid van de collega's.

We hadden vorige week nog een gedachtewisseling over de Vlaamse havenstrategie, waarin het belang van die nieuwe sluisen, zeker de Visartsluis, benadrukt werd. Een perfecte locatie voor de Visartsluis is er waarschijnlijk niet, maar dat er een nieuwe sluis moet komen in Zeebrugge om de toekomst van de haven te kunnen garanderen, ik denk dat iedereen daar wel van overtuigd is.

In 2014 werd ook al gezegd dat voor de bouw van de sluis de procedure complexe projecten werd ingeschakeld. De procedure complexe projecten werd in het leven geroepen om infrastructuurwerken sneller te kunnen realiseren. Maar we zijn zeven jaar verder en eigenlijk staan we nog nergens. Ik hoop, minister, dat we niet verzanden in een eindeloze procedureslag. Ik heb dat ook al een paar keer aan bod laten komen in verband met fietspaden, die langdurige procedures en die administratieve rompslomp. Vorige week deed ik dat nog in het kader van een fietspad in Beernem. Los van het budget – want dat is er: 1 miljard euro voor de sluis, 335 miljoen euro voor fietspaden – is het hier toch echt wel noodzakelijk om al die procedures te herbekijken en aan te passen. Nu, u hebt ernaar verwezen dat u dit samen met collega Demir zult doen. Ik denk dat het toch wel prioritair is om de procedures onder de loop te nemen, zodat u uw beleid ook kunt realiseren en alle infrastructuurwerken in deze of de volgende legislatuur zo snel mogelijk kunnen worden uitgevoerd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik denk dat we hier allemaal dezelfde bekommernissen hebben. Het decreet complexe projecten dateert van 2014. We zijn inderdaad al een heel aantal jaren verder. We moeten ook zeggen dat het complex project rond de bouw van de nieuwe sluis in Zeebrugge, de procedure is die het verst gevorderd is en die als het ware een pionier is in deze procedure. Maar inderdaad, als ik terugkijk naar de start van dit verhaal, met de startnota uit juli 2016, en dan naar vandaag, maart 2021, met de schop die nog altijd niet in de grond zit, dan deel ik jullie bekommernissen zeker.

Procedures rond grote infrastructuurwerken moeten we echt onder de loop nemen en daar moeten we echt een versnelling hoger schakelen. En natuurlijk zijn die participatie, die inspraak en dat draagvlak heel belangrijk. Maar ik zie toch ook wel, niet alleen in deze procedure, dat we op verschillende aspecten proceswinsten zouden moeten kunnen maken door de timing hier en daar bij te spijkeren, zodat alles iets sneller kan. Dat zeg ik hier nu voor deze procedure, maar het is ook van toepassing op het complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA), op het complex project van de Noord-Zuidverbinding in Limburg, en op alle andere lopende complexe projecten. Op administratief vlak neemt men ook heel wat tijd om alles te onderzoeken en te bestuderen. Dan wordt dat alles onderwerp van een inspraakronde, waarop het allemaal terugkeert. Dat creëert bij heel wat mensen ook procesmoeheid en daar moeten we zeker over waken.

Anderzijds leven we natuurlijk in een rechtsstaat, een democratie, en iedereen die meent dat zijn of haar rechten geschaad zijn, moet daarvoor kunnen opkomen en moet daaromtrent een procedure kunnen voeren. We willen de rechtsgang dus niet belemmeren. Maar opnieuw, als blijkt dat het tal van grote infrastructuurwerken in gevaar brengt, moeten we dat serieus onder de loop nemen en het een en ander gaan evalueren, zowel de gerechtelijke en bestuurlijke procedures als de interne procedures.

Gisteren had ik het in de plenaire vergadering nog over Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA). MIA gaat dan misschien niet over de grootschalige infrastructuurwerken, maar zoals mevrouw Fournier zei, ook voor kleinschalige infrastructuurwerken, het heraanleggen van een kruispunt of een fietspad, zien we dat het administratief allemaal enorm traag gaat. Wij hebben er binnen het relanceplan

Vlaamse Veerkracht op gehamerd dat er ook een belangrijk luik hervormingen moet komen, hervormingen om ervoor te zorgen dat al die investeringen sneller gerealiseerd kunnen worden. Een heel aantal elementen zitten inderdaad bij collega Demir. Maar ik heb alleszins het engagement genomen – ik heb dat ook al bij de beleidstoelichting meegegeven – om binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken alles in kaart te brengen om zo te kijken waar proceswinst mogelijk is, waar we de projectmethodologie moeten herbekijken en waar we winst kunnen boeken inzake timing en doorlooptijden van heel wat processen. Daar zal ik absoluut mee mijn schouders onder zetten en daar zijn we zeker allemaal bondgenoot om dit versneld uit te rollen.

Mevrouw Van Volcem, u zegt terecht dat sommigen in het kader van de leefbaarheid liever de buffer iets groter zouden willen zien, zowel ten aanzien van de sluis, maar ook ten aanzien van de nieuwe wegen, de Nx die er gaat komen. Wat dat betreft, onderzoeken we op dit ogenblik wat juist de omvang moet zijn van de perimeter van de onteigeningen. Ik hoop dat we daarover tegen het einde van het jaar meer duidelijkheid kunnen bieden. Ik ben het met u eens dat mensen liever zo snel mogelijk duidelijkheid hebben dan geruime tijd in het ongewisse te blijven of ze al dan niet onteigend gaan worden. Ik denk dat iedereen dat liever vandaag dan morgen weet. Ook dat kadert opnieuw in die hele procesaanpak, maar ook in de procesmoeheid die vaak bij vele burgers leeft. Men hoort er continu over praten, men leest er van alles over, maar het finale, het effectief overgaan tot concrete realisatie laat vaak op zich wachten. Duidelijkheid en een duidelijk plan van aanpak zijn daar nog altijd het beste antwoord op.

Het strategisch belang van de nieuwe sluis van Zeebrugge onderschrijft iedereen. Dat het sneller moet gaan, dat de procesaanpak grondig opnieuw geëvalueerd moet worden, daar zijn we het ook allemaal over eens, denk ik. U hebt daar in mij alleszins een bondgenoot. Ik zal zeker voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken alles in kaart brengen waar in mijn ogen proceswinsten kunnen worden geboekt om zo snel mogelijk naar een realisatiegerichte aanpak over te gaan.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Iedereen is het erover eens dat er iets gedaan moet worden opdat de procedure van de complexe projecten verfijnd wordt. Laat ons daar dus werk van maken. Maar laten we ook niet vergeten dat er garanties ingebouwd moeten worden voor inspraak en participatie.

Wat de uitbreiding van de perimeter en de onteigeningen betreft: dit bewijst net mijn punt over de bezorgdheid voor het voortbestaan van het dorp Zeebrugge. Wanneer men die perimeter, waar ik op zich niet tegen ben, uitbreidt, zal dat alleen maar verdere impact hebben op het dorp Zeebrugge. Vandaar dus mijn bezorgdheid.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dank u wel voor het antwoord, minister. Ik heb geen bijkomende vragen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik onthoud vooral dat u vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken de expertise hebt om die procedures te helpen vereenvoudigen. Dat zal echt cruciaal worden de komende jaren. In de tussentijd hoop ik dat we alles kunnen ondernemen om de huidige complexe-projectprocedure met betrekking tot de bouw van de nieuwe zeesluis zo snel mogelijk af te handelen en dat de bouw van die sluis zo snel mogelijk kan starten,

en dat we er tegelijk voor zorgen dat de grote internationale spelers daardoor onze havens niet verlaten.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van An Moerenhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de drempels voor anderstaligen bij het afleggen van het rijexamen – 2224 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout is ondertussen aanwezig. Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Dank u voorzitter, goedemorgen allemaal. Mijn excuses dat ik de vraag over het hoofd had gezien. De reden is dat ik die vraag eigenlijk had ingediend bij de commissie Inburgering, bij minister Somers, maar ze is doorverwezen naar u, minister Peeters. Ik ben dus ook heel benieuwd naar uw antwoord, ik neem aan dat u dus meer kunt helpen in deze problematiek. De problematiek die ik wil aanhalen is de volgende.

Er zijn bij Inburgering heel wat wijzigingen op til. Er komen een hele resem plichten bij voor nieuwe inburgeraars. Een inburgeringstraject zorgt ervoor dat zo veel mogelijk nieuwkomers snel en goed kunnen integreren. Daarbij is een job vinden een heel belangrijk onderdeel. Dat is ook iets dat uw collega, minister Somers, heel vaak, en terecht, herhaalt. Een job vinden is een belangrijk onderdeel. Zo hebt u ook met de Vlaamse Regering beslist om nieuwkomers verplicht te laten inschrijven bij VDAB. Op zich is dat een goede stap, laat het me zo zeggen. Maar het is ook van essentieel belang om er als Vlaamse Regering voor te zorgen dat alle drempels die er zijn, die een toegang tot de arbeidsmarkt bemoeilijken, weggewerkt worden.

En dan haal ik bij dezen graag één concrete maar heel belangrijke drempel aan: het behalen van het rijbewijs. Het behalen van het rijbewijs is eigenlijk een belangrijke drempel geworden voor veel nieuwkomers en anderstaligen om een weg te vinden naar de arbeidsmarkt.

Het beschikken over een rijbewijs is nog steeds vaak een belangrijke troef op de arbeidsmarkt, voor heel wat jobs. De laatste jaren ging er heel veel aandacht naar het versterken van de kennis van het Nederlands om de toegang tot de arbeidsmarkt voor nieuwkomers te vergemakkelijken, en terecht, dat staat buiten discussie. Maar in de praktijk zien we – en daar krijgen we heel wat signalen over binnen – dat het bezit van een rijbewijs, vooral wanneer het om laaggeschoold werk gaat, eigenlijk minstens even belangrijk is voor deze mensen om een job te kunnen vinden.

Maar, en daar knelt het schoentje, de mogelijkheden om rijexamens te tolken, werden de afgelopen jaren afgebouwd. Dat is heel recent, want dat is een beslissing geweest helemaal op het einde van de vorige legislatuur, door mevrouw Homans, als ik me niet vergis. Dat gaat dus nog maar over een jaar, of twee jaar. Daardoor is het rijexamen voor veel nieuwkomers een taalexamen geworden. Nochtans is het doel van een rijexamen het testen van de rijvaardigheid, niet de kennis van het Nederlands. Dat moeten we toch uit elkaar houden.

Minister, bent u zich bewust van de uitdagingen en de bijkomende drempels die het afbouwen van tolkmogelijkheden tijdens rijexamens veroorzaakte? Zult u stappen ondernemen om deze drempels weg te werken en zo de toegang tot de arbeidsmarkt voor nieuwkomers te vergemakkelijken?

We hebben al een aantal suggesties binnengekregen van mensen die daar dag in, dag uit mee bezig zijn. Zij denken bijvoorbeeld aan het uitbreiden van de mogelijkheden om een vertraagd theorie-examen af te leggen, het verschaffen van duidelijkere informatie – ook voor VDAB-bemiddelaars en OCMW-medewerkers – over de erkenningsprocedure van buitenlandse rijbewijzen. Maar volgens ons zal het ook essentieel zijn om kritisch te bekijken hoe het theoretische en praktische examen opnieuw toegankelijker gemaakt kunnen worden. Want dit is wel degelijk een heel recent probleem. Daarvoor zal er ingezet moeten worden op meertalige ondersteuning tijdens de rijopleiding en tijdens de rijexamens. Dat is nodig als we allemaal het doel nastreven – dat hoop ik toch – dat nieuwkomers zo snel mogelijk op de arbeidsmarkt kunnen geraken. Minister, is dit iets waar u voor openstaat, en wilt u op die manier aan de slag met deze heel recente problematiek, of ziet u andere mogelijkheden die u kunt ondernemen om deze problemen aan te pakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Moerenhout, voor uw vraag, en uiteraard ook welkom in deze commissie.

