

vergadering **C262**  
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 5 mei 2022



Vlaams  
Parlement

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de spoorlijn Hamont-Weert – 2601 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het structurele onderhoud van tramsporen – 2613 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Vademecum Fietsvoorzieningen – 2619 (2021-2022)	9
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de volgende fase in het complex project Limburgse Noord-Zuidverbinding – 2664 (2021-2022)	12
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de reactie vanuit Maastricht over het onderzoek naar de Spartacuslijn 1 – 2669 (2021-2022)	14
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het windmolenpark voor de kust van Duinkerke – 2682 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het geplande windmolenpark voor de kust van Duinkerke – 2690 (2021-2022)	19
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lange wachttijden voor het praktische rijexamen – 2719 (2021-2022)	22
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de randparkings – 2726 (2021-2022)	25

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de spoorlijn Hamont-Weert – 2601 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Rita Moors (N-VA):** De toekomst van de grensoverschrijdende spoorlijn Hamont-Weert blijft onzeker. In de vorige Nederlandse legislatuur werd de verbinding namelijk nog expliciet opgenomen in het regeerakkoord, maar begin dit jaar bleek dat de Nederlandse regering-Rutte IV de heropening van de spoorlijn niet meer in haar regeerakkoord had staan. In de vergadering van deze commissie op 10 februari 2022 verklaarde u dat u het dossier opnieuw ter sprake zou brengen tijdens een, toen op korte termijn gepland, gesprek met uw Nederlandse ambtsgenoten, minister Mark Harbers en staatssecretaris Viviane Heijnen. Het dossier stond op de Belgisch-Nederlandse regeringstop van vorige week, maar ook daar is het dossier niet gedeblokkeerd geraakt.

Dat brengt mij tot de volgende vragen. Hoe reageert u op de uitkomst van de Belgisch-Nederlandse regeringstop betreffende het dossier van de spoorlijn Hamont-Weert? Welke stappen gaat u verder ondernemen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Het is positief dat de verbinding effectief werd opgenomen in de slotverklaring van de Belgisch-Nederlandse top. Ik heb het ook besproken met zowel minister Mark Harbers als staatssecretaris Viviane Heijnen. Zij beloofden er zich voort over te buigen. Maar de opname in de slotverklaring is het belangrijkste. Er werd beloofd dat er blijvend zal gewerkt worden aan de vervolgstappen. Toch zijn er nog geen concrete acties genomen; de verklaring is dan ook nog vrij recent. Ik zal er zeker over blijven waken. Het belang van dat project zien wij allen wel degelijk in.

Welke stappen gaan wij dan heel concreet ondernemen? Ik moet herhalen wat ik al eerder heb verklaard. Het hele project Hamont-Weert draait rond samenwerking. Ik blijf benadrukken dat wij volledig klaar zijn met de elektrificatie tot Hamont. U weet dat. Wij zijn klaar tot aan de grens. Het komt er nu op aan dat ook Nederland de nodige investeringen doet langs zijn zijde van de grens. Ik blijf zeker focussen op dat dossier. Ik zal daarop blijven hameren bij elk overleg met de Nederlandse collega's.

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

**Rita Moors (N-VA):** U hebt het belang van de grensoverschrijdende spoorlijn goed in de verf gezet. Zeker voor Limburg is het belangrijk. De provincie is niet goed geïntegreerd in het spoorwagennet. Het is duidelijk dat ze nog niet geland zijn. Maar ik begrijp dat u er hard aan zult voortwerken. Ik kijk uit naar spoedige resultaten.

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

**Jo Brouns (CD&V):** Het zal u niet verwonderen, voorzitter, dat ik hier ook een vraag over stel. De andere Limburgers in dit halfroond zullen dat waarschijnlijk ook doen. Tot de laatste dag dat ik deel mag uitmaken van dit parlement zal ik het thema grensoverschrijdend openbaar vervoer blijven aankaarten. Dat is een fundamenteel aspect van de lijn Hamont-Weert. Het is zeer erg dat een regio die zich internationaal wil positioneren, zo weinig grensovergangen heeft van spoorvervoer en ander openbaar vervoer. Dat is niet oké. Wij moeten eendrachtig op diezelfde nagel blijven kloppen. Minister, vandaag rijden er treinen. De

elektrificatie tot in Nederland is nog niet gerealiseerd, maar is er spoorvervoer. Nederland, in Den Haag en niet in Weert, verschuilt zich achter een drogreden. Wij moeten die drogreden durven ontmynen. Het grote verschil in uitkomst van de maatschappelijke kosten-batenanalyse is te verklaren door de te hoge inschatting in Nederland van de kosten. Men spreekt van een nieuw perron, en men voegt er een aantal kosten aan toe waarvan ik denk dat er een agenda achter zit om het project voorlopig tegen te houden. We zouden dat politiek moeten durven ontmynen. Wij blijven samen eendrachtig op die nagel kloppen. Hopelijk kunnen wij ooit de trein nemen van Hamont naar Weert. Weert is een ideaal Vlaams station dat heel wat Noord-Limburgers een ontsluiting geeft naar de rest van Vlaanderen.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik vind dat wij Vlamingen nog wel eens tekortschieten. We zijn soms nogal heel erg bezig met elkaar te overtuigen of, nog erger, elkaar daarin de maat te nemen. Ik deel heel wat grens met Nederland. Mijn ervaring is dat 'what's in it for them' het enige is wat hen interesseert. Voor het hele verhaal van het Vlaams-Nederlandse broedervolk halen zij de schouders op. Wij zijn altijd iets guller dan zij, aan hun kant.

Aan Belgische, aan Vlaamse kant kijken we bij al die internationale dossiers altijd naar elkaar en naar de instellingen. Maar we gaan de Nederlandse kant vooral moeten trachten duidelijk te maken waarom dat ook voor hen interessant is. En dat is niet vanuit de funfactor, want dan ga je het niet krijgen – sorry dat ik het moet zeggen – maar vooral vanuit de economie. Bij hen is alles economie en is ook alles centen. Dat is ook duidelijk daarmee. Wat dat betreft is het een titanenwerk waar je op een zeker ogenblik een pool moet voor maken – bijna op zijn Belgisch – van dossiers waar gemeenschappelijke belangen in doorwegen. Daar moet het gezamenlijke in gegooid worden, om dan vandaaruit proberen te ruilen en te zeggen: daarom doen we het. Want ik heb over dit dossier, op zichzelf, geïsoleerd, ook al tig tussenkomsten gehouden. We zijn het daar samen over eens. We moeten elkaar daar geen vliegen afvangen, bij manier van spreken. Maar je gaat daar iets moeten doen, een techniek vinden waarbij je Nederlandse belangen die misschien kilometers verwijderd liggen van mobiliteitsdossiers samen neemt met deze dossiers en op een zeker ogenblik inderdaad zeggen: we maken er nu samen een akkoord voor. En de ene keer zijn wij wat winnaar, en de andere keer zijn zij wat winnaar. Maar anders blijven we daar vooral machteloosheid tentoonspreiden. Het is altijd het slechtste wat de politiek kan overkomen. Het zal het enige zijn om hen tot enige beweging aan te zetten. Hetzelfde geldt ook voor de Spartacuslijn 1.

Als je de dossiers en hun intrinsieke waarde op zichzelf houdt, dan vrees ik – en ik gun u nog twintig jaar, collega Brouns, hier in dit parlement – dat u vooral zult vaststellen dat u uzelf blijft herhalen. We moeten dus eigenlijk vooral naar een andere modus operandi, naar een andere manier van aanpak gaan.

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

**Minister Lydia Peeters:** Voorzitter, ik denk dat het laatste zeker klopt. We hebben heel wat gemeenschappelijke belangen met onze Nederlandse collega's. Er zijn heel wat verbindingen waarover we het regelmatig moeten hebben. Dan gaat het zowel over het water, het spoor als over de weg. We hebben ook heel intens overleg met hen. Maar natuurlijk, zoals ik daarstraks al zei: het belangrijkste dat er nog moet gebeuren zijn de infrastructuurwerken aan Nederlandse zijde. Zij moeten eerst over de brug willen komen. We kunnen hen uiteraard niet dwingen. Al die dossiers leggen we inderdaad gezamenlijk op tafel om hen zodoende, hopelijk toch, tot beweging te kunnen krijgen.

**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 het structurele onderhoud van tramspooren  
– 2613 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, ik heb bijna zes jaar in Gent gewoond, en dan valt je oog nog iets sneller op de naam Gent als je de pers erop naslaat. En er was een bericht dat mij opviel over problemen met tramspooren in Gent. Nu goed, dat kennen we allang. We hebben het hier al eens gehad over ongevallen als gevolg daarvan, en dergelijke meer. Maar er zijn nu blijkbaar ook straten in Gent waar je als trambestuurder met sterk verlaagde snelheid moet rijden: slechts 10 kilometer per uur. Je kunt er bijna naast wandelen. Hoe komt dat? Omdat de tramspooren in die bewuste straten dermate versleten zijn. Die zouden tijdelijk zijn opgelapt, maar op een groot onderhoud of een definitieve oplossing zou het wachten zijn tot 2025. En dat noopt mij wel tot een paar vragen.

Bent u daar zelf van op de hoogte, van de problematiek van de slechte toestand van de tramspooren in Gent? Hoelang weet u dat al? Wat wilt u daar op korte termijn aan doen? Maar ik denk dat dat intussen al gebeurd zal zijn.

Mijn tweede vraag is, denk ik, de belangrijkste. In hoeverre bestaat een dergelijke problematiek bij andere tramnetten in andere steden in Vlaanderen of langs de kust, bij de kusttram? En wat gaan we daaraan doen? Wat zal de Vlaamse overheid, wat zal De Lijn doen om ervoor te zorgen, met structureel onderhoud, dat dergelijke problematieken vermeden kunnen worden in de toekomst? Want mocht het niet om te huilen zijn, het zou om te lachen zijn. Maar als een tram plots 10 kilometer per uur moet rijden vanwege de slechte tramspooren, dan maken Vlaanderen en De Lijn daar een barslechte beurt, denk ik. Hoe gaan we dat oplossen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Het klopt wat u zegt: op 19 april liet De Lijn via een persbericht weten dat er vanaf dan een aangepaste tramsnelheid komt in de Poperingestraat en de Dikkelindestraat, om het comfort van de reizigers te garanderen.

Ik heb daaromtrent ook een aantal reacties gelezen in de krant, onder andere van schepen Filip Watteeuw. Die zou in de Gentse gemeenteraad onder meer gezegd hebben dat dit de verantwoordelijkheid is van de Vlaamse ministers van Mobiliteit en Openbare Werken van de laatste twintig, dertig en zelfs veertig jaar. Het gaat dus al heel lang mee. We weten alleszins dat De Lijn sowieso geconfronteerd wordt met heel wat uitdagingen, ten gevolge van het structureel investeringsplan uit het verleden. Ik ga mij er niet over uitspreken of het om twintig, dertig of zelfs veertig jaar gaat, maar we weten alleszins dat dat veertig jaar geleden nog een federale bevoegdheid was.