Ik ben me er zeker wel van bewust dat een rijbewijs een belangrijke troef is op de arbeidsmarkt, en dat we wat dat betreft iedereen de mogelijkheid moeten kunnen geven om zo snel mogelijk een rijbewijs te halen. We zijn daarop volop aan het inzetten, en we willen nog wel een aantal wijzigingen doorvoeren. Ik ben het ook volledig met u eens dat een rijexamen de rijvaardigheid moet evalueren en niet de taalkennis. In de vorige legislatuur heeft men inderdaad een wijziging doorgevoerd.

De situatie was zo dat voor 1 maart 2017 men in verschillende examencentra terecht kon en dat men daar gebruik kon maken van een beëdigd tolk voor dertig verschillende talen. Bepaalde van die tolken, aangesteld door de rijexamencentra zelf, werden soms maar een keer per jaar of zelfs nooit opgeroepen. In maart 2017 is men daarvan afgestapt. De bijstand door een tolk op het rijexamen is dan beperkt tot het Duits, Engels en Frans. Ik ben er mij van bewust dat dit niet altijd heel evident is. De vereiste bijstand door een beëdigd tolk bemoeilijkt soms ook wel de flexibiliteit. Daarom heeft de Vlaamse Regering vorige week een besluit tot aanpassing van de rijopleiding principieel goedgekeurd. Het rijexamen wordt gemoderniseerd. Er wordt voortaan gewerkt met audiovertaling. Anno 2021 moeten wij ten volle op inzetten op digitale middelen. Die audiovertaling is er vandaag voor Frans, Engels en Duits, maar dat heel flexibele systeem kan in de toekomst uitgebreid worden met andere talen. Daarover wil ik zeker in overleg gaan, om te kijken of er voldoende draagvlak voor is.

Een rijbewijs is zeer belangrijk op de arbeidsmarkt. Ik wil al het mogelijke doen om mensen die het Nederlands niet machtig zijn, te ondersteunen bij zowel het theoretische als het praktijkexamen, met audiovertaling. Het aantal talen kan daarin gemakkelijk uitgebreid worden.

Wat betreft uw vraag over de erkenning van buitenlandse rijbewijzen: dat is een federale bevoegdheid. U moet die vraag dus voorleggen aan mijn federale collega.

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Uw antwoord is leuk om te horen. U hebt gelijk dat het rijexamen geen taalexamen mag worden. De vragen die gesteld worden zijn veelal multiple choice. Zij gaan bijvoorbeeld over het verschil tussen rijstrook en rijbaan, en dat is een voorbeeld van een vraag die niet de rijvaardigheid van nieuwkomers test. Er zijn heel wat sectoren, zoals de logistieke sector, verpakkingsbedrijven, de bouw en de landbouw, die echt mensen kunnen gebruiken waarbij rijvaardigheid belangrijker is dan de kennis van het Nederlands. Daarmee wil ik niet zeggen dat

de kennis van de Nederlandse taal niet belangrijk is. Ik onderschrijf dat die ontzettend belangrijk is.

De aanpassingen die u wilt doorvoeren, klinken hoopvol. U gaat werken met audio-vertaling. U gaat moderniseren. U kondigt een mogelijke uitbreiding van de talen aan. Over welke talen gaat dat dan of wat gaan de criteria zijn om extra talen te selecteren? Wat is de timing van de modernisering? Ik vraag dat omdat het vandaag toch wel een acuut probleem is. We krijgen vandaag heel wat concrete getuigenissen van waar het een probleem is.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik wil zeker niet de discussie over inburgeringstrajecten en integratie openen. Dat is voor andere commissies. Maar het lijkt mij toch wel evident dat de taal toch wel de basis is van integratie en de poort is om zich te kunnen ontwikkelen in Vlaanderen.

Sta me toe het toch een beetje vreemd te vinden dat de collega van Groen hier net komt pleiten om de toegang tot onze rijbewijzen gemakkelijker te maken. Ik had eigenlijk verwacht dat men hier zou pleiten voor een betere uitbouw van het openbaar vervoer, maar goed.

Vanaf 1 maart 2017 konden examens dus afgelegd worden in het Nederlands, met bijstand van een beëdigd tolk Frans, Duits of Engels. Ik denk dat dat toch al heel wat was. Ik vraag me af of we nu alles op een presenteerblaadje moeten aanreiken aan nieuwkomers. Waarom zou men dan nog enige moeite gaan doen om gewoon nog maar het Nederlands te leren? Het is primordiaal dat buitenlanders toch wel een basiskennis van het Nederlands hebben om zich op een veilige manier in ons verkeer te begeven. En er zijn mogelijkheden om je voor te bereiden op dat rijexamen. Bijvoorbeeld bij Encora, het grootste centrum voor volwassenenonderwijs in de regio Antwerpen, leert men in twintig weken alles over de wegcode in België, en dat alles tegen zeer democratische prijzen, waarin eventueel voor een stuk tegemoet wordt gekomen. Je leert daar alle Nederlandse woorden die je moet kennen voor een rijexamen. Je doet daar online tests zoals op het echte examen. Je krijgt een handboek met de laatste versie van de wegcode. Je krijgt inderdaad geen certificaat, maar je bent dan wel klaar voor het theoretische rijexamen B en je wordt geholpen met de theorie in het Nederlands. Bovendien studeer je in die lessen samen de antwoorden voor dat theoretische rijexamen B. Het is voor de studenten ook een extra motivatie om het Nederlands beter te leren kennen en zo meer en betere kansen te hebben op de arbeidsmarkt.

Bovendien is een minimum aan Nederlandse taalvaardigheid ook een noodzakelijkheid voor de verkeersveiligheid, aangezien er ook talrijke gebods- en verbodstekens gepaard gaan met woorden. In onze schoolomgevingen heb je bijvoorbeeld de bordjes 'Graag traag'. Als je dat niet kunt lezen of als je niet weet wat dat betekent, wat kom je dan eigenlijk in ons verkeer doen? Dan ben je ronduit een gevaar in het verkeer. Ik denk dat we van deze burgers toch wel een minimum aan inspanning mogen vragen om onze taal in het kader van de verkeersveiligheid te begrijpen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen. Voor mij gaat het hier over de rijopleiding en over mensen faciliteren om zo snel mogelijk een rijbewijs te halen. Dat staat los van het hele inburgeringsverhaal. Dat wil ik toch eerst even meegeven.

Er wordt gezegd dat het openbaar vervoer dan maar wat meer moet worden uitgebreid. We weten dat we ook ellenlange lijsten van knelpuntberoepen hebben

waarvoor een rijbewijs juist nodig is. In die zin wil ik mensen zeker faciliteren om zo snel mogelijk een rijbewijs te halen, omdat dat inderdaad een extra troef kan zijn op de arbeidsmarkt.

In het verleden heeft men de werkwijze met tolken voor dertig talen terugschroefd, omdat men zich al eens vragen kon stellen over de objectiviteit en de wijze waarop de examens werden georganiseerd. Men heeft dat toen terugschroefd naar drie basistalen: Duits, Engels en Frans. Wij zetten nu volop in op de audiovertaling. Ik denk dat het anno 2021 logisch is dat we moderniseren en kiezen voor audiovertalingen. Die bieden enerzijds meer flexibiliteit voor de persoon die een rijbewijs wil halen, en anderzijds leggen ze ook veel meer objectiviteit aan de dag. Iedereen krijgt immers dezelfde vragen en antwoorden op dezelfde wijze vertaald. Dat kan dus zeker een goede bijdrage zijn aan de objectiviteit en de neutraliteit.

Als alles goedgekeurd wordt, is die audiovertaling er straks in het Frans, Engels en Duits, zoals de talen nu voorliggen. Maar omdat het objectiever is, denk ik dat men daar ook perfect nog een uitbreiding naar andere talen aan kan koppelen. Maar daaromtrent zal ik eerst nog de gesprekken moeten opstarten.

Mevrouw Moerenhout, u vroeg nog specifiek naar de timing. Het besluit is vorige week op de ministerraad van de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd. Dat gaat nu naar de diverse adviesinstanties, waaronder ook de Raad van State. Zodra dat rond is, komt het terug op de ministerraad voor de definitieve goedkeuring en kunnen we ermee verder. Een heel exacte timing kan ik vandaag dus nog niet geven, maar ik hoop alleszins, samen met u, dat we dit er zo snel mogelijk door kunnen krijgen, zodat die audiovertaling er is en men zo op een flexibele, maar ook objectieve manier ook in een andere taal dan het Nederlands een rijexamen kan afleggen.

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Collega Verheyden, uw argumenten raken kant noch wal. Ten eerste doorlopen heel veel nieuwkomers een dergelijk inburgeringstraject. Zij doen dat een jaar of twee, drie en spreken op het einde van de rit perfect Nederlands. Maar zij hebben op geen enkel moment binnen dat traject ondersteuning gekregen of het aanbod om een rijbewijs te halen. Het werkt ook andersom. Er is wel degelijk een lacune. Ten tweede, de lessen waarnaar u terecht verwijst zijn zeer goede lessen. In dat aanbod kun je een vooropleiding op de theorie van het rijbewijs volgen. Dat is heel vaak bij Basiseducatie. Maar daar zijn er immense wachtlijsten. En dat is overdag – dus kun je ook daar niet werken. Ik denk toch dat zeker uw partij nastreeft dat zoveel mogelijk nieuwkomers aan het werk geraken. Er is dus wel degelijk een lacune, die losstaat van het integratietraject.

Minister, ik vind het echt goed dat u wilt faciliteren om iedereen die hier is zo snel mogelijk een rijbewijs te laten behalen. Ik ben er zelf voorlopig wel voor gewonnen om als eerste stap te werken met zo'n audiovertaling. We zullen dat blijven opvolgen. U zegt dat u voor die andere talen de gesprekken nog moet starten. Ik wil u aanmoedigen om dat zo snel en efficiënt mogelijk te doen.

Ik moet ook nog vermelden dat er nog werk op de plank ligt voor uw collega's, in de eerste plaats voor minister Somers. Ik heb al verwezen naar de lessen die te vol zitten. Er zijn ook nog pistes te bewandelen bij de OCMW's, die de vertraagde theorie-examens meer kunnen stimuleren en aanmoedigen.

Voor deze problematiek zijn de gevolgen in de praktijk, zowel voor de nieuwkomers als voor de hele samenleving en ook voor de arbeidsmarkt, de logistieke sector, de verpakkingbedrijven, de bouw, de landbouw, enzovoort, heel reëel. Dat is echt wel een belangrijk domein om met alle betrokken ministers aan te werken. Groen

zal dit alvast blijven opvolgen. Maar, minister, ik wil u toch heel hard bedanken voor uw inspanningen.

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 het vervoersplan 2021 van Antwerpen – 2355 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, het is nog niet zo lang geleden dat ik met u en enkele collega's van gedachten wisselde over het vervoersplan 2021 van Antwerpen en de procedure van de vervoerregioraad Antwerpen. Ik ben blij om te zien dat mijn oproep tot meer transparantie er alvast toe geleid heeft dat de verslagen van de vergaderingen eindelijk gepubliceerd worden op de website van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Ik wil u daarvoor bedanken. U had aangegeven dat u dat mee zou opvolgen. Het is een goede zaak dat dat is gebeurd.

Vandaag wil ik het meer over het plan zelf hebben, want de signalen die we ontvangen, zijn zeer verontrustend. Ik herhaal nog even het voorbeeld. Er is natuurlijk de schrapping van tram 7 waar we het eerder al over hadden. Maar daarnaast raakte ook bekend dat de tramcapaciteit naar Hoboken met een derde zal dalen. Tram 4 zal niet meer naar het centrum van Antwerpen rijden en zou ingekort worden. De enige rechtstreekse busverbinding naar het centrum van Antwerpen, bus 33, zal ook verdwijnen vanuit het centrum en omrijden. Daardoor zal daar een gebied van 1 op 1 kilometer niet meer bediend worden door het openbaar vervoer. Dit gebied is net het dichtstbevolkte gebied van Hoboken. De tramlijn die dit zal moeten opvangen zit vandaag al bomvol. Ook richting Wijnegem verdwijnt 33 procent van de tramcapaciteit. Collega Verheyden, als ik mij niet vergis, bent u van Wijnegem. Het gaat niet enkel om Hoboken. U knikt van neen, dus ik vergis mij daarin.

De gedempte Zuiderdokken zullen niet meer bediend worden door openbaar vervoer. In de Seefhoek gaat de fijnmazigheid van het netwerk er sterk op achteruit. En zo zijn er nog wel een aantal voorbeelden. Pendelaars maken zich ongerust en starten petitie op. Werkelijk elke collega-politicus die ik hoor spreken, of het nu in dit Vlaams Parlement is of in de gemeenteraad van Antwerpen of ergens anders, heeft de mond vol van sterk openbaar vervoer, modal shift, leefbare stad. Maar in de praktijk is exact het tegenovergestelde aan het gebeuren.

De populariteit van het openbaar vervoer in Antwerpen is in vrije val. We kunnen het ons niet permitteren om nog meer reizigers te verliezen als gevolg van een nieuw vervoersplan. En omdat wij vervoersarmoede heel ernstig nemen, zou ik vooral het omgekeerde zeggen: de inwoners van de regio Antwerpen kunnen niet met nog minder openbaar vervoer dan vandaag het geval is.

Weet dat twee op de drie reizigers geen andere keuze hebben en dat voor bepaalde leeftijdsgroepen de fiets geen haalbaar alternatief is. Het openbaar vervoer is van cruciaal belang. En het terugdringen van het autogebruik is een belangrijke doelstelling van het Toekomstverbond.

Nu, de vervoerregioraad Antwerpen besliste in oktober 2020 over een aantal randvoorwaarden voor de invoering van het vervoersplan. De exploitant, De Lijn dus, moet garanties kunnen bieden dat er voldoende rollend materieel beschikbaar

is vanaf 1 januari 2022 om het kernnet te exploiteren volgens de voorziene frequenties. De tweede voorwaarde is het versneld, in 2021, aanpakken van prioritaire aanpassingen aan de belangrijkste mobiliteitsknooppunten die nodig zijn om het overstapmodel kwalitatief te laten functioneren. Een andere voorwaarde is dat de exploitant voorziet in kwalitatieve en correcte realtime informatie aan haltes, online en in applicaties. Een laatste is dat de exploitant voorziet in informatiecampagnes op maat rond het nieuwe kern- en aanvullend net, het voorzien van duidelijke, klantgerichte en klantvriendelijke communicatie over de veranderingen van dit nieuwe openbaar vervoernet. Dat is ambitieus!

TreinTramBus maakte een netkaart van het voorgestelde nieuwe net. Waarom wordt deze informatie niet door de overheid ontsloten? Waar kunnen burgers terecht die willen zien wat de plannen zijn voor het openbaar vervoer in hun buurt? Welke inspraakprocedures voorziet u nog voor de verdere uitrol van het plan? Ik stel die vragen, omdat, hoe minder burgers erbij betrokken worden en hoe minder informatie ontsloten wordt, hoe groter de onrust en weerstand worden. Daarnet ging het over de zeesluis en toen verwees collega Maertens naar het belang van participatie en van mensen meehebben om op minder weerstand te botsen. Dat is een ander dossier, maar in principe is het hier minstens even hard van tel.

Kan het de bedoeling zijn dat er zulke grote gaten vallen in het kern- en aanvullend net in de regio Antwerpen? Zoals ik daarnet heb gezegd, gaat het om 1 kilometer op 1 kilometer, in het dichtstbevolkte gebied in Hoboken. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de vervoersarmoede in Antwerpen niet toeneemt?

Werd er ter voorbereiding van het vervoersplan een onderzoek gedaan naar vervoerspotentieel en -capaciteit?

Zult u blijven vasthouden aan budgetneutraliteit voor het vervoersplan 2021?

Kunt u garanderen dat de invoering van het vervoersplan er pas zal komen als aan de randvoorwaarden die gestemd zijn in de Antwerpse vervoerregioraad en die ik daarnet heb opgesomd, is voldaan? Zult u overwegen om het vervoersplan uit te stellen wanneer niet tijdig aan de randvoorwaarden is voldaan?

En wat het vervoer op maat in de vervoerregio Antwerpen betreft: wordt er verwacht dat het vervoer op maat volledig operationeel zal zijn tegen 1 januari 2022 en in het bijzonder ook voor die gebruikers die nood hebben aan aangepast vervoer? En als het vervoer op maat niet tijdig operationeel is, zal het vervoersplan dan uitgesteld worden?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

De voorzitter: Voor de volledigheid: collega Verheyden is afkomstig van Bornem.

Imade Annouri (Groen): Voor mij allemaal gekend als één regio, voorzitter: buiten Antwerpen-stad.

De voorzitter: Dat gezegd zijnde, minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Annouri, bedankt voor uw vragen en bekommernissen rond de vervoerregio Antwerpen – ik weet niet welke spreker uit welke regio komt, maar het gaat in zijn globaliteit over de vervoerregio Antwerpen.

Mijnheer Annouri, wat uw eerste vraag en de onrust en bezorgdheden her en der betreft: ik denk dat we het daar al een aantal keer over hebben gehad in deze commissie. Wat dat betreft ben ik altijd een pleitbezorger voor volledige transparantie. We hebben er al op aangedrongen dat alle verslagen van de vervoerregioraden

digitaal ontsloten worden en ik zal er in de toekomst over blijven waken dat alle vervoerregioraden de boodschap blijven krijgen om te communiceren en te informeren. Een gebrek aan communicatie zal de verdere werking en uitrol zeker niet ten goede komen. Ik neem aan dat ik uw eerste vraag daarmee beantwoord heb.

Wat de vraag over de globaliteit betreft, moet ik zeggen dat ik de voorbije maanden veel vragen om uitleg in deze commissie heb gekregen, maar ook veel vragen van burgerinitiatieven heb gekregen. Er is het burgerinitiatief met betrekking tot tram 7 en het burgerinitiatief met betrekking tot tram 4. Ik heb veel vragen en e-mails gekregen van bezorgde mensen die vrezen dat ze straks van openbaar vervoer verstoken zullen zijn, dat er niet voldoende alternatieven zijn en dat er te veel overvolle trams zijn. We hebben alles in kaart gebracht en om de vele vragen te beantwoorden, zal ik even teruggaan in de tijd.

Het decreet betreffende de basisbereikbaarheid dateert van april 2019. Sindsdien is enorm veel werk verricht. Ere wie ere toekomt: al onze lokale besturen, onze participanten in de vervoerregioraden en de betrokken ambtenaren hebben veel werk verricht. Ik wil even het procesverloop in de vervoerregio Antwerpen overlopen.

In de zomer van 2019 zijn de eerste bilaterale gesprekken gestart. In het najaar van 2019 is het vervoerspotentieel onderzocht. In januari 2020 zijn er diverse workshops en een volgende ronde van bilaterale gesprekken geweest. In mei 2020 hebben de eerste toelichtingen in de vervoerregioraad plaatsgevonden. Toen is een eerste voorstel gedaan in verband met het door De Lijn uitgewerkte nieuwe openbaarvervoersplan, nieuwe kernnet en nieuwe aanvullend net. De vervoerregioraden hebben hierover advies gegeven. Even nadien zijn een aantal financiële doorrekeningen gebeurd en hebben heel wat bilaterale gesprekken plaatsgevonden. In oktober 2020 is tijdens de vergadering van de vervoerregioraad een tweede toelichting gegeven. In oktober 2020 heeft de vervoerregioraad een beslissing genomen die ook in deze commissie is besproken. De vervoerregioraad heeft toen een akkoord gegeven in verband met de operationele run, zodat De Lijn het openbaarvervoersplan verder kon uittekenen. Daar zijn wel een aantal voorwaarden aan gekoppeld die in het verslag zijn opgenomen. Verder zijn er communicatietools verspreid, zodat de lokale besturen het een en het ander duidelijk kunnen kaderen. In december 2020 is er nog een derde toelichting geweest. Naar verluidt, zou de vervoerregioraad tijdens de vergadering van februari 2021 het vervoer op maat hebben goedgekeurd.

Waarom is deze geschiedenis belangrijk? Ik ben de voorbije maanden vooral gecontacteerd door burgerinitiatieven, individuele burgers en deze commissie. Er zijn heel wat bekommernissen met betrekking tot het tramnet in de vervoerregio Antwerpen. Misschien moet ik de investeringen die op ons afkomen nog eens duidelijk kaderen.

We hebben heel wat investeringen voor de boeg. Tussen 2019 en 2021 hebben we zestig nieuwe tramtoestellen besteld. De leveringstermijn ligt tussen 2022 en 2024. Tegelijkertijd hebben we ook een revisie van de oudere Presidents' Conference Committee-Cars (PCC-trams) gevraagd. Die revisie is in juni 2021 gestart met het plaatsen van een aanbesteding in de markt.

Die is nadien stopgezet omdat één aanbieder voorkennis had in de aanbestedingsprocedure. Op de raad van bestuur van januari is beslist om opnieuw een aanbestedingsprocedure in de markt te zetten voor de revisie van die tractiemotoren. Daarvan wordt de gunning verwacht in de zomer van dit jaar. De hele revisie zal een doorlooptijd kennen van 2021 tot en met 2026. Dat betekent enerzijds de revisie van al die PCC-trams, maar tegelijkertijd ook de levering van 23 nieuwe

trams in 2022, 17 trams in 2023 en een twintigtal trams in 2024. Zodra die er allemaal zijn, geeft dat veel meer potentieel.

Vandaar heb ik aan de directie van De Lijn gevraagd of er een mogelijkheid is om voor de vervoerregio Antwerpen op dit ogenblik de hervormingen bij het kernnet inzake de tramlijnen on hold te zetten, minstens tot aan de levering van x aantal nieuwe tramtoestellen, om dan vervolgens de rest wel verder te laten verlopen, uiteraard met de impact voor welbepaalde buslijnen. Men heeft mij verzekerd dat dat kan. Weldra moet ik het kernnet van de vervoersplannen van de vijftien vervoerregio's ter goedkeuring voorleggen aan de Vlaamse Regering. Ik zal dan aan de Vlaamse Regering voorstellen om specifiek voor de vervoerregio Antwerpen het tramgedeelte uit het kernnet nog even on hold te zetten en daar voort te gaan met de bestaande lijnen tot we minstens zicht hebben op de levering van de extra tramtoestellen en de revisie van een aantal oude tramtoestellen, om zo de capaciteit in ons trampotentieel te kunnen verhogen. Ik zeg dat hier vandaag. Ik heb al verwezen naar de zeer vele vragen die ik gekregen heb rond het behoud van tram 7 en het behoud van tram 4. Op een gegeven moment was er ook sprake van tram 6, maar daar heb ik minder vragen rond gekregen. Het is moeilijk om één welbepaalde tramlijn on hold te zetten zonder dat dat een cascade-effect met zich mee brengt. Daarom gaat het voorstel dat ik aan de Vlaamse Regering ga voorleggen, zijn om de hele tramnetkwesitie uit het kernnetplan van de vervoerregio Antwerpen on hold te zetten, en dit tot we de extra capaciteit hebben inzake trampotentieel.