Maar het is wel duidelijk dat er dringend een en ander dient te gebeuren inzake het structureel onderhoud. En dat wil dus ook zeggen dat een aantal sporen sowieso einde levensduur zijn, en dat ze vervangen dienen te worden. Normaliter rekent men voor de tramspooren eigenlijk op een levensduur van 25 à 30 jaar voor de sporen en het tractienet bovenaan, en maximaal 40 jaar voor rails in rechte lijn. Dus als het niet in rechte lijn is spreken we over 25 à 30 jaar.

Als we kijken naar die lijn 1 waar het specifiek over gaat, dan speelt uiteraard ouderdom daar een rol, maar ook de bereikte slijtagegrens en de dimensionering.

Dit tracé dateert van de periode 1981, en werd nog gedimensioneerd op de oude PCC-tramstellen. In 2001 is er een bovengrondse bochtvernieuwing geweest, maar er werd niet structureel gewerkt aan de onderbouw, waar de problemen zich vandaag voornamelijk situeren. Ook worden de sporen momenteel bereiden door de veel zwaardere Albatrostrams, waardoor versnelde degradatie ontstaat. Dat zorgt ervoor dat er hier en daar doorzakkingen zijn, en dat een aantal tramstellen schommelen door een instabiele ondergrond. Kortom, een oppervlakkig onderhoud is hier eigenlijk niet meer aan de orde, gezien het dieperliggend probleem.

Voor de Poperingestraat en de Dikkelindestraat moet men eigenlijk een heraanlegging doen, samen met heel wat betrokken partners. Dus ook Farys en de stad Gent zijn daarbij betrokken, want het is ook de bedoeling dat daar een rioleringsproject zou komen, samen met een nieuw wegdek en voetpaden. Dat is een totaalproject dat op de agenda staat voor 2025, maar daar moet sowieso nog een en ander voor gebeuren. Een goed overleg met alle mogelijke betrokken partners is sowieso aangewezen om dat grootschalige werk, met zeker ook de ondergrondse funderingswerken, op te lossen. In afwachting heeft men die verlaagde snelheid doorgevoerd.

U vraagt ook hoe het staat met de andere tramnetten. De Lijn is op dit ogenblik bezig met een totaaloverzicht van de toestand van de sporen op het bestaande tramnet. Ik verwacht deze nota dan ook binnenkort. Maar we mogen ervan uitgaan dat wat zich in Gent voordoet, zich ook in Antwerpen voordoet. U weet dat ook van daaruit meermaals vragen komen naar extra investeringen in onze tramsporen.

Wat betreft de investeringsruimte voor De Lijn: er liggen heel veel vragen op tafel. Ik denk enerzijds aan datgene wat we pas vorige week hier in de commissie nog besproken hebben: de elektrificatie van de busvloten. Als ik specifiek naar het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) 2022 kijk, dan zie ik daar bij De Lijn een investeringsbedrag van 309 miljoen euro, inclusief de beschikbaarheidsvergoedingen. Dat is een structurele verhoging van 55 miljoen euro. Vanaf 2023 komt daar nog de 65 miljoen euro voor de elektrificatie bij. Kortom, we hebben een verhoogd investeringsbudget voor De Lijn, maar er liggen anderzijds ook heel wat uitdagingen op tafel.

Wat de spoorweginvesteringen – dus het tractienet, maar ook de rails zelf – betreft, hebben we voor 2022 in ons GIP – en dat hebben jullie ook kunnen checken, denk ik – voor Antwerpen een bedrag van 21,5 miljoen euro staan en voor Gent 6,5 miljoen euro. Dit zal in 2023 wellicht nog moeten groeien, zeker vanwege de noden in het Gentse, mijnheer Maertens, die u hier aanhaalt.

Kortom, die onderhoudsachterstand is er. De uitdagingen zijn immens. Maar we blijven er alleszins middelen voor uittrekken om daar ook werk van te maken. En als er een rioleringsproject en andere infrastructuurwerken van andere partners bij betrokken zijn, is overleg en samenspraak met die partners van essentieel belang.

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

**Bert Maertens (N-VA):** Bedankt, minister. Uw antwoord was duidelijk wat mij betreft. Het is wel opmerkelijk dat die sporen even oud zijn als ikzelf, als ik het installatiejaar hoor.

Ik hoor u zeggen dat De Lijn vandaag bezig is met het opmaken van een totaaloverzicht van de toestand van de tramsporen in Vlaanderen. Ik heb het misschien gemist, maar hebt u een idee wanneer dat er zou zijn? Is het een optie om dat hier ook eens te brengen? Het is te zeggen: u kunt het bezorgen en dan zien we wel of daar 'eten en drinken' in zit om hier te bespreken.

Wat ik mij afvroeg, is of De Lijn dan niet geregeld eens een inspectie uitvoert, zoals dat gebeurt met bruggen en wegen. Of komt het totaaloverzicht er in een

paniekreactie omdat er een aantal problemen opgedoken zijn? Ik denk dat het zeker aangewezen is dat alles wat met onze infrastructuur te maken heeft en waarvan de levensduur dus eindig is, een periodieke inspectie krijgt, en dat op basis van die inspectieverslagen, zoals nu gebeurt met de bruggen in Vlaanderen, een inhaalbeweging gemaakt kan worden.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Ik heb een bijkomend vraagje, minister, over de tramsporen. Het is iets dat hier in de commissie al verschillende keren door verschillende collega's is bevestigd, onder andere door collega De Roo, namelijk de veiligheid of de onveiligheid van fietsers op tramsporen.

U zei aan onze collega in de commissievergadering van september dat De Lijn zou samenzitten met het stadsbestuur van Gent om te zien hoe die tramsporen veiliger gemaakt kunnen worden voor fietsers. Er is in een of andere schriftelijke vraag van een collega ook sprake geweest van bepaalde testen met bepaalde innovatieve materialen, die zouden worden uitgevoerd om de tramsporen veiliger te maken. Minister, is er hier al vooruitgang geboekt voor de fietsers en de voortbewegings-toestellen?

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

**Stijn Bex (Groen):** Collega Maertens, u bent misschien even oud als de tramsporen in Gent, maar u ziet er tenminste niet uit alsof er veertig jaar een tram over heeft gereden. *(Gelach)*

Minister, ik denk dat Filip Watteeuw gelijk heeft door te zeggen dat die verantwoordelijkheid niet ligt bij deze minister van Mobiliteit, maar dat het een collectieve verantwoordelijkheid is van de ministers van Mobiliteit, ook uit het verleden. Het is wel zo dat het enorm problematisch is omdat het infrastructuur is die we enorm hard nodig hebben. We hebben eigenlijk te weinig trams in Vlaanderen. U maakt op een aantal punten de keuze om voor een trambus te kiezen in plaats van voor een tramlijn omdat dat vaak sneller en goedkoper gerealiseerd kan worden. Maar we weten allemaal dat een tramverbinding in principe wel kwaliteitsvoller is. We zouden toch minstens in staat moeten zijn om ervoor te zorgen dat de tramlijnen die we hebben, goed functioneren en dat men daar sneller dan 10 kilometer per uur kan rijden.

Ik vind het goed dat u een perspectief schetst voor de oplossing die hier concreet in Gent wordt aangehaald, maar ik vind het minstens even belangrijk dat we naar de algemene inventaris gaan. De vraag die ik u daarbij zou willen stellen, is of u van plan bent om daarvan aan De Lijn ook een budgettair plaatje te vragen en om dan te kijken hoe we op relatief korte tijd – relatief is een ruim begrip in dezen – kunnen zorgen dat het tramnetwerk in Antwerpen en in Gent in performante staat is. Dit is toch echt niet meer van deze tijd. Het past echt niet bij een Vlaamse Regering die als doelstelling heeft om in die twee steden een enorme modal shift naar 50 procent duurzame verplaatsingen te realiseren. Ik denk dat iedereen dat verstaat. We moeten echt zorgen dat dit snel verbetert.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, het is eigenlijk triestig en ronduit beschamend dat het in een welvarende regio als Vlaanderen zo ver gekomen is dat op een van de drukste tramlijnen de tram aan een tempo van een goede snelwandelaar of een trage jogger moet rijden omdat de sporen versleten zijn. Dat is het gevolg van het door uw voorgangers jarenlang visieloos besparen op openbaar vervoer. Dat maakt dat we met een enorm grote onderhoudsachterstand zitten, zoals u zegt, en dat

we met een enorm verouderd wagenpark zitten, met technische mankementen en dus ook met verouderde infrastructuur.

U zegt terecht dat er een verhoogd investeringsbudget nodig is en dat u dat voorziet, maar u zegt tegelijkertijd ook dat dat wellicht niet zal volstaan om aan al die noden tegemoet te komen. Maar als we van die duurzame verplaatsingen en die modal shift, waar iedereen toch achter staat, werk willen en moeten maken, dan zullen er toch budgettaire knopen moeten worden doorgehakt en zal er nog dringend werk moeten worden gemaakt van meer investeringen en meer betaalbaar, betrouwbaar maar vooral ook kwaliteitsvol openbaar vervoer. Minister, ik hoop dat u daar uw schouders mee onder wilt zetten.

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. Mevrouw Fournier, ik had uw vraag over de fietsongevallen in het Gentse wel verwacht, omdat ook daar heel wat problemen zijn. Ik ben daar zelf ter plaatse geweest. Ik heb me er zelf van kunnen vergewissen. Het is haast onmogelijk om op sommige plaatsen niet te vallen. We hebben sowieso aan De Lijn gevraagd om een volledige inventaris te maken en te kijken welke quick wins we kunnen uitvoeren in samenspraak met het stadsbestuur van Gent. Tegelijkertijd is de opdracht gegeven om samen met de UGent, de Reizigersbond, de stad Gent en De Lijn die studie op te stellen over hoe men daar toekomstgericht kan zorgen voor ordentelijkere oplossingen zodat de valpreventie voor die fietsers volop kan worden uitgevoerd. Daar is men mee bezig. Ik hoop dat aan die problemen zo snel mogelijk verholpen zal worden.

De onderhoudsachterstand die er rond onze tramsporen is, hebben we soortgelijk ook met onze andere assets. Jullie weten dat wij volop werk gemaakt hebben van dat assetmanagement, dat we in het begin van deze legislatuur de studie van Deloitte kregen rond 'eerst houden dan bouwen', waarbij men opriep dat er astronomische bedragen besteed moeten worden om enerzijds de onderhoudsachterstand weg te werken en tegelijkertijd ook te voorkomen dat er nieuwe onderhoudsachterstand komt. Wat dat betreft vind ik uw tussenkomst, mijnheer Bex, wel correcter dan die van mevrouw Robeyns. Mevrouw Robeyns, ik heb daarstraks gezegd dat die onderhoudsachterstand er is, maar dat die ook al van decennia is. Ik geef ook mee dat voor tramsporen de levensduur varieert, zeker voor wat hier is aangelegd, van 25 tot 30 jaar. Het tramspoor waarover het hier specifiek gaat, is van 1981, dus snel gerekend ... Ik denk dat er destijds ook vanuit uw partij ministers bevoegd waren om onder meer onderhoudswerken uit te voeren. Het is dus wat kort door de bocht dat dit louter en alleen zou komen doordat – zoals u altijd zegt – men de voorbije jaren qua investeringen De Lijn kapot bespaard heeft.

Ik heb daarstraks al gezegd wat de extra budgetten zijn die wij qua investering op tafel leggen. Daar zijn enerzijds investeringen voor het vernieuwen van de busvloot, maar ook heel wat investeringen voor extra tramsporen en voor grondige renovatie van bestaande tramsporen. Zoals ik specifiek voor die lijn 1 in Gent al aankondigde, is het hier een en-en-en-verhaal: men kan dit niet doen met wat oplapwerk, neen, heel die ondergrond, die riolering, moet hersteld worden, de bovenbouw, het wegdek en de voetpaden moeten hersteld worden, en dan ook de tramsporen. Het is dus een werk dat samen met vele partners uitgevoerd zal moeten worden en waaromtrent de timing 2025 is. Maar intussen rijden daar nog die tramtoestellen. Daarom moeten we nu de verlaging van de snelheid doorvoeren om de reizigers die gebruikmaken van die tramtoestellen, zich toch van de ene naar de andere plaats te laten verplaatsen op een veilige manier.

Het heeft dus te maken met onderhoudsachterstand. Bij u zie ik dat nog niet, mijnheer Maertens, dus wat dat betreft ... *(Gelach)*



Maar het heeft te maken met die onderhoudsachterstand. We moeten daar investeren en we maken daar ook heel wat extra middelen voor vrij.

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

**Bert Maertens (N-VA):** Ik wil nog eens benadrukken dat het totaaloverzicht dat gemaakt wordt, zeer goed is. Maar we moeten die periodieke inspectie toch zeker in het achterhoofd houden om niet meer in de val – zonder stenen te werpen naar die of die partij – te trappen van decennialang waar we investeerden en grote projecten realiseerden en die dan laten liggen tot er euvels opduiken. Het is belangrijk om de kwaliteit en de performantie van de infrastructuur zo permanent mogelijk te monitoren.

**Minister Lydia Peeters:** Misschien nog heel kort, als ik eventjes mag: ik had de verwijzing gemaakt naar het assetmanagement rond de andere infrastructuur, de bruggen, de tunnels en dergelijke meer. Een soortgelijke inventaris is men aan het opmaken voor De Lijn. Die is nog niet klaar, maar zodra die klaar is, wil ik die zeker ook delen met de commissie en dan ook het plan van aanpak voor de toekomst.

**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 Vademecum Fietsvoorzieningen – 2619 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, tijdens de plenaire vergadering van eind maart en daarvoor in de commissievergadering van 10 maart werd in de marge van andere vragen verschillende keren geïnformeerd naar een stand van zaken inzake het fietsvademeccum. De huidige versie dateert al van 2017 en er is al enkele jaren sprake van een herziening.

Minister, u zei iets meer dan een maand geleden in deze commissie: "Wat ik nu weet is dat men daar echt de allerlaatste hand aan legt." En wat verder: "Ik heb geen effectieve datum, maar ik neem wel aan dat dat binnen een maand finaal rond is, of tegen de zomer. Ik heb op dit ogenblik geen einddatum. Gelet op het feit dat men op dit ogenblik de laatste hand legt aan zowel het inhoudelijke als aan de vormgeving ervan – ik zei daarstraks al dat het een bundel is van om en bij de tweehonderd pagina's –, neem ik aan dat we dat binnen afzienbare tijd hebben. 'Afzienbare tijd' is natuurlijk ook een rekbaar begrip. Maar ik zal navraag doen over welke de finale datum is waarop dat nieuwe fietsvademeccum, die zevende editie, op tafel gelegd kan worden zodat we daar de publicatie van kunnen meegeven."

Ondertussen staan we dus meer dan een maand verder en zult u wellicht een timing kunnen geven, maar de vele vragen en de ergernissen tonen aan dat het allemaal toch wel wat lang duurt. Ook de Fietsersbond deelt de commentaar op deze manier van werken. Ik lees op hun website: "Wijzig de procedure om het vademecum Fietsvoorzieningen aan te passen en te actualiseren. Het te doorlopen proces is te traag en moet sneller kunnen. Voor de Fietsersbond is het ook niet helemaal logisch dat de pen van het vademecum vastgehouden wordt door een wegbeheerder. Onderzoeken die door andere spelers in de mobiliteitssector gevoerd worden, moeten sneller geïmplementeerd kunnen worden in het vademecum. Bovendien moet er ook een afstemming komen tussen de verschillende vademecums zodat tegenstrijdigheden of op zijn minst duidelijk fietsonvriendelijke maatregelen niet langer in een ander vademecum opduiken."

Nu we in de laatste rechte lijn zitten naar een nieuw fietsvademeccum is het misschien het perfecte moment om de werkwijze te herbekijken.

Daarom had ik graag het volgende van u geweten, minister. Wanneer kunnen we het nieuwe fietsvademeccum verwachten? Op welke manier zult u de procedure voor toekomstige aanpassingen veranderen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Inderdaad, mevrouw Fournier, het fietsvademeccum laat al enige tijd op zich wachten. Maar ik denk dat het wel terecht is dat we hierin een bijkomend item hebben ingevoerd. De tekst van het nieuwe vademecum is zo goed als klaar. Ik denk dat ik dat in het verleden ook al gezegd heb. De doorlooptijd is het gevolg van een heel breed consultatieproces dat het Agentschap Wegen en Verkeer heeft gevolgd. Gelet op de vele vragen hierover in deze commissie, wilde ik ook de Taskforce Verkeersveiligheid een blik laten werpen op dat ontwerp van fietsvademeccum. Deze bespreking op de Taskforce Verkeersveiligheid zal plaatsvinden in juni van dit jaar, waarna we het vademecum wellicht zullen kunnen afwerken en publiceren.

U maakt terecht de bedenking dat het al om de zevende editie van het fietsvademeccum gaat en dat de procedure voor herziening log en omslachtig is. Daarom is het voorstel om in het nieuwe vademecum meer te werken met een soort verzameling van fiches, ingedeeld volgens onderwerp. Enerzijds vergroot dat de leesbaarheid voor de gebruiker van het vademecum, anderzijds zal het er ook voor zorgen dat men in de toekomst sneller bepaalde onderdelen en bepaalde fiches kan actualiseren en updaten.

We willen alleszins met de administratie bekijken hoe en wanneer we het nieuwe fietsvademeccum zullen laten ingaan. We hebben het al meermaals gehad over de budgetten die vorig jaar en dit jaar vastgelegd zijn, maar u zult begrijpen dat die vastgelegd zijn op basis van de kennis en de knowhow van het fietsvademeccum van 2017. We gaan niet al die plannen opnieuw bekijken en bijvoorbeeld meer onteigenen omdat een 'future-proof' fietspad misschien iets breder moet zijn. Ik heb daaromtrent ook heel specifiek op de verkeersveiligheidsstafels van de voorbije weken te horen gekregen dat het fietsvademeccum niet gebruikt mag worden als een instrument om iets niet te doen of om iets later te doen. We hebben liever een fietspad dat iets smaller is en misschien niet voldoet aan het fietsvademeccum maar dat wel een deftig fietspad is dan nog langer te moeten wachten. Dat was een van de duidelijke bedenkingen van mensen die deelnamen aan de verkeersveiligheidsstafels. Met die bedenking moeten we zeker ook rekening houden.

Ik hoop alleszins dat we nog voor de zomer, in juni 2022, na de Taskforce Verkeersveiligheid, met dat vademecum naar buiten kunnen komen. We zullen dat ook moeten koppelen aan de toepasbaarheid daarvan. Iedereen mag het zo snel mogelijk in werking laten treden, maar we moeten dat niet retroactief doen op projecten die nu in de pipeline zitten, want dan gaan we nog minder infrastructuurwerken kunnen uitvoeren. Ik denk niet dat dat iemands wens is.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Dank u, minister, voor uw antwoord. Ik heb nog enkele puntjes. Ik weet, minister, dat veiligheid in het verkeer voor u en voor heel de commissie topprioriteit is. Het verwondert mij een beetje dat u zegt dat het fietsvademeccum nog bekeken moet worden door de Taskforce Verkeersveiligheid. Ik vind het een beetje jammer dat die mensen niet op voorhand of tijdens het proces betrokken werden en dat dit nadien nog moet gebeuren.

Het fietsvademeccum dat nu nog bestaat, dateert van 2017. Dat is een hele periode. Dat is al vijf jaar. In die vijf jaar is er heel wat veranderd op vlak van fietsbeleid. Ik denk aan de elektrische fietsen, speedpedelecs, bakfietsen. Zij zijn de laatste vijf jaar enorm in het straatbeeld aanwezig. Vijf jaar is wel heel lang om daar aanpassingen aan te doen. We hopen dat dit binnenkort kan worden gefinaliseerd.

U hebt er ook naar verwezen dat het fietsvademeccum eerder een soort richtlijn zal zijn dan – om het met een ‘tjeventerm’ te zeggen – de bijbel. Als er een project is dat voor 90 procent voldoet aan het fietsvademeccum, dan kan het fietspad toch worden aangelegd. Bijvoorbeeld: in een fietspad van 10 kilometer zit een halve meter die niet aan de breedte voldoet, maar die toch zorgt voor een verhoogde veiligheid van de fietsers. Ik hoop, minister, dat men daar niet te strikt en met paardenogen naar kijkt. Men moet daar met gezond verstand mee omgaan. De verkeersveiligheid verhogen moet het doel zijn van ons allemaal.

We kijken uit naar het nieuwe fietsvademeccum en we hopen echt wel dat het binnenkort op tafel ligt.

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

**Stijn Bex (Groen):** Ik kan mij in grote lijnen aansluiten bij de opmerkingen van collega Fournier. Ik wil nog graag een bijkomende vraag stellen, minister.

Uit een recente analyse van het Planbureau blijkt dat het aantal fietsers tegen 2040 met 35 procent zou toenemen. We weten dat dat niet alleen maar de fietsen zijn zoals we die tien jaar geleden kenden, maar zoals collega Fournier schetste, hebben fietsen verschillende snelheden, verschillende breedtes en wendbaarheid enzovoort. We weten dat er vertraging zit op de mate waarin plannen worden uitgevoerd. Ik hoop dat het nieuwe fietsvademeccum voldoende ambitieus is en dat het ervoor zorgt dat, als we op die basis binnen vijf jaar plannen maken, we fietspaden maken die nog ‘future-proof’ zijn. In welke mate hebt u daarop de nadruk gelegd bij het tot stand komen van het fietsvademeccum?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Bex, ik heb ook kennisgenomen van het onderzoek van het federaal Planbureau dat eind april 2022 is gecommuniceerd. De stijging van het aantal fietsers staat daar inderdaad in.

Ik heb daarstraks al gezegd: aan de opmaak van dit vademeccum is een lange tijd voorafgegaan. Men heeft wat dat betreft niet volledig rekening kunnen houden met al wat het Planbureau heeft aangegeven. Maar het is natuurlijk de bedoeling om ‘future-proof’-fietspaden te gaan aanleggen, rekening houdende met de verschillende elementen van heel de fietsfamilie, zal ik maar zeggen, of het nu een bakfiets is of welke soort fietsen dan ook.