Wat betekent dat de facto? Ik ben blij dat onder meer de Vlaamse Rand recent ook groen licht gegeven heeft voor haar openbaarvervoerplan. Dat betekent dus dat we weldra de goedkeuring vragen aan de Vlaamse Regering om met het kernnet voort te gaan. Intussen zijn ook alle bestekken lopende inzake het vervoer op maat, zowel voor die flexbussen als andere flexsystemen, als voor alles wat te maken heeft met deelmobiliteit. Jullie weten dat ook de kwestie van de mobiliteitscentrale op dit ogenblik in een gunningsfase zit. Op dit ogenblik ga ik er ook van uit dat er weliswaar administratief nog heel wat werk verricht moet worden. Maar ik uit mijn appreciatie voor al het werk dat verricht is door alle lokale besturen, door alle participanten in het kader van de uitwerking van de openbaarvervoerplannen, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Er is heel wat werk geleverd door heel wat participanten. Ik wil dat werk honoreren. We willen nu alles administratief in een stroomversnelling brengen zodat de timing van 1 januari 2022 effectief haalbaar zal zijn.

Ik hoop, mijnheer Annouri, dat ik daarmee een antwoord heb gegeven op uw vele vragen. Uw bezorgdheid voor wat u de grote gaten in het kernnet en het aanvullend net noemt, denk ik te hebben weggenomen door te wijzen op het behoud van de tramtoestellen tot er extra capaciteit is. U hebt het ook over de budgetneutraliteit. Ik herhaal daarop nogmaals dat de 34 miljoen euro voor het vervoer op maat voor heel Vlaanderen wordt opgetrokken met nog eens 30 miljoen euro. Ik hoop dat wij er met deze oplossing finaal gaan geraken. Ik hoop ook dat dit meer draagvlak creëert. Jullie krijgen in deze commissie de primeur dat wij dit lanceren. Dat gebeurt na intensief overleg met De Lijn. Ik hoop straks daarvoor de goedkeuring te krijgen van de Vlaamse Regering, zodat een en ander versneld kan uitgerold worden, tegen januari 2022.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, uw mededeling dat het plan voor de tramlijnen in Antwerpen on hold gezet wordt, is nieuws. Ik hoop op de revisie van de PCC-trams en de levering van de nieuwe trams. Dat creëert de opportuniteit om in tussentijd de evaluatie uit te voeren van de tramlijnen om te vermijden dat er

gaten vallen en te garanderen dat elke Antwerpenaar zo goed mogelijk bediend kan worden.

Ik heb een paar bijkomende vragen. Mijn eerste vraag gaat over die goedkeuring en is informatief. Heb ik het goed gehoord dat veertien van de vijftien betrokken vervoersregioraden hun akkoord hebben gegeven, maar die van Antwerpen nog altijd niet? Ik vraag mij dan af wat er gebeurt als dat akkoord er niet komt. Gaat u of de Vlaamse Regering dan gewoon zelf beslissen? Wat zijn de volgende stappen die wij mogen verwachten van de Vlaamse Regering?

Voorts ben ik blij met uw aankondiging dat er voor het vervoer op maat voor heel Vlaanderen 30 miljoen euro bij komt. Ik pleit ervoor om niet te rigide te zijn wat budgetneutraliteit betreft. Het is de vervoersregioraad zelf die zegt dat het binnen het budgetneutrale kader onmogelijk is om tegemoet te komen aan alle vervoersnoden en om het potentieel dat er is te kunnen ontplooien. Laat die budgetneutraliteit voor een stuk los.

Voorts is het heel goed dat u de aanpassing van de tramlijnen on hold zet, maar er zijn ook buslijnen aan gekoppeld. Er is de aanhoudende saga omtrent bus 30. Bus 30 is de lijn die van Berchem naar Borgerhout gaat en vandaar naar het stadscentrum en die verschillende stukken van Antwerpen verbindt in regio's die dicht bevolkt zijn en waar veel mensen wonen die niet over een wagen beschikken, om sociaaleconomische redenen of uit bewuste keuze. Dat gaat over de buurten rond het Sint-Jansplein en zo. Het zou een probleem zijn als die buslijn daar niet meer passeert. Ik vraag nogmaals om dat te herbekijken om te vermijden dat er gaten vallen. Het is van primordiaal belang dat elke Antwerpenaar op openbaar vervoer kan rekenen.

De voorzitter: Kunt u afronden?

Imade Annouri (Groen): Ja. Mijn excuses. Mijn laatste aanvullende vraag gaat over de betrokkenheid. Van heel wat mensen die ik heb gesproken, zowel in burgerinitiatieven als gewone burgers, krijg ik te horen dat als zij als gebruikers van het openbaar vervoer vroeger betrokken zouden worden bij de plannen en als met hun opmerkingen rekening zou worden gehouden, er veel minder weerstand zou zijn. Op welke structurele manier wilt u, minister, ervoor zorgen dat die stemmen veel sneller worden gehoord?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, als collega Annouri moet stoppen, dan zal ik verdergaan. Maar ik zal het kort houden.

Minister, ik vind het goed dat u luistert naar wat er leeft op het terrein, en dat u ingrijpt. Dat is nodig. En dat is helaas niet alleen nodig in Antwerpen. In Antwerpen is er een specifieke context, daar wonen zeer veel mensen op dezelfde plaats. U hebt daar de mogelijkheid om – met de investeringen in de tramlijn die er aankomen – aan de vragen en bekommernissen van de mensen tegemoet te komen door te zeggen: we houden nog even alles zoals het is. Maar er zijn heel veel plaatsen in Vlaanderen waar mensen minder dicht bij elkaar wonen, waar het protest dus minder luid klinkt, en waar die oplossingen – van tijdelijk niet veel te veranderen – misschien niet voorhanden zijn omdat er geen investeringen op lange termijn aankomen.

Ik heb onder andere met collega Robeyns een voorstel van resolutie ingediend waarbij we u vragen om al die vervoerplannen grondig door te lichten. U hebt dat nu gedaan op basis van de vragen die u krijgt voor Antwerpen. Maar we weten allemaal dat er op 1 januari 2022 – of later, we hebben deze namiddag een discussie of er eventueel en uitstel moet komen – zich op vele plaatsen problemen zullen

voordoen. Wat u nu doet is zeggen dat de vervoerregio's hun werk hebben, en u luistert alleen als er voldoende protest tot bij u komt. Ik denk dat u echt een heel goede rol zou kunnen spelen door nu al proactief te gaan analyseren waar, in welke vervoerregio's, zich problemen zouden kunnen voordoen, en hoe u daaraan kunt remediëren, eventueel met een beperkte verhoging van de middelen.

Mijn vraag aan u is dan ook: bent u bereid om de plannen van de verschillende vervoerregio's daadwerkelijk door te lichten op vervoersarmoede, zodat we niet alleen in Antwerpen tegemoetkomen aan de bezorgdheden van burgers, maar in heel Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Ik ga eerst even in op de vragen van de heer Annouri. U zegt: er zijn nu veertien van de vijftien plannen goedgekeurd; hoe gaan we daar verder mee om, en hoe gaan we er finaal voor zorgen dat een en ander op de rails komt?

Ik vind het verslag van de vervoerregioraad Antwerpen wat dat betreft misschien een beetje dubbelzinnig. Men kan het op verschillende manieren interpreteren. De vervoerregioraad van Antwerpen heeft gezegd: 'Wij geven een go voor de operationele run inzake het kernnet en het aanvullend net. Dat betekent dat De Lijn verder kan gaan met de uitrol daarvan.' Is dat nu een goedkeuring, ja of neen? Of is het een goedkeuring met een aantal randvoorwaarden die ingevuld moeten zijn? Wij gaan er alleszins van uit dat, gelet op het feit dat de voorwaarden die her en der geformuleerd zijn, worden meegenomen, we aan de Vlaamse Regering kunnen zeggen dat de vijftien vervoerregioraden een kernnet en een aanvullend net hebben geadviseerd en dat we dat ter goedkeuring aan de regering kunnen voorleggen.

In Antwerpen komt er nog heel wat tramcapaciteit bij binnen dit en een of twee jaar. Specifiek voor de vervoerregioraad Antwerpen zeggen we daarom: laat ons dit verhaal even 'on hold' zetten, tot we finaal meer zicht hebben op de extra capaciteit, en hoe die ingeschaald kan worden. Nu, het 'on hold' zetten van een aantal tramlijnen heeft natuurlijk ook zijn impact op een aantal buslijnen. Vergeef het mij dat ik niet persoonlijk weet waar buslijn 30 rijdt, en of die al dan niet geënt is op een of andere tramlijn, maar ik neem aan dat het hele kernnet en aanvullend net een puzzel is die perfect in elkaar moet passen. Ik ga er dan ook wel van uit dat, als er repercussies zijn voor de buslijn 30, men dat zeker ook zal meenemen bij De Lijn, zodat alles kan kloppen. Dat heeft men mij alleszins verzekerd: dat men zou zorgen dat alles volledig op elkaar is afgestemd, ook al blijft de tram dan voorlopig in het oude verhaal zitten.

Ik krijg hier meermaals de vraag te horen om de budgetneutraliteit los te laten. Het is niet dat ik altijd rigoreus vasthang aan wat in het verleden beslist is, maar bij de start van het decreet Basisbereikbaarheid heeft men wel gezegd dat het kernnet en het aanvullende net budgetneutraal zullen moeten verlopen. Men heeft dat toen gezegd omdat men ervan uitging – en dat is achteraf ook bewezen door de benchmarkstudie – dat er nog heel wat efficiëntiewinsten te boeken zijn. Talrijke lege bussen om het uur laten rondrijden in perifere gebieden, dat komt de efficiëntie niet ten goede. En dat is juist het hele verhaal van basisbereikbaarheid: inzetten op een vraaggestuurd model in plaats van op een aanbodgestuurd model. Ik denk dus dat er sowieso efficiëntiewinsten te rapen zijn. Een en ander zal blijken in het verdere verloop.

Vervoersarmoede kunnen we ons uiteraard absoluut niet permitteren. Maar in die perifere gebieden, waar we geen lege bussen willen laten rondrijden, moet het verhaal van vervoer op maat – de flexsystemen en de flexbussen – daar net een antwoord op bieden. En daarover heb ik al gezegd dat er een groeipad is richting

64 miljoen euro, recurrent op jaarbasis, om dat vervoer op maat extra te kunnen faciliteren.

Hoe gaat het dan verder inzake participatie en het nog eerder betrekken van bewoners? Ik verwijs naar wat ik bij mijn initiële antwoord al gezegd heb. Er is wat dat betreft autonomie gegeven aan de vervoerregioraden. Zij hebben hun eigen huishoudelijk reglement, waarin ze opnemen hoe ze omgaan met participatie en met trajecten van communicatie en dergelijke meer, en wie of wat ze als stakeholders betrekken in hun eigen vervoerregioraad. Het is niet aan mij om nu in elke vervoerregioraad als het ware als een stiefmoeder te gaan opleggen hoe ze dat moeten doen. Neen, ze hebben die oefening in 2019 gemaakt en ik denk dat ze die oefening ook moeten honoreren. Maar uiteraard ben ik sowieso pleitbezorger van transparantie en duidelijkheid in dat hele verhaal.