Tegelijkertijd wil ik opnieuw benadrukken dat het eigenlijk gaat over een aantal fiches die heel snel kunnen worden geüpdatet, zonder dat daar bijvoorbeeld een proces van een jaar overheen moet gaan. Dat zal ons sowieso de handvatten geven om ervoor te zorgen dat, als er bijstellingen moeten gebeuren, we bepaalde onderdelen specifiek kunnen gaan bijsturen. Ik hoop nu snel de bespreking te kunnen hebben op de Taskforce Verkeersveiligheid, waarna de puntjes op de i kunnen worden gezet, en we kunnen overgaan tot de publicatie.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Ik ga ervan uit, minister en voorzitter, dat zodra het klaar is we dat hier eventueel kunnen bespreken en dat we het op zijn minst kunnen krijgen.

**De voorzitter:** We zullen het inderdaad aan de commissie voorleggen.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de volgende fase in het complex project Limburgse Noord-Zuidverbinding – 2664 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Rita Moors (N-VA):** Op vrijdag 22 mei keurde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project voor de Limburgse Noord-Zuidverbinding definitief goed. Dat is een mijlpaal voor de mobiliteit in Limburg. Met die beslissing wordt de onderzoeksfase afgesloten en start de uitwerkingsfase. In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursbesluit geconcretiseerd tot een uitvoerbaar project. De uitvoeringswijze wordt bepaald, de vergunningen voorbereid en de impact van het voorkeursalternatief op het omliggende wegennet zal worden onderzocht. Er is gekozen voor een doortochttracé met tunnels, een Noord-Zuidverbinding met minimale impact op de natuur en maximale rechtszekerheid.

Het gaat om een totale investering van 835 miljoen euro. Dat bedrag is niet alleen voor de aanleg van de weg, maar ook voor de onteigeningen en het openbaar vervoer. De voorbereidende werken kunnen in 2024 starten, waarop de aanleg van de hoofdweg in 2026 gepland staat en drie tot vier jaar zal duren. De vooropgestelde opening van de nieuwe Noord-Zuid staat gepland in 2030. Door die beslissingen breekt voor vele inwoners van Houthalen-Helchteren nu wel een periode van onzekerheid aan. Nu het voorkeursbesluit definitief is, kan de procedure voor de onteigeningen worden gestart.

Ik heb volgende vragen. Kunt u de timing van de uitwerkingsfase meedelen? Welke zijn de mijlpalen? Welke zijn de eerstkomende deadlines in functie van de hierboven geschetste timing? Kunt u het verloop schetsen van de begeleiding van bewoners en handelaars in het kader van de nodige onteigeningen? Op welke manier zal het lokaal bestuur van Houthalen-Helchteren betrokken worden bij het verdere verloop?

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

**Minister Lydia Peeters:** Op 22 april 2022 is het definitieve voorkeursbesluit voor het complexe project Noord-Zuid door de Vlaamse Regering goedgekeurd. De volgende fase is daarmee gestart, met name de uitwerkingsfase, waarin het voorkeursbesluit geconcretiseerd wordt tot een concreet project. Tot nu is alles op strategisch niveau gebeurd. Nu gaan wij over op projectniveau. De eerste volgende formele mijlpaal is de projectonderzoeksnota (PON). Daarbij gaat men veel meer in detail uitwerken wat in het voorkeursbesluit is opgenomen. De publicatie van de PON wordt verwacht tegen eind 2022. Daaraan is opnieuw een publieke raadpleging gekoppeld. De mensen zullen weer kennis kunnen nemen van de volgende stappen.

Wat zijn de volgende mijlpalen? Het is de bedoeling in het voorjaar van 2023 een geïntegreerd onderzoek op projectniveau te beginnen, een project-MER. Vervolgens komt er een syntheseonderzoek, zodat men in het voorjaar 2024 door de regering een finaal projectbesluit kan laten nemen. Dat is uiteraard een indicatieve timing. Het projectbesluit is ook de vergunning. Ik zal die timing heel strikt blijven opvolgen.

U vraagt ook naar de begeleiding van de bewoners en de handelaars. Bij de goedkeuring van het voorkeursbesluit is ook het begeleidingsplan voor de Noord-Zuidverbinding goedgekeurd. Sedertdien kunnen ongeruste eigenaars van de betrokken woningen vragen om een vrijwillige verwerving te starten. De dienst Vastgoedtransacties is al gestart met de individuele trajecten. Er zijn al heel wat plaatsbezoeken afgelegd en gesprekken gevoerd. Ook huurders worden daarbij betrokken.

In 2023-2024 zal de dienst Vastgoedtransacties per dossier een concreet bod doen. Dat zal zowel gebeuren voor de particuliere eigenaars als voor de ondernemingen. Beide categorieën zullen kunnen rekenen op trajectbegeleiding. Er worden gespecialiseerde trajectbegeleiders benoemd. Ook het lokale bestuur van Houthalen-Helchteren wordt hier heel nauw bij betrokken. Er is al heel wat overleg geweest, vooral met de burgemeester. Daarnaast zijn er ook heel wat thematische werkgroepen en thematische sessies. Er is een taskforce waarin lokaal bestuur en oppositie vertegenwoordigd zijn. Er is ook een ambtelijke stuurgroep en politiek overleg. Kortom, wij betrekken daar eenieder bij. Als men vragen of bedenkingen heeft, kan men altijd bij ons terecht, bij De Werkvennootschap, maar ook bij de gemeente Houthalen-Helchteren.

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

**Rita Moors (N-VA):** Ik ben zelf heel optimistisch over het verloop van het dossier. Ik ben tevreden te horen dat de bewoners die hun woning dreigen te verliezen, goed begeleid zullen worden. Ook de begeleiding voor de betrokken ondernemers is zeker positief. Ik ben ook tevreden met de ondersteuning door Vlaanderen van de gemeente Houthalen-Helchteren, waarvoor het toch wel een groot project is.

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

**Jo Brouns (CD&V):** Ik ga akkoord met collega Moors, die tevreden is met de begeleiding en met de ondersteuning van de gemeente Houthalen-Helchteren. Die gemeente vormt het hart van die toch zo belangrijke verbinding waarnaar Limburg nu al zo lang snakt. Maar er is meer dan de noodzakelijke ondersteuning van Houthalen-Helchteren alleen. Ik wil nog enkele andere elementen aanhalen.

Geluid is een belangrijk aspect. Het asfalt moet zo geluidsarm mogelijk worden gemaakt. Geluidsschermen worden gevraagd door een aantal Noord-Limburgse gemeenten. De knoop Noord-Limburg vraagt daarvoor extra aandacht. Wij starten in Pelt aan het ziekenhuis. Wij moeten daar de oost-westas pakken. Kan ik daarvan een korte stand van zaken krijgen en ook van de andere oost-westtrajecten op de Noord-Zuid? Met betrekking tot het tracé in de richting van Hasselt dring ik erop aan dat de vrije busbedding meteen op de volledig lijn van noord tot zuid wordt aangelegd. Alleen zo is een geloofwaardig efficiënt en snel openbaar vervoer gegarandeerd. Wat de haltes betreft: wij willen allemaal zoveel mogelijk haltes, maar de verbinding moet vooral ook snel zijn. Wij weten dat dit een heel moeilijke combinatie is. Ik hoop dat de exploitatie daarin keuzes durft te maken.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, het is belangrijk dat er grote knopen zijn doorgehakt en dat er eindelijk ook duidelijkheid is over het tracé, ook voor degenen die erdoor geïmpacteerd worden. Ook ik vind de begeleiding heel cruciaal en ik heb begrepen dat zij heel goed loopt. Het is belangrijk dat men zo goed mogelijk de betrokkenen opvolgt. Goede en duidelijke communicatie is noodzakelijk. Uiteraard moeten die mensen correct vergoed worden en moeten zij geholpen worden bij hun herlokalisatie.

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

**Minister Lydia Peeters:** Bedankt voor de bijkomende bedenkingen en opmerkingen, die we allemaal ter harte nemen, zeker voor wat betreft die vrije bedding voor de trambus. Dat moeten we meenemen. En het beperkt zich inderdaad niet tot Houthalen en Helchteren op die specifieke locaties waar de tunnels komen. Al is daar de impact wel het grootst; daar zitten we met een groot aandeel aan onteigeningen. Daarvan starten in de zomer al de schattingen, en in 2023-2024 kunnen de aankopen plaatsvinden.

Het is uiteraard heel belangrijk dat we dat infopunt, dat aanspreekpunt, hebben over het hele tracé, en daar blijven we volop op inzetten. De eerste stap is dus de opmaak van die projectonderzoeksnota, en die zal dan ook weer in een publieke raadpleging gaan, over het hele tracé. En nu is het echt vooral richting die concrete uitwerking gaan, waar we opnieuw alle bekommernissen in meenemen, maar wel conform het tracé dat afgeklopt is, met alle bedenkingen en verzuchtingen die daarin zijn opgenomen.

Ik ben blij dat er een heel groot draagvlak is voor dit hele verhaal, en dat alle neuzen in dezelfde richting staan. Zo kunnen we zo snel mogelijk richting dat projectbesluit gaan. Daar moeten we snel mee kunnen landen.

Die andere punten worden uiteraard meegenomen: de haltes, de busbedding en die hele communicatie.

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

**Rita Moors (N-VA):** Bedankt voor de bijkomende antwoorden. De kogel is inderdaad door de kerk, alle neuzen staan in dezelfde richting, de tijdlijn is uitgezet, en de geïmpacteerd inwoners en ondernemers en de betrokken gemeenten worden op gepaste wijze begeleid. Ik denk dat het nu cruciaal is dat elke volgende stap zorgvuldig wordt afgewerkt.

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

**VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de reactie vanuit Maastricht over het onderzoek naar de Spartacuslijn 1 – 2669 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Jo Brouns (CD&V):** Voorzitter, waar de mobiliteitsnoden het grootst zijn, in de mooie provincie Limburg, heb ik een vraag rond de Spartacuslijn, niet de eerste en wellicht niet de laatste vraag daarover in deze commissie.

Minister, in de plenaire vergadering van 20 oktober 2021 vermeldde u de mogelijkheid tot het inzetten van een trambus in plaats van een tram op Spartacuslijn 1, tussen Hasselt en Maastricht. Hiervoor loopt momenteel een vergelijkend onderzoek, dat eerstdaags mag worden verwacht op basis van de eerder bekomen antwoorden daarrond.

Bij mijn actuele vraag van 20 oktober 2021 bemerkte ik dat u contact had gezocht met de Nederlandse partners in het Spartacusverhaal. Vandaar ook de vraag of u toen met de Nederlanders in overleg bent getreden om hen te gaan overtuigen voor de ene of de andere keuze. U hebt toen geantwoord dat u dat niet hebt gedaan.

Dan is er schriftelijke vraag nr. 830 van 9 februari 2022 over de optie van de trambus. Daarop antwoordde u: "Om deze inschatting nauwkeurig te maken werden

aan de Nederlandse partners plannen en informatie opgevraagd m.b.t. het tracé op Nederlands grondgebied, doch hieraan werd geen gevolg gegeven.”

Vrij recent heeft Maastricht ons heel duidelijk laten weten dat ze, heel kort gezegd, eigenlijk niet willen weten van een trambus. Het is in deze context en vanuit een zekere bezorgdheid dat ik mijn vraag nu stel. Wat is de impact van de houding van Maastricht op de haalbaarheidsstudie naar een trambus voor Spartacuslijn 1? Bent u bereid de conclusies van dit onderzoek, waarin we een vergelijking krijgen tussen de tram en de trambus op lijn 1, met ons te delen? Welke volgende stappen wilt u ondernemen in het kader van de realisatie van de lijn 1?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Brouns, dank u voor uw vraag. U zegt dat de verkeersnoden in de mooie provincie Limburg het grootst zijn, maar ik hoor de voorzitter zeggen dat er ook in Antwerpen grote mobiliteitsnoden zijn. (*Gelach*)

**De voorzitter:** Wij vragen gewoon een tunneltje, dat is alles.

**Minister Lydia Peeters:** Ik denk dat de noden groot zijn in heel Vlaanderen.

Ik heb het artikel in De Limburger ook gelezen, maar ik denk dat een artikel in een Nederlandse krant ons niet moet aanzetten om snel van koers te veranderen. Wat hebben wij gedaan? Ik denk dat dat geweten is. Wij hebben een haalbaarheidsstudie gevraagd om een objectieve vergelijking te maken tussen beide systemen, een tramsysteem en een trambussysteem, om te kijken welke kansen en welke knelpunten er zijn en deze in kaart te brengen.

Het gemeentebestuur van Maastricht weet dat wij die studie hebben opgezet. Wij hebben daarover gebriefd. We hebben op dit ogenblik nog niet de finale conclusie van die studie. Die verwachten wij de komende weken. Alleszins hebben wij de laatste week van mei, ik dacht op 23 mei, opnieuw een bestuurlijk overleg met onze collega's in Maastricht. U weet dat er verkiezingen zijn geweest, waardoor een en ander wat betreft overleg niet meer is doorgegaan. Het laatste overleg was ergens begin maart. Maar op 23 mei zal er alleszins opnieuw een bestuurlijk overleg zijn. Ik hoop dat we tegen dan ook de finale conclusie van de studie hebben zodat we die kunnen bespreken.

Dat zijn dan ook de volgende stappen die we zetten: eerst de studie afwachten en dan kijken hoe we verder omgaan met dit dossier van Spartacus 1. Spartacus 2 en 3 zijn op dit ogenblik lopende in de andere processen.

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

**Jo Brouns (CD&V):** Ik stel die vraag vanuit een bezorgdheid, zoals ik daarstraks heb gezegd. De woorden van mijn goede collega Keulen indachtig, kijk ik naar de Nederlanders, die het inderdaad altijd heel pragmatisch en economisch benaderen. 'What's in for them?' Als ik dan in een Nederlandse krant lees dat ze er helemaal niet van moeten weten, dan wil ik gewoon samen met u dat degenen die de mobiliteit in Limburg een warm hart toedragen en vinden dat het noodzakelijk is om een grensoverschrijdende aansluiting te kunnen maken, niet met lege handen staan. Ik wil gewoon vermijden dat we met lege handen achterblijven. Vandaag rijdt er geen trein, is er een onderzoek tram versus trambus en weten we welk sentiment er leeft rond de tram in Vlaanderen. Als de Nederlanders dan zeggen dat ze geen trambus willen, dan moeten we toch echt wel vermijden dat we met lege handen achterblijven. Dat is de enige bekommernis die ik op dit moment heb.

Ik hoop echt wel dat daar snel en efficiënt grensoverschrijdend openbaar vervoer kan worden gerealiseerd, want het is een belangrijk onderdeel van het raamwerk

dat nu wordt gebouwd in de vervoersregio Limburg en waar al de rest op geënt is. Ik denk echt niet dat we dat zomaar mogen opgeven. Dat is een belangrijke bekommernis en de essentie van het punt dat ik hier vandaag wil maken.

U hebt verwezen naar de volgende stappen. We zullen dat van heel nabij blijven opvolgen.

Wat de andere lijnen betreft, is het misschien goed om, in de mate dat dat kan, voor lijn 2 nog eens inzicht te geven in de verschillende flankerende elementen die daar belangrijk zijn om te realiseren. Het is immers een belangrijk onderdeel van het geheel.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik denk, minister, dat u een belangrijke opmerking hebt gemaakt. Er hebben in Nederland gemeenteraadsverkiezingen plaatsgevonden. In Maastricht is nog altijd geen college van burgemeester en wethouders (B en W) geïnstalleerd. Ik weet dat ze daar nu met zessen aan het onderhandelen zijn. Vlamingen denken heel vaak dat Nederland zoals Vlaanderen is, maar beter bestuurd. Als je dat heel goed kent, is het dat echter helemaal niet. In de praktijk lijkt dat voor ons mentaal soms Siberië. Maar de versnippering is daar compleet. Ze zullen dus met zes partijen proberen een meerderheid te vormen. Ik weet ook niet of alle wethouders gaan terugkomen in hun functie. Persoonlijk denk ik van niet. Dat geeft ook weer nieuwe inzichten en ideeën, met alle risico's van dien.

Ik denk, minister, dat voor hen vooral duidelijk moet zijn dat we met de trambus tot aan het station kunnen geraken en dat we dus eigenlijk teruggaan naar wat ooit het uitgangspunt was: van station tot aan station.

Twee – en daar zijn ze supergevoelig voor – , als je zegt dat je de schadevergoeding die ze ons betaald hebben, 3 miljoen van de beloofde 6 miljoen euro, zult teruggeven op het ogenblik dat we van station tot station gaan – ook al is dat in de vorm van een trambus – ... voor 3 miljoen euro kun je met Nederlanders zakendoen. Dat moet je zeker en vast in de waagschaal leggen. Het klinkt als een karikatuur, maar het is gewoon de realiteit. Dat is ook altijd helder en heel duidelijk: 'What's in it for them?' Alleen op basis van uw goed gevoel en 'het broedervolk' ga je daar heel veel Latijn verspelen en veel tijd verliezen. Bied die 3 miljoen euro dus terug aan, dat moet dan ook de geste zijn van onze kant. Want dan komen zij wel tegemoet aan het oorspronkelijke akkoord.

Wijs hen ook op de grensarbeiders. Collega Brouns, in Lanaken alleen zijn het er vierduizend die iedere dag in Maastricht en omgeving hun brood verdienen en die daar gebruik van kunnen maken.

Wat zijn nog eventuele andere dossiers, minister, waarin Nederland betrokken partij is? Hier is de gemeente Maastricht betrokken, de provincie, de Provinciale Staten in Nederlands-Limburg, maar ook de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Bekijk daar ook welke andere grensoverschrijdende dossiers er zijn, waar vooral Nederland vragende partij is, om dat allemaal mee in de pot te gooien en zo uiteindelijk tot een vergelijk en een beslissing te komen. Het is dus een kwestie van vooral niet op te geven. Ik denk dat we op die manier wel stappen voorwaarts kunnen zetten.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, ik denk dat Spartacus als openbaarvervoersplan voor onze provincie ontzettend belangrijk is. De bezorgdheid betreft in eerste instantie niet zozeer het type hoogwaardig openbaar vervoer – zolang het uiteraard maar hoogwaardig openbaar vervoer is –, maar wel dat we zorgen voor een



verankering van een kwaliteitsvol en betrouwbaar openbaar vervoer in onze provincie, liefst op een zo kort mogelijke termijn. Dat betekent ook, minister, een verankering van middelen, zodat het plan in de toekomst ook financieel gegarandeerd en uitgevoerd kan worden. Pas als die verankering en het plan er zijn, denk ik dat de discussie over het type voertuig en de optimalisatie van dat voertuig aan bod moet komen.

Mijn vraag aan u is: hoe zit het eigenlijk met dat gedeelte van de discussie, het gedeelte dat de middelen betreft?

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, u hebt zojuist verwezen naar de haalbaarheidsstudie die gaande is en waarvan de resultaten binnen enkele weken verwacht worden. Ik denk dat het goed is dat er opdracht is gegeven voor zo'n studie, want daaruit zal blijken wat de juiste keuze is.

Ik denk dat we moeten durven kijken naar zowel een klassieke tram als de trambus. We moeten allemaal realistisch zijn. De doorlooptijd van infrastructuurwerken voor een gewone sneltram – het initiële – is ongeveer drie jaar. Daarbovenop moeten ook nog bijkomende vergunningen afgeleverd worden. We zijn, met andere woorden, voor een hele termijn vertrokken. Een trambus is daarentegen flexibeler in inzet, goedkoper in uitvoering en vooral sneller in realisatie. Ik denk dat dit laatste, na bijna twintig jaar, voor iedereen als muziek in de oren zou moeten klinken. Met een trambus hebben we een concreet zicht op realisatie, en daarom is het volgens mij niet verkeerd dat die optie tenminste onderzocht wordt.

Een trambus kan ons bovendien – en daar heeft collega Keulen ook al naar verwezen – opnieuw een stap dichterbij brengen bij het oorspronkelijke idee van Spartacus, namelijk de eindhalte aan het station van Maastricht. Daarom is mijn bijkomende vraag, minister: biedt de keuze voor een trambus de mogelijkheid om opnieuw tot aan het station van Maastricht te rijden?

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik had even gedacht dat we hier alles in één grote pool zouden houden, en dat men een pleidooi zou houden om de ene lijn te gaan koppelen aan de lijn van Hamont-Weert, zoals daarstraks werd gesuggereerd.

We zitten alleszins met onze Nederlandse partners voor heel wat dossiers samen, zowel over bruggen, spoorlijnen als wegen. En het is natuurlijk goed om dat in een goede verstandhouding te doen.

Mijnheer Keulen, ik dank u alvast om onze situatie te duiden, want ik wist niet in welke mate men op dit ogenblik al een college van burgemeester en wethouders had samengesteld, maar men is daar dan nog in formatie. Kortom, wij hebben normaliter alleszins een vergadering gepland op 23 mei met de Nederlandse collega's. Maar we zullen dan wel zien of horen of dat al dan niet kan plaatsvinden, en wie er als wethouder zal worden afgevaardigd.

Alleszins ben ik blij dat de meeste collega's ook beamen dat we voor hoogwaardig openbaar vervoer moeten gaan, voor de verankering van dat noodzakelijk bijkomend openbaar vervoer in Limburg, en dat op de drie assen: Spartacus 1, 2 en 3. Spartacus 3 zit in het complex project Noord-Zuid, en ik denk dat we daar eigenlijk sowieso vooruitgang zien in de vrije busbedding voor een trambus van het noorden tot in Hasselt.