Mijnheer Bex, uiteraard focus ik mij zeker niet alleen op één vervoerregio, maar liggen alle vervoerregioraden mij nauw aan het hart, ook daar waar er misschien een minder grote massa aan kritiek is. Ik heb talrijke mails gekregen over onder andere tram 7 en tram 4, maar ik weet dat ik ook heel wat vragen gekregen heb vanuit onder meer het Pajottenland – ik denk dat u dat vooral aanbelangt – maar ook van alle andere vervoerregioraden. Ik heb van heel wat mensen vragen en bedenkingen gekregen. Het is natuurlijk ook allemaal nieuw. Het zal pas effectief duidelijk worden wanneer dat ook allemaal op de rails wordt gezet. Ik probeer iedereen van antwoord te dienen. En ik wil uiteraard alles op alles zetten om vervoersarmoede te voorkomen. We moeten wat dat betreft zeer goed kijken naar hoe het vervoer op maat daar straks een passend antwoord op kan bieden. Nog niet alle vervoerregioraden hebben vandaag goedkeuring gehecht aan hun plan rond vervoer op maat. Een aantal hebben dat wel al gedaan. Een aantal hebben ook al specifiek hun Hoppin- of mobipunten vastgelegd. Dat is ook een zeer belangrijk aspect in het totale verhaal.

Er ligt nu heel veel werk op tafel bij onze administraties, zowel bij het departement MOW als bij De Lijn, om vooruitgang te boeken in de verdere uitrol. Ik spreek mijn welgemeende dank uit voor het vele werk dat gedaan is door alle participanten in de vervoerregioraden. Nu is het zaak om alles op alles te zetten om die deadline te halen. Daar willen we alleszins ten volle op inzetten.

U had het over een doorlichting op vervoersarmoede, mijnheer Bex. Ik wil eerst kijken wat finaal de plannen zijn rond het vervoer op maat en hoe zich dat vertaalt in de verdere uitrol. En pas dan moeten we kijken of er nog al dan niet sprake is van blinde vlekken.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, bedankt voor uw antwoord en collega Bex, bedankt voor de uitmuntende aanvullende vragen die u hebt gesteld.

Minister, ik denk dat u een zeer fijne stiefmoeder zou zijn, maar ik wil u zeker niet vragen om u overal mee te gaan bemoeien en vervelend over iedereen's schouder mee te kijken naar wat ze doen. Ik denk dat we het eens zijn dat het van cruciaal belang is voor het draagvlak voor alles wat er nu verandert dat, ten eerste, mensen die dagelijks het openbaar vervoer gebruiken, ook gehoord worden, want zo kom je tot betere ideeën en minder weerstand. Dat ontbreekt vandaag de dag nog. En als minister kunt u daarover, los van de woorden die u uitspreekt, mee gaan nadenken om ervoor te zorgen dat er over de verschillende vervoerregioraden uniformiteit is.

Twee, ik ben blij dat het plan voor de trams nu 'on hold' staat. Voor mij moet elke stap die nu gezet zal worden, een verbetering zijn en meer mensen bereiken met een groter aanbod en meer comfort. Dat dreigde niet te gebeuren, dus laten we

van deze kans nu gebruikmaken om er echt voor te zorgen dat het een verbetering zal zijn voor elke Antwerpenaar en eenieder die gebruikmaakt van het openbaar vervoer. Dat is een moeilijke taak, waar nog veel over nagedacht zal worden, maar het is ongetwijfeld 'to be continued'.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doorgaand verkeer van Rijsel – 2387 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doorgaande vrachtverkeer in de grenszone Vlaanderen-Wallonië-Frankrijk – 2409 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, in de commissie hebben we het regelmatig over de relaties tussen Frankrijk enerzijds en België en Vlaanderen anderzijds en de bijhorende problemen, onder andere de grensovergangen en het windmolenpark in Duinkerke – nog niet zo lang geleden aan bod gekomen. Iedere keer opnieuw worden vragen en opmerkingen doorgegeven aan Frankrijk. En iedere keer lijkt het alsof Frankrijk onze opmerkingen naast zich neerlegt en maar verder doet.

Het huidige probleemdossier is het doorgaand verkeer in Rijsel. Concreet zal de Franse bevoegde overheid beslissen om geen doorgaand verkeer meer toe te laten rond Rijsel. Dat betekent dus dat er meer verkeer zal zijn op Vlaamse wegen en dat de verkeerswisselaar in Aalbeke een toestroom aan verkeer zal kennen. Ik begrijp dat de Vlaamse overheid haar bezorgdheden heeft overgemaakt aan de bevoegde autoriteiten en dat Frankrijk verzekerde dat er overleg zou zijn.

Wat blijkt nu uit een brief van de West-Vlaamse gouverneur van begin maart aan de voorzitter van de Eurometropool? Dat de prefectuur onder de vorm van een tijdelijk experiment een noord-zuidomleiding zal invoeren. Een dergelijk experiment zou volgens de prefectuur toelaten de nodige vaststellingen te doen over de effecten van deze omleiding. De Vlaamse en Waalse deelnemers formuleerden heel wat opmerkingen bij dit voorstel, zowel over de inhoud als de timing.

Wat de gouverneur en velen met hem verbaast en tegelijk verontrust, is dat het overzicht van de conclusies van het grensoverschrijdend overleg van 27 januari 2021 over doorgaand vrachtwagenverkeer, dat op 23 februari 2021 werd door-gemailed, geen enkele melding maakt van de talrijke opmerkingen van Belgische of Vlaamse kant. Het experiment lijkt daardoor wel een vaststaand feit te zijn.

Bent u op de hoogte van de problemen?

Welke oplossingen ziet u om met de Franse overheid of de Eurometropool een structurele oplossing uit te werken voor het doorgaand verkeer in Rijsel?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik ben collega Fournier dankbaar. Zij heeft het dossier al goed ingeleid, dus ik hoef dat niet meer te doen.

Ik wil bijkomend nog meegeven dat de gouverneur van West-Vlaanderen onder-tussen heeft laten weten dat er tot 4 maart vanuit Frankrijk geen enkel initiatief

werd genomen om de politieke autoriteiten samen te brengen en hierover te overleggen. Dat is toch wel schrijnend in zo'n dossier.

Wat is uw houding en die van de Vlaamse Regering met betrekking tot dit dossier en met betrekking tot het Franse voorstel, dat alleen te nemen lijkt, als we deze context horen?

Waren er hierover reeds contacten tussen de Vlaamse, de Waalse en de Franse politieke autoriteiten sinds 4 maart? Als dat het geval was, wat was het resultaat?

Hoe wilt u ervoor zorgen dat aan de bezorgdheden vanuit Vlaamse zijde maximaal tegemoet wordt gekomen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De problematiek is gekend. Op dit grensoverschrijdende overleg, dat plaatsvond op 27 januari 2021, waren zowel de ambtenaren van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) als een vertegenwoordiger van mijn kabinet aanwezig. Tijdens dit overleg is er inderdaad een voorstel gekomen vanuit de diensten van de Franse prefect om een experiment in te voeren waarbij het zwaar verkeer op de E17 vanuit België richting Frankrijk omgeleid zou worden via de grensovergang van Doornik. Toen werd gezegd dat dit experiment van tijdelijke aard zou zijn en dat het de gevolgen op luchtkwaliteit en doorstroming zou kunnen aantonen.

Vanuit de Vlaamse overheid werd op het overleg duidelijk aangegeven welke gevolgen een experiment kan hebben op de doorstroming rond Kortrijk, gezien de huidige infrastructuur, en dat vooral de niet aangepaste capaciteit op het knooppunt van Aalbeke een ernstig probleem zou kunnen vormen. Mijn kabinet heeft duidelijk aangegeven dat dit experiment op het politieke niveau moet worden besproken, maar dat we dit pas kunnen bespreken wanneer Frankrijk eerst een heel concreet voorstel op tafel legt, zodat we dit vervolgens kunnen analyseren en daarover een beslissing nemen. Feit is dat wij pas gisteren vanuit Frankrijk een brief hebben ontvangen van de prefect. Daar is nu een voorstel uitgewerkt. U zult begrijpen dat dit voorstel eerst grondig moet worden bestudeerd, vooraleer we verder in overleg kunnen gaan met Frankrijk. Onze diensten zijn dit op dit ogenblik aan het analyseren.

Op de vraag welke oplossingen er eventueel kunnen worden voorgesteld, kan ik u meegeven dat op het overleg van 27 januari 2021 aan de Franse overheid werd verduidelijkt dat een dergelijk experiment een enorme impact heeft op Aalbeke. Dat is toen al duidelijk meegegeven. Vandaag ontstaat er tijdens de spitsmomenten een structurele fileopbouw op de afslag Gent-Brugge, die gekoppeld is aan de afslag Gent-Doornik. Een muur van vrachtwagens richting Rijsel op de E17 maakt het invoegen naar de afslag moeilijker voor het overige verkeer richting Brugge en Doornik, maar ook de reeds hoge intensiteiten van de verkeersstromen die de afslag maken zorgen voor continue fileopbouw.

Als het vrachtverkeer – zoals in het experiment wordt voorgesteld door Frankrijk – moet worden afgeleid via Doornik, dan moet het ook de afslag nemen en wordt de invoegstrook voor het verkeer richting Brugge nog veel korter. Dit zal leiden tot nog veel meer structurele fileopbouw.

Gekoppeld aan het experiment moeten we ook blijvend aandacht hebben voor het parkeren van vrachtwagens tijdens het weekend omdat deze op zondag Frankrijk niet mogen binnenrijden. Als de parking Camphain vol staat, zal de parking op het servicestation ook vollopen en dan zal dit eventueel overlast veroorzaken naar de E17 toe. Ook daarmee moet rekening worden gehouden bij de evaluatie of bij het onderzoek van het voorstel dat op tafel werd gelegd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft al enkele kleinere aanpassingen met markeringen uitgevoerd om de doorstroming op korte termijn te optimaliseren. Maar door de blijvende congestie die er tijdens de spitsmomenten ontstaat is het duidelijk dat er grotere infrastructuurwerken uitgevoerd dienen te worden vooraleer er een wijziging van de verkeersstroom richting Frankrijk kan worden doorgevoerd. Het AWV wil dit jaar nog een studie in de markt plaatsen om de doorstroming op de verkeerswisselaar en de aanleidende hoofdwegen te verbeteren of alleszins te analyseren.

Tijdens het overleg is voorgesteld een politiek overleg te houden om het een en het ander te bespreken. Zoals de gouverneur in zijn brief van 4 maart 2021 heeft meegedeeld, heeft tot nu toe geen enkel gesprek over het voorgesteld experiment plaatsgevonden. We hebben daarover gisteren pas een brief ontvangen. Pas nu kan een politiek overleg starten.

Ik denk dat het logisch is dat de we Franse autoriteiten al meedelen dat het voorgesteld experiment onmiddellijk grote gevolgen voor de verkeerswisselaar te Aalbeke en voor de verkeersveiligheid zou hebben. Een dergelijk experiment zou pas kunnen starten nadat grote infrastructurele aanpassingen aan de verkeerswisselaar te Aalbeke zijn doorgevoerd. Ik denk dat er absoluut geen draagvlak voor is om nu zonder meer ons akkoord te geven voor een dergelijk experiment.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor het feit dat u onze bezorgdheid deelt. Ik zal niet ontkennen dat er een probleem is met het doorgaand verkeer rond Rijsel. Het is daar een wirwar van af- en opritten en de ring loopt er door de bebouwde kom. Er zal daar wel een probleem zijn voor het doorgaand verkeer, maar Frankrijk ziet er een oplossing in de Franse problemen naar België en naar Vlaanderen te verleggen en daar heb ik het moeilijk mee.