Over Spartacus 2 vroegen een aantal collega's een stand van zaken. Ik ken natuurlijk niet de details vandaag, maar ik weet dat er op dit ogenblik heel wat

overleg loopt met de respectievelijke gemeentebesturen waar de bedding komt voor de trambus. Want dat verhaal is ook afgeklopt, net als de middelen. Dat was ook een specifieke vraag. Die middelen zijn voorzien bij De Werkvennootschap, die de opdracht heeft gekregen om in eerste instantie een aantal quick wins te doen, en op langere termijn die hele vrije bedding te leggen, van A tot B, naar analogie met het Brabantnet, waar ook een trambus rijdt. Dus in eerste instantie komt er misschien niet overal een vrije bedding, maar er is wel die gestage groei.

Wat de middelen voor Spartacus 1 betreft: in het verleden is al beslist dat dat via een pps-constructie (publiek-private samenwerking), via een DBFM-constructie (Design Build Finance Maintain) zal moeten gaan. Maar ik treed mevrouw Moors bij dat de keuze voor een trambus sneller in uitvoering zou kunnen gaan dan de keuze voor het spoor, zeker als ik de staalprijsen vandaag zie voor onder meer een brug in Vlaams-Brabant. Die staalprijs stijgt met 48 procent. Dat zal dus sowieso nog een bijkomend aspect geven.

Maar we gaan niet op de feiten vooruitlopen. Het is de bedoeling dat we binnen dit en een tweetal weken de studie kunnen krijgen om te zien wat nu perfect kan: een trambus dan wel een tram in het tracé zoals het in het verleden is vastgelegd. Bij dezen wil ik sowieso al jullie aandacht vragen voor een belangrijk deel van het tracé – de heer Keulen kent het nog beter dan ik. Het gaat om de voormalige spoorwegbedding die momenteel helemaal overwoekerd is, en dat sowieso ook een SBZ-gebied (speciale beschermingszone) is. Dat zal niet evident zijn, maar we wachten daar alleszins de studie af. Zodra we die studie hebben, zullen we die ook met de collega's bespreken.

Het voorstel van de heer Keulen om ze enerzijds die 3 miljoen euro terug te geven en sowieso een trambus te laten lopen van station tot station: we nemen dat allemaal mee, maar ik ga niet vooruitlopen op de feiten. We zullen alleszins zien hoe we daar, zodra de studie is afgeklopt, ook snel een doorbraak in kunnen forceren. Want ook hier heeft het geen zin dat we nog langer rondjes blijven draaien. We moeten finaal een beslissing nemen, zodat deze hoogwaardige lijn verankerd kan worden in Limburg.

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

**Jo Brouns (CD&V):** Ik denk dat ik mijn punt duidelijk heb gemaakt, naar aanleiding van een toch wel belangrijke communicatie vanuit Nederland. Ik heb mijn zorg geuit dat we effectief wel kunnen gaan voor snel en efficiënt openbaar vervoer. Een snelle uitvoering is uiteraard één zaak, maar het is toch wel heel relatief in dit dossier, als ik dat zo mag stellen. Ik denk dat in een vergelijkende studie snelheid en reizigerscapaciteit twee belangrijke uitgangspunten moeten zijn om te kunnen spreken van een geloofwaardige manier van hoogwaardig openbaar vervoer.

Natuurlijk is het dan cruciaal met zo'n trambus dat dat van station naar station gaat. Ik hoop inderdaad ook dat dat ook kan in een vrije bedding in Maastricht. Dat lijkt mij wel een belangrijk aandachtspunt; we moeten dat meenemen. En ik ga ervan uit dat uit het onderzoek blijkt dat dat scenario in die zin is meegenomen.

**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 windmolenpark voor de kust van Duinkerke**  
– 2682 (2021-2022)

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het geplande windmolenpark voor de kust van Duinkerke**  
– 2690 (2021-2022)

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, we verhuizen van Nederland naar Frankrijk, ons ander buurland. Het gaat hier over het windmolenpark voor de kust van Duinkerke.

In 2016 heeft Frankrijk een zone vastgelegd voor de bouw van een windmolenpark op 10 kilometer voor de kust van Duinkerke. Het gaat om een park van 46 windmolens die een hoogte tot 300 meter kunnen hebben. Het windmolenpark wordt gebouwd in de Franse territoriale wateren, maar ligt in het door België gecontroleerde luchtruim.

Het hoeft niet meer herhaald te worden, want iedereen weet ondertussen dat dit duidelijk zichtbaar zal zijn vanuit De Panne, Koksijde en Nieuwpoort, en dat het windmolenpark een ernstige belemmering vormt voor de havenroute naar Oostende. Toch worden ons gewest en ons land niet gehoord, terwijl de Franse inspraakvergaderingen gewoon doorgaan.

Op 30 juni 2021 vroeg ik via een actuele vraag naar een stand van zaken. De minister-president antwoordde toen: "We gaan zelf, waarschijnlijk de lokale, de Vlaamse en de federale overheden gecombineerd, naar de rechter stappen, en dan heb je ook nog die EU-procedure. Ik hoop uit de grond van mijn hart dat het gemeenschappelijke signaal van die diverse overheden Frankrijk alsnog zal nopen om tot een onderhandelde oplossing te komen. Wij zullen nu resoluut de gerechtelijke weg in gang zetten om hen zo te nopen op deze plannen terug te komen."

Ondertussen werd duidelijk dat Frankrijk niet luistert, en de media maakten bekend dat de Belgische minister van Noordzee een klacht heeft neergelegd bij de Europese Commissie tegen de Franse plannen, omdat de bemiddelingsgesprekken bij de Europese Commissie spaak liepen. Het probleem volgens de federale minister is dat er onvoldoende wil is langs Franse kant om rekening te houden met de rechten van de Belgische kustbewoners, de haven van Oostende en andere belanghebbenden.

Het probleem is dus bekend en een oplossing is niet in zicht. Ik begrijp uit latere vragen in ons parlement dat Vlaanderen zich schaart achter de acties van de Belgische staat, maar zelf geen individuele acties onderneemt. Daarnaast had ik in het verleden ook gewezen op andere probleemdoossiers met ons buurland. Steeds opnieuw zien we dat de samenwerking met Frankrijk moeilijk verloopt en een andere werkwijze zich opdringt.

Daarom wilde ik graag van u het volgende weten, minister. Wat is de stand van zaken in de juridische procedure? In welke procedures is Vlaanderen actief betrokken? Wat zal de houding van Vlaanderen zijn bij de opgestarte klacht voor de Europese Commissie? Welke stappen heeft Vlaanderen gezet of zal het zetten om tot een betere samenwerking te komen tussen onze deelstaat en de Franse natie?

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

**Bert Maertens (N-VA):** Collega Fournier heeft de context perfect geschetst. Ik zal daar niet meer op ingaan. Ik zal meteen overgaan tot de vragen naar aanleiding van de klacht bij de Europese Commissie.

Op welke manier, minister, was er afstemming tussen de Vlaamse en de federale overheid bij de beslissing om een klachtenprocedure op te starten bij de Europese Commissie? Kunt u toelichting geven bij het verdere verloop van deze klachtenprocedure? Met welke timing en fasering moeten we rekening houden? Hoe werden en worden de Vlaamse kustgemeenten en de haven van Oostende actief betrokken bij het verdere verloop van dit dossier?

Los van de juridische procedure die nu in gang is gezet: overweegt de Vlaamse overheid nog andere stappen om ervoor te zorgen dat het windmolenpark er niet komt of dat de Vlaamse havens, de Vlaamse visserij en de kustgemeenten en de bewoners niet benadeeld zullen worden door de plannen van de Franse overheid om die windmolens te plaatsen op zee, op luttele afstand van onze kustlijn?

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

**Minister Lydia Peeters:** Het windmolenpark voor de kust van Duinkerke heeft al lang de gemoederen beroerd. Er is overleg geweest met de federale overheid. Er was afstemming op ambtelijk en politiek niveau. Het initiatief voor de klacht bij de Europese Commissie ligt bij de federale overheid. Vlaanderen is niet rechtstreeks betrokken bij de juridische procedure bij de Europese Commissie, wel bij de lopende procedure voor de Raad van State. Bij de procedure voor de Europese Commissie werd wel degelijk rekening gehouden met de bijdragen die wij hebben geformuleerd in de Franse publieksconsultatie. We hadden daar onze bedenkingen gemaakt over het windmolenpark en gevraagd om het te verplaatsen naar een gunstiger locatie. Dat werd meegenomen.

De klacht werd ingediend bij de Europese Commissie. De volgende stap is dat beide landen worden gehoord door de Europese Commissie. Voor een effectieve stand van zaken dien ik u dan ook door te verwijzen naar mijn federale collega bevoegd voor de Noordzee. Wij zijn daar niet rechtstreeks bij betrokken, maar we blijven dat zeker mee opvolgen.

Betreffende de samenwerking zowel met Frankrijk als met de Vlaamse kustgemeenten en de haven, kan ik u meegeven dat de havens werden bevraagd bij het opstellen van de Vlaamse inspraakreacties. Het federale kabinet-Van Quickenborne, minister van Noordzee, coördineert de huidige procedure, en de communicatie verloopt dan ook via hem. Hij volgt immers momenteel rechtstreeks de procedure voor de Europese Commissie.

Mede dankzij de zeer actieve en bekwame permanente vertegenwoordiging van Vlaanderen in Frankrijk, onderhouden wij een goede samenwerking met Frankrijk op veel verschillende vlakken. Het is niet omdat er in één specifiek dossier – of misschien twee, mevrouw Fournier – een probleem is, dat we moeten spreken over een slechte relatie. We hebben veel gemeenschappelijke belangen. Er is een goede verstandhouding. Die laten we niet verzuren door één geschil of proces. Dat kan ik u verzekeren.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, ik ben blij te horen dat er een goede verstandhouding is met Frankrijk. Ik krijg soms de indruk, als ik concreet naar bepaalde grensoverschrijdende problemen kijk, dat er soms toch een beetje onenigheid is of tegenwerking vanuit Frankrijk wat de Vlaamse of Belgische eisen betreft.

Ik heb begrepen uit uw antwoord dat de federale minister van Noordzee het dossier echt ter harte neemt. Hem kennende zal hij daar zijn tanden in zetten en dat nauwgezet opvolgen.

Van Vlaamse kant is het toch ook wel belangrijk voor de haven van Oostende. Ik ga ervan uit, minister, dat u regelmatig een stand van zaken vraagt aan de federale minister, en dat u dit van Vlaamse kant nauwgezet opvolgt. Ik heb geen bijkomende vragen.

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

**Bert Maertens (N-VA):** Ik heb een gelijkaardige reactie. Ik wou nog hameren op het feit dat het uitstekend is dat er vooraf gevraagd is naar inspraak van de betrokken kustgemeenten en de haven van Oostende. Nu komt het erop aan om de verantwoordelijken daar goed te informeren. Ik begrijp dat de bal nu in het kamp van de federale minister ligt. Het kan nooit kwaad om als Vlaamse Regering daar af en toe eens het oor te luisteren te leggen.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Als West-Vlaamse wil ik hier graag bij aansluiten. Minister, het moet voor iedereen en zeker voor de Vlaamse Regering nu toch stilaan duidelijk zijn dat de grenzen van het diplomatiek overleg bereikt zijn in dit dossier. Het Vlaams Belang waarschuwt er al jaren voor dat de Franse multinationals die het windmolenpark in Duinkerke willen bouwen, geen enkele bereidheid hebben getoond om aan de bezwaren van de Vlaamse bevolking en overheid tegemoet te komen.