U hebt er al een paar gegeven, maar ik zal nog enkele voorbeelden geven van problemen indien het doorgaand verkeer niet meer wordt doorgelaten. Er is een negatieve impact op de bedrijven die tussen Aalbeke en de grens zijn gelegen. In Menen is dat specifiek de transportzone LAR. Dat zal voor die bedrijven meer kosten met zich meebrengen. Ik weet niet of daar al aan gedacht is of dat er al berekeningen zijn gemaakt. De lokale besturen van Kortrijk en Menen zijn niet bij het overleg betrokken. Het knooppunt in Aalbeke kan het verkeer niet aan. Er is maar een rijkstrook. Het Agentschap AWV heeft al aanpassingen gedaan, maar daarmee is het probleem zeker niet opgelost. Aan de brug van de N43 zijn fundamentele werken nodig. U hebt al naar de overvolle snelwegparkings verwezen. Ik houd mijn hart vast voor de impact van die omleiding op de snelwegparkings.

Een belangrijk punt dat nog niet is aangekaart, betreft de flankerende maatregelen. We moeten eens nadenken over de vraag hoe we dan met het vervoer per spoor of over het water willen omgaan. Misschien kunnen we stimulerende maatregelen nemen om meer vervoer per spoor of over het water te krijgen. Ik heb vernomen dat de Franse overheid tellingen heeft uitgevoerd van het verschil tussen het transitverkeer en het bestemmingsverkeer. Blijkbaar gaat het om tellingen op onze Vlaamse wegen. Hebt u daar weet van? Zijn er bepaalde resultaten? Een ander belangrijk punt is het contact met Wallonië, want heel die omleiding zal een grote impact op Wallonië hebben. Als de brug en het knooppunt te Aalbeke helemaal moeten worden aangepakt voor die omleiding kan worden gerealiseerd, vraag ik me af wie die kosten zal dragen. Wij moeten die kosten op vraag van Frankrijk en ten gevolge van Franse maatregelen maken. Is er eventueel een mogelijkheid om Frankrijk in die kosten te laten participeren?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik ben tevreden dat dat u helemaal mee bent en de problematiek goed snapt. Er is nu al congestie. De doorstroming rond Kortrijk en de omliggende gemeenten is al zeer moeilijk. De files kosten veel tijd en kosten onze economie en onze bedrijven ook handenvol geld. Als Frankrijk eenzijdig een initiatief neemt dat die files nog verzwakt en ervoor zorgt dat de congestie nog groter wordt, is dat voor niemand goed. Dat is ook niet goed voor de omwonenden. We hebben het hier soms over de luchtkwaliteit en dat is ook in dit verband een belangrijk element.

We hebben het over E-wegen. Het woord zegt het zelf: de Europese snelwegen, het E-wegennetwerk. Ik hoop echt dat men in Frankrijk eens beseft dat je dat in een verenigd Europa het best samen oplost en niet eenzijdig probeert initiatieven te nemen. Vandaar mijn tevredenheid over uw wil om zeker het been stijf te houden en mijn tevredenheid over Vlaanderen om zich er samen met Wallonië en de Eurometropool voor te leggen, figuurlijk dan, om ervoor te zorgen dat Frankrijk die plannen, die zeer nadelig zouden zijn voor Vlaanderen, weer opbergt, minstens – zoals u zelf zegt – tot er grote infrastructurele verwezenlijkingen en grotere verbeteringen aan het wegennetwerk in die buurt gebeurd zijn. U had het zelf over de studie over doorstroming die AWV aan het starten is. Ik vroeg mij af of daar een heel concrete timing voor is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende bedenkingen en bekommernissen. We moeten die zeker allemaal ter harte nemen.

Mevrouw Fournier, wat betreft de bedrijventerreinen, maar ook de lokale besturen: wij geven dat zeker mee. Doordat we nu een voorstel van experiment op papier hebben, kan dat politiek overleg van start gaan. We zullen dat ook meegeven aan de gouverneur die dit sowieso mee begeleidt. Wat Wallonië betreft, kan ik u meegeven dat wij aan het kabinet van minister Henry gevraagd hebben om samen te zitten en een gezamenlijk standpunt in te nemen richting Frankrijk. Daar hebben we op dit ogenblik nog geen reactie op. Maar ik neem aan dat zij ook niet willen dat wij al de last hier gaan trekken om zo het probleem gewoon van Frankrijk naar hier te verplaatsen. Als dat dus positief is, zullen we dat bijkomend ook mee opnemen.

Er zijn allemaal dezelfde bekommernissen. De congestie is er al. We willen dat eerder een halt toeroepen dan te zorgen dat er door de voorstellen vanuit Frankrijk meer congestie gaat zijn. De studie waar de heer Maertens naar vraagt, staat op ons schip, dat is alleszins voorzien: een studie inzake het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de wisselaar van Aalbeke. De bedoeling is dat daar nu een project-MER (milieueffectrapport) voor opgemaakt kan worden. Daarvoor laten we nu die studie plaatsvinden. Daarvoor is een bedrag van 300.000 euro uitgetrokken. We hebben vanuit AWV ook al gevraagd of er daar al een aantal quick wins uit te voeren zijn om de 'wave'-bewegingen wat te optimaliseren. Maar daar geeft men aan dat men er op dit ogenblik weinig winst in ziet. Daarom wachten we die doorstromingsstudie het best even af. Ik denk dus dat we allemaal op dezelfde golflengte zitten.

Over de kosten, mevrouw Fournier: wie zal dat betalen? Daar is vandaag nog helemaal geen duidelijkheid over. We zullen eerst moeten weten wat er effectief op tafel gaat liggen. Maar ik denk dat er weinig draagvlak is voor het experiment zoals het nu voorligt. We moeten zo snel mogelijk kijken hoe we hier aan tafel kunnen zitten en een en ander kunnen uitvoeren.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Maandagnamiddag is er algemene vergadering van de Eurometropool. Ik zal zeker aan onze Vlaamse collega's die ook in de algemene vergadering zitten uw antwoord bezorgen, zodat wij goed voorbereid zijn op een eventuele discussie maandagnamiddag over dit project.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister, voor de aandacht voor het dossier en voor de inzet die u nu levert en zult leveren.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de realisatie en het beheer van fietssnelwegen in West-Vlaanderen – 2408 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Wat de realisatie van fietssnelwegen betreft, is West-Vlaanderen niet bij de koplopers maar staat de provincie op de voorlaatste plaats. Dat zou te maken hebben met een bewuste keuze van het provinciebestuur. Het zou als enige ervoor hebben gekozen om die fietssnelwegen zoveel als mogelijk langs gewestwegen aan te leggen en veel minder langs jaagpaden, oude spoorwegen of op nieuw aan te leggen tracés. Het zorgt ervoor dat de realisatie of optimalisatie van een fietssnelweg dikwijls wordt gekoppeld aan een dossier van volledige heraanleg van de gewestweg. De fietssnelwegen moeten bijgevolg vaak wachten op grote wegenisdossiers, waardoor veel dossiers blijven aanslepen.

Dat brengt hier en daar wat frustratie. De West-Vlaamse gedeputeerde, bevoegd voor mobiliteit, stelde in de provocerende stijl die ik van hem gewoon ben: "Maar om sneller vooruit te gaan, moeten we het systeem herdenken. Volgens mij zouden de fietssnelwegen, net zoals de autosnelwegen, Vlaamse materie moeten zijn tout court." Zijn boodschap is dus een oproep tot Vlaanderen om het op te lossen, met Vlaamse budgetten. Dat is uiteraard een vreemde uitspraak, als je blij mag zijn dat veel aspecten van het mobiliteitsbeleid gedecentraliseerd zijn zodat het beleid meer kan rekening houden met de regionale en lokale noden en op meer draagvlak kan rekenen.

Wat is uw mening, minister, over de suggestie van de gedeputeerde, dat de Vlaamse overheid de realisatie van fietssnelwegen beter in eigen handen neemt? Bent u van oordeel dat de keuze van de provincie West-Vlaanderen voor de aanleg van fietssnelwegen naast de gewone gewestwegen de foute keuze was? Bent u van plan om extra initiatieven te nemen om de achterstand in de realisatie van fietssnelwegen in West-Vlaanderen versneld weg te werken? Zo ja, welke?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat wij allen hetzelfde willen: een zo snel mogelijke realisatie van meer veilige en comfortabele fietspaden. Voor de fietssnelwegen is de coördinerende rol gegeven aan de provinciebesturen in het kader van een mobiliteitscharter dat begin 2019 is afgesloten door mijn voorganger met de provincies. Het zou geen goede zaak zijn om dat mobiliteitscharter nu on hold te zetten. Ik hoop dat de gedeputeerden die bevoegd zijn voor mobiliteit in de provincies ook de ingesteldheid hebben om zoveel mogelijk fietssnelwegen en fietspaden van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) te realiseren. Ik zal ze daartoe blijven aansporen.

Nu, u weet ook dat, inzake fietssnelwegen, tenminste 50 procent van de middelen komt van de Vlaamse overheid, en dat wij een heel aantal middelen storten in het Fietsfonds. Aan dat Fietsfonds hebben we recentelijk nog verhoogde middelen toegekend, om de provinciebesturen die coördinerende rol te kunnen geven, zodat zij ook verder kunnen zorgen voor de uitrol van de fietswegen.

Uw tweede vraag is of er voor de aanleg van het fietssnelwegennetwerk in de provincie West-Vlaanderen een foute keuze is gemaakt. Ik neem aan dat het een heel weloverwogen keuze is hoe men in West-Vlaanderen het fietssnelwegennetwerk heeft uitgerold. Ik denk ook dat het een misvatting is dat de inrichting van een fietssnelweg langs een alternatief tracé altijd evidentier is dan langs een gewestweg. Ik denk dat de F33 Torhout-Oostende daarvan een gekend voorbeeld is, waarbij – zeer bewust, en in overleg met verschillende partners – níet gekozen is voor de oude spoorwegbedding, maar wel voor het huidige tracé. Kortom, ik neem aan dat daar voldoende overlegd en over nagedacht is, en dat het een weloverwogen keuze is.

Uw derde vraag is of ik van plan ben om extra initiatieven te nemen om de achterstand inzake de realisatie van de fietssnelwegen weg te werken. Hierover wil ik meegeven dat het zeer belangrijk is om de lopende initiatieven blijvend te ondersteunen. Dat blijven wij doen. Ook hier denk ik dat we moeten focussen op de doorlooptijden in heel de procesmethodologie die we hebben, en op waar we het zonet ook al over gehad hebben: dat we die doorlooptijden echt tot een absoluut minimum moeten beperken. Dat is sowieso belangrijk. Uiteraard blijft ook de samenwerking heel belangrijk, daar blijven we ook op focussen. En zoals ik al zei, gaan we de middelen van het Fietsfonds nog verhogen. Dat was een bedrag van 10 miljoen euro. In december hebben we dat, na een overlegvergadering met de gedeputeerden, opgetrokken naar 15 miljoen euro, zodat de provincies meer marge krijgen om uit te rollen. Maar, zoals ik al zei: 50 procent – en in sommige gevallen meer dan 50 procent – wordt betaald vanuit Vlaanderen, en bepaalde fietssnelwegen worden ook getrokken door de Vlaamse Waterweg, of eventueel door het Agentschap Wegen en Verkeer.

Kortom, we blijven ten volle de ambitie uitdragen dat we zoveel mogelijk fietspaden, fietssnelwegen, de uitrol van het BFF, willen realiseren. Ik hoop uiteraard ook dat ik daarin – op basis van de mobiliteitsconvenanten van 2019 – een bondgenoot zal blijven hebben in de gedeputeerde, ondanks datgene wat ik al gelezen heb in de kranten. Maar een formeel overleg heb ik daaromtrent nog niet gehad met de heer Vanlerberghe.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik moet zeggen dat ik ook heel hard schrok van de uitspraak dat de provincie blijkbaar die bevoegdheid liever niet zelf in handen nam. We kennen de strijd van de provincies, die per se hun bevoegdheden willen behouden en hun relevantie willen aantonen. Ik denk ook wel dat zij vandaag relevante dingen doen, als het gaat over mobiliteit, en zeker fietswegen. Dus ik vond dat een heel bizarre uitspraak. Maar ik ken de gedeputeerde een beetje, en ik denk dat het vooral te maken had met een frustratie, een frustratie die eigenlijk bij ieder van ons zit: dat het niet snel genoeg gaat. Het gaat niet vlug genoeg vooruit. We hebben recordbedragen die we willen investeren in fietsinfrastructuur. Dat is zeer lovenswaardig, daar zijn grote inspanningen voor geleverd, nu en ook in de toekomst. Maar we willen eigenlijk allemaal – ik denk dat dat ook geldt voor alle collega's hier – dat die middelen zeer snel uitwerking krijgen in een concreet infrastructuurplan, in concrete infrastructuurwerken voor betere fietsverbindingen. Ik begrijp dus wel een beetje de frustratie. Maar ik denk dat ten gronde iedereen aan hetzelfde zeel trekt, en dat ook moet doen.

U vermeldt de recordbedragen voor fietsinfrastructuur. Dat is belangrijk. Wij hebben een meerjarenplan voor investeringen in mobiliteit en openbare werken, het zogenaamde geïntegreerd investeringsprogramma (GIP). Het is natuurlijk altijd goed dat lokale partners, provincies, steden en gemeenten goed weten wanneer welke projecten aan de beurt kunnen komen. En dan, minister, blijft het wel een beetje wachten op uw GIP met meerjarige doorkijk. U had dat eigenlijk al een tijdje geleden beloofd. Ik begrijp dat dat geen eenvoudige oefening is en dat er keuzes moeten worden gemaakt. Hebt u zicht op een timing? Wanneer zou dat GIP afgeleverd kunnen worden en dan ook aan ons bezorgd worden?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, ik denk dat we met alle West-Vlamingen het artikel in De Krant van West-Vlaanderen gelezen hebben. Collega Maertens heeft al aangegeven dat er in West-Vlaanderen nog zeer veel moet gebeuren opdat het fietssnelwegennetwerk, waar we enorme fan van zijn, in orde zou zijn. Ik wil benadrukken dat een groot deel van het netwerk, namelijk 280 kilometer, er nog niet ligt. Veel stukken zijn ook niet conform de regels. Daarin staat West-Vlaanderen heel erg achter op andere provincies.

Ik hoor dat iedereen het erover eens dat er snel werk moet worden gemaakt van de fietssnelwegen, al was het maar om al die elektrische fietsen baan te geven naar het werk, maar ook om de CO₂-uitstoot te verminderen. Iedereen wil het snel, maar de feiten zijn de feiten: 1 kilometer fietssnelweg kost 1 miljoen euro, en er ontbreekt 280 kilometer in West-Vlaanderen. Een deel van de kosten wordt inderdaad gedekt door het Fietsfonds, maar er blijft een enorme kost voor de provincies. Ik hoor collega Maertens zeggen dat de gedeputeerde zijn eigen stijl heeft. Dat is waar, maar ik denk dat de gedeputeerde hier echt een noodkreet slaakt over de fietssnelwegen en het feit dat hij bij de provincies niet het geld vindt dat nodig is om die 280 kilometer te kunnen volbrengen. Een deel komt van het gewest, een deel van het Fietsfonds. Minister, u zei dat er 15 miljoen euro voor het Fietsfonds komt. Wij hebben er 280 nodig. En die 15 miljoen euro is te delen door alle provincies. Ik zet het maar een beetje in perspectief.

De provincies kunnen de lead nemen voor de uitvoering van de werken, maar meer financiële steun vanuit het gewest zou het veel realistischer maken dat die 280 kilometer fietssnelweg die nu ontbreekt, er uiteindelijk toch zal komen binnen een redelijke termijn. Het boeit de burger niet vanwaar het geld komt. De burger wil gewoon veilig kunnen fietsen op die fietssnelwegen. Wij draaien hier een beetje rondjes over wie wat betaalt.

Minister, mijn vraag ging zijn welke stappen u zou zetten om de fietssnelwegen in West-Vlaanderen dan toch sneller te realiseren. Ik verneem uit uw antwoord dat er geen stappen komen en dat alles bij het oude blijft. Dan heb ik een nieuwe vraag. Accepteren wij dat die 280 kilometer fietssnelweg in West-Vlaanderen er dus niet zal komen binnen afzienbare tijd, als er niet meer samen wordt gezeten om daarvoor meer financiële hulp naar West-Vlaanderen te krijgen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Er is al redelijk veel gezegd, dus ik ga zeker niet alles herhalen, maar wil wel nog enkele puntjes toevoegen. Onze fractie is, misschien in tegenstelling tot andere fracties, zeker wel van oordeel dat de provincies een heel belangrijke rol kunnen spelen in de aanleg van fietssnelwegen en fietswegen. We kunnen vanuit Vlaanderen misschien wel de provincies extra ondersteunen, maar de taak van de provincies overnemen vanuit Vlaanderen, is niet onze bedoeling, denk ik.

Minister, ik heb in de commissie ook al verschillende keren de vraag gesteld om een provinciaal fietsteam op te richten, dat ook een apart budget heeft per provincie. Misschien kan daar nog eens over nagedacht worden. Als iedere provincie een apart budget heeft, is dat misschien ook wel goed, vooral als we kijken naar West-Vlaanderen, om die inhaalbeweging te kunnen doen op het vlak van fietssnelwegen en fietswegen.

Een laatste puntje betreft het GIP. Dat dient een beetje als kapstok voor alle infrastructuurwerken, maar zeker ook voor de fietswegen. We zijn nu al drie maanden ver in 2021. We hebben in december vorig jaar een voorlopig GIP gehad. Maar een definitief GIP hebben we nog altijd niet. Nochtans is het GIP heel belangrijk, ook voor de lokale besturen en de provincies, om te zien welke werken er eventueel in aantocht zijn. Voor de meeste werken is er immers ook ander budget nodig en is er cofinanciering nodig met de andere overheden. Minister, wanneer zal het GIP 2021 definitief zijn? En wanneer gaan we een zicht krijgen op het GIP 2022-2023, zodat er ook voldoende cofinanciering kan zijn met de andere overheden om de toekomstige projecten ook te kunnen finaliseren?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): *(Slechte geluidskwaliteit)*

Minister, u bent van Limburg en daar fietsen ze graag, zelfs tot in de bomen, maar ook in West-Vlaanderen fietsen wij uiteraard graag. Het is daar een ideale provincie voor, met de kustroute, het polderlandschap en de kanten van Ieper en het 'achterland', zoals wij in Brugge zeggen. Het is daar overal aangenaam fietsen. En tijdens de coronaperiode willen de mensen echt wel mooie fietspaden, ze willen vooruit. En de fietssnelwegen zijn allemaal goed om naar het werk te gaan en minder in de file te staan. Ik ben er eigenlijk ook wel voorstander van, net zoals mijn collega's, om de provincie uit te rollen als een fietswaardige provincie.

Ik weet het meer dan wie ook, als schepen van Openbare Werken: het ziet er allemaal simpel uit, maar onder de grond gaan, een boom kappen, de posities van de grond verwerven, het is niet altijd een 'walk in the park'. Velen die daar niet mee bezig zijn, denken dat het niet meer is dan twee lijntjes te tekenen en beton of asfalt te gieten, maar zo is het eigenlijk niet.

Maar wat ik niet kan begrijpen, is dat 280 kilometer vast zou zitten. Dat is eigenlijk een fiets ... *(Het geluid van Mercedes Van Volcem valt weg)*

De voorzitter: Collega Van Volcem, u bent weggevallen. We verstaan u niet meer.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, bedankt voor de bijkomende vragen. Ook hier denk ik dat we allemaal dezelfde bekommernissen hebben: zo snel mogelijk zoveel mogelijk fietspaden, ongeacht de naam die die fietspaden krijgen, of het nu fietssnelwegen, recreatieve fietspaden of functionele fietspaden zijn. We moeten zo snel mogelijk kunnen overgaan tot realisatie. Ik hoor hier inderdaad dat de provincie West-Vlaanderen zegt dat er nog nood is aan 280 kilometer fietspaden. Mevrouw Van Volcem heeft eens het volledig overzicht gevraagd van de fietssnelwegen en ik denk dat we nog om en bij 1000 kilometer fietssnelwegen moeten realiseren in Vlaanderen, als het niet meer was – die cijfers heb ik nu niet bij de hand – om ze volledig conform te hebben met de richtlijnen. Dat geldt niet alleen voor West-Vlaanderen, maar ook voor mijn eigen provincie. We moeten dus nog serieus bijbenen.

Ook hier zitten we echter opnieuw met de procedures enerzijds en de middelen anderzijds. Ik heb nu aan de administratie gevraagd om een globaal overzicht te

maken van alle mogelijke fietspaden en fietsinfrastructuur. Specifiek rond – en dat hebben we hier ook al besproken – het beheer van de fietspaden, zeker wanneer het slecht weer is, er ijzel of bladvorming is, kijkt iedereen naar mekaar met de vraag wie nu verantwoordelijk is voor welk fietspad. Dat is iets wat voor mij niet kan. Opnieuw, de fietser heeft er nood aan en belang bij dat het fietspad ordelijk, veilig en comfortabel is. Het pingpongspelletje, daar is die niet bij gebaat.

Wat het Fietsfonds betreft: dat heeft middelen ter beschikking voor de cofinanciering inzake het BFF, maar ook voor de coördinerende functie inzake de fiets-snelwegen die in het verleden is toebedeeld aan de provincies en waarbij Vlaanderen altijd minstens 50 procent financiert. Wel, ik zou van de provincies graag een globaal overzicht krijgen van hun finale planning, zodat wij de middelen kunnen opnemen in het Fietsfonds.

Ik heb u al gezegd dat wij voor het Fietsfonds sowieso al een verhoging hebben voorzien voor dit jaar, van 10 naar 15 miljoen euro. Er worden dus extra middelen toebedeeld aan de provincies. Ik neem dan ook aan dat zij een globaal overzicht kunnen geven van wat zij concreet plannen, om te bekijken wie daar wat moet plannen. Is het de Vlaamse Waterweg die daar een trekkersrol moet nemen of het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) of de provincie? Ik denk alleszins dat het allemaal duidelijk in kaart zou moeten kunnen worden gebracht. Het liefst van al zou ik een website hebben waarop het onmiddellijk voor iedereen duidelijk en transparant is wie de beheerder is, wie de trekker is en wie wat doet met betrekking tot welk fietspad, zodat ook de burger onmiddellijk weet wie hij moet aanspreken voor onderhoud of voor andere problemen in verband met onze fietspaden.