Op dit ogenblik loopt inderdaad de procedure voor de Franse Raad van State in Parijs waarbij de Vlaamse Regering zich heeft aangesloten, en er werd vanuit het Belgische federale niveau formeel een Europese klachtprocedure opgestart. Er is echter nog die derde proceduremogelijkheid om de zeer belangrijke vaarroutebelangen van Vlaanderen veilig te stellen. Het VN-zeerechtverdrag stelt immers zeer expliciet dat geen enkele kuststaat de onschuldige doorvaart van vreemde schepen door de territoriale zee mag beperken. Dus met de bouw van het Franse windmolenpark op de huidige inplantingsplaats wordt de vrije doorvaart op die historische vaarroute tussen Oostende en het Verenigd Koninkrijk wel ernstig bedreigd.

Minister, ziet u het mogelijk om na onderling overleg tussen de Vlaamse en de Belgische Regering op basis van het VN-zeerechtverdrag een procedure op te starten voor het Internationaal Hof voor het Recht van de Zee om onze Vlaamse vaarroutes te vrijwaren? Nam u ondertussen reeds een initiatief tot overleg met de Federale Regering met het oog op de opstart van deze procedure? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat is de stand van zaken?

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik denk dat wij nu beter eerst de procedure afwachten bij de Europese Commissie. Daar worden nu de twee landen gehoord. Dan zal de Europese Commissie uitspraak doen. Desgevallend kan nadien nog naar het Europees Hof gestapt worden. Maar zoals gezegd, zal ik in nauw overleg blijven met de federale collega's. Ik zal er blijven aandringen om het windmolenpark naar een andere locatie te verschuiven om de belangen van Vlaanderen daarin veilig te stellen. Overleg is noodzakelijk, maar we moeten de procedure eerst afwachten.

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

**VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lange wachttijden voor het praktische rijexamen – 2719 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** De gevolgen van de coronacrisis laten zich op verschillende vlakken in de samenleving voelen. Veel sectoren zijn nog steeds bezig de achterstand die ze hebben opgelopen door de lockdowns tijdens de coronacrisis in 2020 weg te werken. Zo moesten ook de rijexamencentra vijf maanden sluiten vanwege de coronamaatregelen en werden ze daarna nog lang gehinderd door diverse beperkende maatregelen. Kandidaat-bestuurders moeten alsmaar langer wachten om hun praktisch rijexamen af te leggen.

De Beroepsvereniging Zelfstandige rijinstructeurs trekt opnieuw aan de alarmbel. Volgens haar kan die wachttijd met vrije begeleiding momenteel oplopen van drie tot zes maanden of zelfs meer. Afhankelijk van de regio kan wie nu een afspraak probeert te maken, pas in november zijn rijexamen afleggen. Dat is te lang. Daaraan moet iets worden gedaan. Soms hebben mensen hun rijbewijs namelijk nodig voor hun werk, reageert ook die beroepsvereniging op de situatie.

Jeroen Smeetsers, de voorzitter van Federdrive, de Federatie van en voor erkende rij scholen en opleidings-/rijvaardigheidscentra, erkent het probleem en stelt dat de rij scholen en de centra ongeveer 30.000 examens moeten inhalen aangezien ze meer dan 5 maanden kwijt waren door de lockdowns. Zoiets sleept aan. Dat bevestigt ook Sofie Vanhout van de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs Vlaanderen (GOCA), en ze vult nog aan dat de zomer sowieso een van de drukste periodes van het jaar is. Verder benadrukt ze dat zowat alle examencentra in Vlaanderen met een soortgelijke achterstand kampen en stelt ze dat de examencentra rekening proberen te houden met mensen wier voorlopig rijbewijs bijna verloopt. Als je voorlopig rijbewijs op het punt staat om te vervallen, dan proberen ze een afspraak voor het praktijkexamen op korte termijn vast te leggen.

Bovendien is er nog altijd veel personeel ziek of in quarantaine zodat er nog altijd niet op volle kracht gewerkt kan worden. Kortom, die ellende voor het behalen van een rijbewijs zal zeker nog een hele tijd aanslepen. De sector geeft aan de kandidaat-bestuurders als tip veel te oefenen tijdens die wachtperiode, zodat ze optimaal voorbereid zijn voor het rijexamen en hopelijk bij de eerste poging kunnen slagen. Wie niet slaagt, komt namelijk weer in de wachtrij voor het rijexamen en moet opnieuw minstens enkele maanden geduld oefenen om een tweede keer een kans te wagen.

Ik heb de volgende vragen voor u, minister. Welke initiatieven zult u nemen om die lange wachttijden zo veel mogelijk te reduceren? Wat is de situatie van mensen wier voorlopig rijbewijs dreigt te vervallen? Worden die tijdig verwittigd en hoe worden ze praktisch geholpen? Zijn er mogelijkheden om kandidaat-bestuurders die niet slaagden, sneller aan een volgende afspraak te helpen? Denkt u dat de lange wachttijden voor het afleggen van een praktisch rijexamen een negatieve invloed kunnen hebben op de rijvaardigheid?

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik kan u verzekeren dat zowel de examencentra als de rij scholen heel wat extra inspanningen hebben geleverd om de kandidaten zo snel mogelijk te helpen. Ze doen dat momenteel nog altijd. In 2021 werden 212.093

praktijkexamens afgenomen, tegenover 170.533 in het referentiejaar 2019, voor corona. De centra boeken enorm veel extra examens in om die achterstand zo snel mogelijk te kunnen wegwerken.

Tegelijkertijd weten we dat de paasvakantie historisch al een drukkere periode is met wat langere wachttijden. De examencentra doen alleszins al het mogelijke om de kandidaat-bestuurders zo vlot mogelijk naar de examens te kunnen leiden. Daarvoor worden bijkomend tien kandidaat-examinatoren opgeleid en die zullen een impact kunnen hebben op de capaciteit en de verwerking in de examencentra.

Voor de mensen wier voorlopig rijbewijs dreigt te vervallen, zetten we volop in op de communicatie zodat iedereen heel alert blijft om tijdig een examenslot te boeken via de rijkschool of om dat zelf te doen. Dat is op zich heel belangrijk. Tegelijkertijd kan ik u meegeven dat er bij de examencentra reservecapaciteit is voor dringende gevallen. Als iemands voorlopig rijbewijs dreigt te vervallen, wordt daar zeker aandacht aan gegeven, zodat die persoon snel een examen kan afleggen. Eventueel wordt hij doorverwezen naar een ander examen centrum, waar er nog ruimte is.

De examencentra zorgen alleszins voor een vlotte begeleiding. Via de communicatie op de websites en sociale media blijven ze kandidaat-bestuurders aansporen om niet te wachten tot de laatste dag, maar zo snel mogelijk hun praktijkexamens vast te leggen.

Of die wachttijden een invloed hebben op de rijvaardigheid? De boodschap is natuurlijk dat men in de periode dat men moet wachten vooraleer men een praktijkexamen gaat afleggen, zo veel mogelijk extra oefent. Ik denk dat ik kan verwijzen naar wat daarstraks uitgebreid aan bod gekomen is: hoe meer men oefent, hoe meer de rijvaardigheid in kwaliteit zal toenemen. Het blijft sowieso de boodschap: hoe meer kilometers en hoe meer uren je tijdens je oefenperiode aflegt, des te beter zal de rijvaardigheid zijn. De boodschap blijft dus zeker: blijven oefenen.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Dank u wel, minister, voor de update. Uiteraard ben ik blij om te horen dat er opnieuw meerdere inspanningen geleverd worden. Ook het nieuws van die tien extra examinatoren die aangetrokken zijn, is hoopvol.

De geldigheid van de voorlopige rijbewijzen is de afgelopen twee jaar meermaals verlengd, zodat iedereen toch minstens zijn voorlopig rijbewijs kan omzetten door tijdig een examen in te boeken in een van die examencentra. De laatste keer werd daar zelfs een dubbele timing voorzien. Voorlopige rijbewijzen die vervielen tegen eind september 2021, werden namelijk verlengd tot december 2021. Tegelijkertijd werden ook de voorlopige rijbewijzen die vervielen tegen eind december 2021, proactief verlengd tot eind maart 2022.

Mijn vraag is of u er opnieuw bij uw federale collega wilt op aandringen om de geldigheid van het voorlopig rijbewijs, hopelijk voor de allerlaatste keer, te verlengen, zodat iedereen de kans krijgt om tijdig dat examen af te leggen.

Ik herinner mij ook dat er tijdens de coronacrisis een taskforce voor rij scholen werd opgericht om alles in goede banen te kunnen leiden. Bestaat die taskforce nog? Had die stuurgroep ook niet kunnen afkomen met nog wat oplossingen voor het probleem dat zich vandaag voordoet? U vroeg hun ook om eventueel bijkomende suggesties of voorstellen te doen. Zijn die er gekomen? Zo ja, welke?

Een laatste vraag – maar die vraag hebt u ondertussen beantwoord –: in een andere vraagstelling hebt u ook aangegeven om in overleg met de sector na te

gaan welke maatregelen er genomen kunnen worden om de instroom van nieuwe rijinstructeurs te laten groeien en om het beroep aantrekkelijker te maken. Misschien kunt u daar wat meer over vertellen.

Ik vroeg me tot slot ook af of de problematiek van de lange wachttijden zich ook voordoet bij de terugkommomenten.

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

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Ryheul, wat betreft de vraag om het voorlopig rijbewijs opnieuw te verlengen of dat te vragen aan de federale collega: op dit ogenblik heb ik eigenlijk geen signalen dat dat noodzakelijk zou zijn. Mocht dat wel zo zijn, denk ik dat ik daaromtrent zeker de vraag van GOCA gekregen zou hebben.

En uw tweede vraag: de taskforce die we in het verleden opgericht hebben, was niet zozeer enkel aan corona gerelateerd, maar dat was eigenlijk voor alles wat met de rijopleiding te maken had. Niet langer geleden dan vorige dinsdag zijn we nog samengekomen met onder andere die taskforce rijopleiding, onder meer ook om de studie van het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) met hen te bespreken en ook hun visies en bedenkingen daarover mee te capteren en mee op te nemen.

Ik kom tot de instroom. Ook dat zijn elementen die we bespreken met de verschillende partners in die taskforce: hoe kunnen we er in de toekomst voor zorgen dat alles wat betreft de rijinstructeurs en de rijexamencentra nog vlotter kan verlopen? Dat maakt dus telkens voorwerp uit van die taskforce.

Bij het terugkommoment is er misschien wel iets of wat van wachttijden. Maar dat kan men afleggen tussen de zesde en de negende maand. Daar hadden we destijds ook die verlenging. Maar op dit ogenblik, ook omdat men daar in grotere groepen ontvangt, is er ook niet direct een reden om daarrond nog een uitstel te verlenen. We zullen het alleszins blijven opvolgen. Mocht het absoluut noodzakelijk zijn, dan ga ik het zeker opnieuw op tafel leggen. Maar voorlopig heb ik die signalen niet.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Dank u wel, minister, voor uw toch wel geruststellende antwoorden.