Collega's, misschien is het vandaag wel de dag van de primeurs! Ik ben heel blij u te kunnen mededelen dat ik vandaag het GIP ondertekende. Ik had het veel liever al een maand geleden ondertekend. Jullie hebben het initiële GIP gehad in december 2020. Er zijn dan bijstellingen gekomen op basis van de verrekeningen van het voorbije jaar. Het heeft inderdaad heel wat voeten in de aarde gehad om ervoor te zorgen dat alles op de juiste nummers werd ingeschreven. Maar finaal: het GIP 2021 is nu afgeklopt. Met 2022 en 2023, de doorkijk, is men nog volop bezig. Opnieuw zijn er zeven entiteiten, plus de massa's aan vragen die we hebben. Ik heb meermaals gezegd dat we zeer blij zijn met de extra middelen die we ter beschikking hebben gekregen, maar kiezen is altijd verliezen. Als je ergens aan een project geld toezegt, staan er onmiddellijk tien andere projecten die zeggen even belangrijk te zijn. Het is altijd een zeer moeilijke puzzel. Wat dat betreft gaat al mijn appreciatie naar iedereen die daar heel hard aan heeft gewerkt. Ik ben blij dat ik het vandaag kan ondertekenen en dat het asap, waarschijnlijk vandaag nog, wordt overgemaakt aan het parlement. Over de doorkijk hoop ik u zo snel mogelijk meer te kunnen zeggen. Daarover heb ik vandaag nog geen primeur.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik ben tevreden dat het GIP 2021 er is. We kijken ook vol verwachting naar de doorkijk. Dat is toch niet onbelangrijk. De cofinancierders, de lokale besturen, moeten echt wel een planning kunnen maken. Ze moeten weten wanneer ze kunnen inspelen op welke werken, enzovoort. Dat komt wel goed.

Tot slot nog over de suggestie die u zelf deed over een website waarop elke burger, elk bestuur, iedere belanghebbende, elk bedrijf kan weten welke fietsweg door wie wordt beheerd en waar zij aan de alarmbel moeten trekken en hoe zij in contact kunnen komen: dat vind ik een uitstekend idee. Ik hoop dat het op korte termijn kan worden uitgevoerd.

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 evaluatie van de pauzeknop voor houders van een abonnement bij De Lijn – 2410 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, de fameuze pauzeknop voor abonnementhouders van De Lijn is bekend. Die maatregel speelde in op de beperkingen die het coronavirus alle reizigers heeft opgelegd. Mensen die bijvoorbeeld verplicht moesten thuiswerken of tijdelijk werkloos zijn, konden hun abonnement niet ten volle benutten, een abonnement waarvoor ze natuurlijk wel betaald hadden. Daarop heeft De Lijn het initiatief genomen het op pauze te kunnen laten zetten, voor maximum twintig dagen. Dat was een goede maatregel. We hebben zelf ook altijd gevraagd daar initiatief toe te nemen. We zijn blij dat dit voorstel het uiteindelijk heeft gehaald.

Minister, ik heb in een schriftelijke vraag gepeild naar een aantal data om dat toch min of meer te kunnen evalueren. Dan blijkt dat tussen midden oktober 2020 en eind januari 2021 een kleine 26.000 reizigers gebruik maakten van die pauzeknop.

Minister, in uw antwoord stonden nog een aantal andere conclusies van de eerste voorlopige evaluatie. Die conclusies zijn goed en hoopgevend. Het initiatief met de pauzeknop heeft een positieve impact op het imago van de vervoersmaatschappij en op de intentie om De Lijn te gebruiken. Wat minder positief is, is dat het registratieproces door de reizigers als te omslachtig wordt beschouwd en dat het maximaal aantal pausedagen als te laag wordt beschouwd. Verder is het interessant dat de vraag naar flexibele vervoersproducten of oplossingen op maat echt blijkt te leven.

Minister, uit de evaluatie blijkt dat de pauzeknop een positief effect op het imago van De Lijn heeft. Er is sprake van de Net Promotor Score (NPS), die de loyaliteit aan De Lijn zou uitdrukken. Ik vind het moeilijk dit tastbaar te maken, behalve indien we naar de verlenging van de abonnementen kijken. Heeft het initiatief met de pauzeknop effectief een gunstig effect op de trouw van de reizigers aan De Lijn gehad? Om dat in te schatten, vraag ik u hoeveel procent van de tussen november 2020 en februari 2021 afgelopen jaarabbonnementen zijn vernieuwd. Over welke aantallen spreken we dan?

Hoe evalueert u het initiatief met de pauzeknop zelf? Welke lessen trekt u uit de evaluatie in verband met de verdere ontwikkeling van nieuwe, flexibelere en gepersonaliseerde abonnementsformules voor het openbaar vervoer?

Is er een kans dat het initiatief na 2 april 2021 wordt verlengd? Dat is al binnen twee weken, maar er is nog steeds geen voltijds hoger onderwijs op de campus en er zijn nog steeds veel tijdelijke werklozen. Als we de media volgen, zien we dat de cijfers niet in positieve zin evolueren. Ik zie dat ook in mijn regio. Ik vrees dat er nog lange tijd beperkingen zullen zijn. Is er een mogelijkheid om die pauzeknop te verlengen? Op welke manier zal De Lijn na 2 april 2021 flexibiliteit met betrekking tot de jaarabbonnementen mogelijk maken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, in de periode tussen november 2020 tot en met februari 2021 zijn 432.000 abonnementen vervallen. Daarvan is ondertussen 82 procent vernieuwd. Dat toont aan dat de reizigers trouw aan De Lijn zijn.

De Lijn heeft de pauzeknop geëvalueerd en de campagne is over het algemeen goed beoordeeld. De campagne heeft, zoals al is gezegd, een positieve impact op het imago. De NPS meet de loyaliteit van de klant ten aanzien van het overheidsbedrijf. De campagne heeft hier een positieve impact op gehad, want meer dan de helft van de Vlaamse bevolking erkent dat De Lijn met deze campagne luistert naar en bezorgd is om de noden van de reizigers. Een aantal mensen hebben verklaard dat het registratieproces nogal omslachtig was en sommigen vonden het maximaal aantal pauzedagen te laag. De lockdown heeft ook langer geduurd dan initieel werd verwacht. Het is alleszins duidelijk naar voren gekomen dat de vraag naar flexibele vervoersoplossingen of oplossingen op maat duidelijk leeft bij de bevolking. We mogen zeker benadrukken dat de evaluatie over de grote lijnen positief is.

Dan is me gevraagd of er nog andere initiatieven op til staan. In principe was De Lijn niet van plan deze campagne te verlengen. Het was eigenlijk een campagne om de klanten te belonen die tijdens de coronacrisis alsnog voor een verlenging hebben gekozen en weer aan te trekken met het openbaar vervoer. De Lijn wilde vooral inspelen op de vraag van de reizigers om meer flexibiliteit en op de specifieke vragen in verband met de dagelijkse mobiliteit. In principe komt er geen vervolg.

We hopen alleszins, maar dat is daarstraks ook al gezegd, dat we zo snel mogelijk meer bewegingsvrijheid krijgen zodra de hele vaccinatieprocedure op gang komt. De Lijn geeft in elk geval aan dat zij vanaf januari 2022 wil inzetten op een aantal flexibele vervoersproducten, een aantal oplossingen op maat, maar dan wel los van corona, vanaf 2022.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord.

Globaal genomen is de evaluatie positief. Dat heb ik ook gezegd. Ik schrik er in gunstige zin van dat 82 procent van de abonnees het abonnement vernieuwd heeft. Dat is hoopgevend, ook voor het toekomstig gebruik van de bussen en trams van De Lijn. Dat is goed nieuws.

Ik betreur het wel een beetje dat De Lijn zelfs niet overweegt om die pauzeknop alsnog te verlengen. U had het over de vaccinaties. Wel, ik zit hier vandaag zelf in ons vaccinatiecentrum. Vandaag en de rest van de week zijn bij ons de mensen tussen 86 en 101 jaar aan de beurt. Dat om te schetsen dat het nog een heel eind zal duren vooraleer het gros van onze bevolking ingeënt zal zijn en we weer naar het echte normaal kunnen gaan. We zijn ambitieus, maar alles hangt af van die leveringen van de vaccins en dat is soms problematisch. Dan zou het vanuit de Vlaamse overheid en vanuit De Lijn geen slecht signaal zijn naar de abonnementhouders toe om bijvoorbeeld tot aan de zomer, wanneer de meeste mensen gevaccineerd zullen zijn, die pauzeknop te verlengen. Maar goed, dat is iets waar ik zelf weinig over te zeggen heb; dat is iets voor De Lijn zelf en de bedrijfsvoering daar. Maar bij deze doe ik toch nog eens de suggestie om dat misschien nog mee te nemen. Het zal de trouw van de reiziger ten opzichte van De Lijn alleen maar ten goede komen, ook na corona, na de zomer van dit jaar.

U hebt het terecht ook over de flexibele vervoersoplossingen, de abonnementen op maat. Die zouden ingevoerd kunnen worden vanaf 2022. Ook dat juich ik zeker toe, maar dan hoop ik wel dat De Lijn vandaag al bezig is met het uitwerken van een concreet plan om die flexibele abonnementen, die formules, vorm te geven. We zullen er ongetwijfeld nog op terugkomen. Ik ben in blijde verwachting.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, we zijn de commissie deze voormiddag begonnen met de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en we eindigen ze er ook mee.

Ik wil me gewoon aansluiten bij de vragen van collega Maertens. Ik denk inderdaad, ten eerste, dat flexibele tarief- en abonnementsformules de toekomst zijn. Je kunt daar niet meer aan voorbij en De Lijn moet er zeker werk van maken. Ik heb begrepen dat het er tegen volgend jaar komt.

En ten tweede is er die pauzeknop: we hebben er lang vragen rond gesteld. Ik denk dat wij en de collega's al vonden dat er veel eerder een compensatie had moeten komen voor de abonenthouders, want er zijn mensen die al sinds maart vorig jaar van thuis uit werken en hun abonnement niet kunnen gebruiken. Het is er nu, het is een succes, het zorgt voor een goed imago, dus ik begrijp niet zo goed dat De Lijn die pauzeknop niet zou kunnen verlengen voor de x-aantal maanden – laten we het hopen – die we nog te overbruggen hebben. Dus ik wil die oproep toch zeker ook van onze kant ondersteunen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Die flexibele vervoersproducten of -oplossingen vanaf 2022, ik denk dat iedereen dat wel een goede zaak zal vinden om veel meer op maat van de reizigers te werken.

Specifiek rond de verlenging: wat we gisteren wisten, is vandaag al achterhaald. We gingen er allemaal van uit dat er na de paasvakantie heel wat versoepelingen zouden kunnen komen. Jullie weten ook dat de pauzeknop, toen die werd gelanceerd, specifiek was vastgelegd voor een bepaalde periode. Er is dat gegeven en het feit dat men ervan uitging dat er na de paasvakantie misschien heel wat versoepelingen zouden komen, terwijl dat nu weer op de helling staat. Ik ga niet zeggen dat het absoluut niet verlengd zal worden. We zullen ook dat heel nauw moeten gaan opvolgen.

De periode van de pauzeknop is voorbij. Ik hoop natuurlijk dat mensen straks opnieuw massaal de fiets opspringen, zeker als het weer iets beter wordt. We zullen het alleszins meenemen. Als effectief blijkt dat de periode van de inperking van de bewegingsvrijheid nog langer zal duren, dan moeten we misschien wel een verlenging overwegen. Ik wil daar vandaag niet op vooruitlopen. Ik heb gezegd dat De Lijn tot nu toe niet plande om dat te doen, gelet op de kennis die men had. Als dat morgen wordt gewijzigd, dan zult u dat zeker tijdig horen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik zou u toch willen vragen dat u met De Lijn contact opneemt om dat heel goed te overwegen of in overweging te nemen. We weten allemaal dat er nog tijdelijke werkloosheid zal zijn, maar vooral het verplichte thuiswerken heeft gevolgen. Je hoeft niet van Mars te komen om te weten dat het nog wel een hele tijd zal duren voor alles weer de normale gang van zaken zal volgen. Neem dit mee ter aanbeveling bij De Lijn, zodat we toch nog een flexibele oplossing hebben om de periode tussen nu en juli en augustus te overbruggen. Dank u wel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.