We blijven vandaag toch een beetje met die bottleneck zitten, als gevolg van de coronacrisis. We slepen die wachttijden nu al ongeveer twee jaar met ons mee. Wie nu zijn rijbewijs moet halen, moet nog steeds bijzonder geduldig zijn. De vraag kwam er ook een beetje op vraag van mijn dochter, die toch wel wat achter mij aan zit en ook haar rijbewijs zo snel mogelijk wil behalen. Ik had haar beloofd dat ik de vraag aan u zou stellen.

Er moet nog een tandje bij gestoken worden. Een finaal inhaalmanoeuvre dringt zich toch een beetje op. Ik denk maar aan de vele jongeren die straks afstuderen en die vervolgens ook gaan solliciteren, aangezien voor veel jobs ook een rijbewijs nodig is. Ook voor hen zou het goed zijn om zo snel mogelijk na die schoolexamens ook dat rijexamen te kunnen afleggen. Want als ik het goed begrepen heb, zullen ze straks nog langer moeten wachten als de oefenperiode naar minimaal vijf maanden wordt opgetrokken, tenzij men natuurlijk geld heeft om die tijd af te kopen. Toch bedankt, minister, voor de verdere opvolging.

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



**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de randparkings – 2726 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, in Antwerpen geven de verschillende overheden via de website [www.slimnaarantwerpen.be](http://www.slimnaarantwerpen.be) informatie over de randparkings en de mogelijkheden om vlot in het centrum te geraken. In Brussel loopt dit wat moeilijker: herinner u de discussie over het versmallen van de A12. Het ontbreken van randparkings is vaak een probleem om tot een gedragen mobiliteitsoplossing te komen. Ik ben ervan overtuigd dat ook Vlaanderen nog meer moet inzetten op randparkings.

Laat me dit even verduidelijken. Of het nu gaat over vervoer op maat of basisbereikbaarheid, in ieder concept voor het openbaar vervoer slaagt men er enkel in om in de steden een hoogfrequent openbaar vervoer te realiseren. Wij zien dit het liefst overall, maar het lijkt het enige haalbare op dit moment. Buiten de steden is het, spijtig genoeg, niet altijd rendabel om een hoogfrequent en dicht openbaarvervoersnetwerk te onderhouden. Wel moet er voor onze partij een voldoende en minimaal aanbod zijn voor wie geen andere optie heeft. Voor korte verplaatsingen moet maximaal gebruik gemaakt worden van zachte vervoersmiddelen; daarvoor zijn een veilige weginfrastructuur en een dicht netwerk van zachte wegen en fietspaden nodig. Kortom, een gezonde en haalbare mix.

Een grotere uitdaging is wellicht de overstap van platteland naar stad. Het is begrijpelijk dat mensen vanuit een niet-stedelijke omgeving de auto nemen om snel op hun bestemming te komen. We weten ook dat een derde van de bevolking sowieso vasthoudt aan het eigen voertuig. We moeten er echter voor zorgen dat het autogebruik tot een deel van de rit beperkt wordt, zonder grote belemmeringen. Daartoe kunnen we inzetten op randparkings, overstapparkings, openbaarvervoerhubs langs invalswegen, en dit zowel aan de stadrand als vanuit de agglomeratie. Enkel op die manier kunnen we de mobiliteit van de toekomst garanderen.

Steden zonder auto's die toch voor iedereen toegankelijk zijn, zijn enkel realiseerbaar als we nu extra randparkings aanleggen. Toch merk ik dat veel steden amper wakker liggen van randparkings of vrachtwagenparkings in de buurt. Het zou dus handig zijn, mochten die gemakkelijker ingeplant kunnen worden en mocht Vlaanderen meer parkings ontwikkelen.

Ik denk niet alleen aan randparkings, maar stel je voor dat je op het platteland of in voorsteden gemakkelijker een vrachtwagenparking buiten het centrum kan aanleggen. Veel gemeenten zouden verkeersveiligheidsproblemen met zwaar vervoer dan vlot kunnen oplossen. Nu is het vaak onmogelijk om een parking aan te leggen, omdat de functie het niet toelaat.

Daarom stel ik graag de volgende vragen aan u, minister. Welke stappen zult u zetten om tot een Vlaamse strategie rond de randparkings in combinatie met het openbaar vervoer te komen? Op welke manier werkt Vlaanderen samen met de steden en gemeenten om tot een breed netwerk van randparkings te komen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Fournier, in de toekomst willen we sowieso het aantal voertuigkilometers naar omlaag brengen. We willen dat doen door volop in te zetten op combimobiliteit. Dat is ook het hele verhaal van basisbereikbaarheid, waarbij we, daar waar de vraag groot is, het openbaar vervoer maximaliseren en

daar waar de vraag klein is, de mensen niet in de kou laten staan maar voorzien in andere openbaarvervoersaanbiedingen, met name via vervoer op maat. We linken daarbij het ene aan het andere op al onze Hoppinpunten, onze mobipunten, zodat mensen daar snel kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel naar het andere en er desgevallend hun wagen kunnen achterlaten.

U vraagt om meer in te zetten op park-and-rides en om daarvoor rondom onze steden meer plaatsen vast te leggen. We hebben inderdaad van zulke park-and-rides, onder andere in de Brusselse Rand maar ook in het Antwerpse, in onze stedelijke kernen, om die zo van auto's te ontlasten. Het is niet de bedoeling om overal grote park-and-rides te voorzien. Zoals u weet, hebben we in het verleden al sterk ingezet op carpoolparkings. Maar in de toekomst zal het nog veel meer een zaak zijn om werk te maken van die Hoppinpunten. De vervoerregioraden hebben die 1800 Hoppinpunten geselecteerd. Al die vervoerregioraden zijn op dit ogenblik ook bezig met hun regionale mobiliteitsplannen om te bekijken hoe men het gebruik van de auto kan terugdringen en meer werk kan maken van combimobiliteit. Zij zullen dus in hun regionale mobiliteitsplannen een strategische visie uitwerken op hun maat. Het kan goed zijn dat men daarbij vraagt om randparkings aan te leggen, die al dan niet als een Hoppinpunt zullen fungeren. Het ene Hoppinpunt is ook het andere niet. Wat dat betreft, kijk ik eigenlijk vooral naar de vervoerregioraden die via hun mobiliteitsplannen hun strategische visie zullen uitwerken. Wij faciliteren dit alleszins door volop de inrichting van die Hoppinpunten mogelijk te maken en te subsidiëren. Ik denk dat het sowieso niet de bedoeling is om overal park-and-rides te voorzien, ook in de perifere gebieden. Maar alleszins moeten we daar ook ander maatwerk bieden om zo mensen uit de auto te krijgen en te laten kiezen voor duurzame alternatieven. Dat kan zowel openbaar vervoer zijn als deelmobiliteit als de fiets.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Bedankt. Ik heb daar niet zoveel aan toe te voegen. Ik begrijp uit uw antwoord dat u er geen voorstander van bent om massaal randparkings aan te leggen. Nu, ik ben daar ook geen voorstander van, maar ik vind dat het in sommige gevallen toch goed zou zijn dat we die oefening maken, om te kijken waar er toch nog extra parkings zouden kunnen komen, om de switch te kunnen maken van auto naar openbaar voer, zijnde trein of bus. Het is niet overal gemakkelijk om aan een Hoppinpunt je auto kwijt te raken. U zei het zelf al: het ene Hoppinpunt is niet het andere. Maar ik denk toch dat we nu en dan eens die oefening moeten maken: is het niet mogelijk om extra parking te creëren, zodat men de switch kan maken, en men niet de hele rit met de auto moet doen?

Ik heb nog een bijkomend puntje, een beetje los daarvan, naar aanleiding van een artikel dat we hebben gelezen in De Standaard, gisteren of eergisteren. Daaruit blijkt er inderdaad wel een heel groot mobiliteitsprobleem te zijn, en blijkt dat de files stijgen. We kijken daarbij altijd naar het woon-werkverkeer, maar ook het vrijetijdsverkeer neemt enorm toe. Minister, ik vraag mij af of daar bepaalde cijfers over zijn. We maken altijd statistieken van woon-werkverkeer, of het nu met de fiets of de auto is. Maar er is ook heel veel vrijetijdsverkeer. Iedereen weet dat men in de vrije tijd heel snel de auto neemt. Zijn er daar bepaalde statistieken van, van dat vrijetijdsverkeer?

En dan zijn er de carpoolparkings. U hebt er ook naar verwezen. Dat is ook wel heel belangrijk wat mij betreft. Als ik kijk naar de carpoolparkings in mijn streek, dan staan die altijd overvol. Maar ik ga ervan uit dat er ook nog nieuwe aangelegd worden. Ik denk dat ik die wel in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) zal kunnen terugvinden.

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

**Jo Brouns (CD&V):** Ik wil nog kort even de aandacht vragen voor een belangrijke overstapparking waar wij, althans vanuit onze fractie, in geloven. Mijn voorganger heeft die hier al verschillende keren verdedigd. Dat is die in Halen. Ik denk echt dat dat een mooi voorbeeld is, op basis van een aantal voorbeelden in Nederland. Daar is wat studiewerk rond gebeurd, maar dat was minimaal, minister. Ik vraag dat toch ook aan u, omdat u de verbinding kent vanuit regio Limburg naar de Vlaamse Ruit. Wij willen inderdaad vandaag zoveel mogelijk mensen uit de wagen, vanuit het principe van deelmobiliteit, zoals bij Hoppinpunten het geval is. Dat is een piste die verder onderzoek verdient. Ik blijf op dat dossier terugkomen, omdat we erin geloven dat dat een thema is dat althans in Limburg mensen uit de wagen kan halen, en op de trein, sneller dan vandaag.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik was even verder aan het gaan op de vraag van mevrouw Fournier. Want ik dacht begrepen te hebben dat men in de studie van het Federaal Planbureau die eind april naar buiten is gekomen, wel degelijk rekening houdt met het vrijetijdsverkeer. Dus het is zeker interessant om die studie even ter harte te nemen.

Wat de stijging van het verkeer betreft: ik denk dat u ook de mensen van het Verkeerscentrum gehoord hebt. Het zou ook heel veel te maken hebben met vooral het vrachtverkeer dat voor zeer lange files zorgt. Het autoverkeer zou bijna status quo blijven. Maar elke dag opnieuw merk ik dat mijn reistijd naar Brussel enorm lang wordt. Dat is dus zeker een terechte bedenking.

Ik ken de vraag van collega Brouns rond die carpoolparkings. En wat die uitbreiding betreft: het gaat vooral om uitbreidingen van bestaande carpoolparkings; men wil die gaan optimaliseren. Ik weet niet specifiek of er ook nieuwe carpoolparkings voorzien zijn in het GIP langs onze gewestwegen, dat zou ik moeten nakijken. Maar ik weet wel zeker dat er uitbreiding is van bestaande parkings. Want u zegt dat sommige parkings overvol zijn. Maar dat zullen we moeten bekijken, desnoods stelt u daarover nog een schriftelijke vraag.

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