

Vragen & antwoorden van cd&v

Na een doorlichting van de programma's voor de verkiezingen van 9 juni 2024 legde Ringland de partijen enkele specifieke vragen voor. Dit zijn de vragen voor en antwoorden van cd&v.

1. Overkapping

Het verkiezingsprogramma van cd&V verwijst nergens expliciet naar de stadsomgeving.

Wat heeft het voor een stadsbewoner in Antwerpen in petto?

Wij zijn een partij die niet kiest tussen de ene en de andere mens, voor ons telt elke mens. Cd&v heeft inderdaad de laatste jaren nadruk gelegd op het platteland en respect voor zijn bewoners. Misschien was dat ook eens nodig, omdat hier de laatste jaren gewoonweg minder oog voor was. Vlaanderen is stad, platteland en alles wat daartussen ligt. Dat betekent echter geen keuze tegen de stad. Voorbije verkiezingen hebben we bijvoorbeeld hard ingezet op ons #KoningFiets-programma, deze campagne neemt de #KeizerVoetganger-campagne over. Het benadrukken van het belang van comfortabele en toegankelijke voetpaden, impliceert echter niet dat we het belang van de fiets niet meer inzien. Het zijn geen keuzes tegen elkaar. Cd&v hecht belang aan zingeving, aan het gezin, aan verenigingen en participatie, eerlijke belastingen, kinderopvang, gelijke kansen, kwaliteit van het onderwijs, veiligheid... Dat zijn allemaal even relevante thema's voor een West-Vlaamse dorpsbewoner of Antwerpse stedeling. De Antwerpse cd&v is misschien een klein broertje tussen de politieke partijen, maar wij willen blijven wegen op een duurzame stad waar het veilig wonen, aangenaam werken en gezond leven is.

Antwerpen zit nog minstens tien jaar met de 'werf van de eeuw', een project met impact op de welvaart van heel Vlaanderen en de leefbaarheid van de grootste stad van Vlaanderen. Hoewel het verkiezingsprogramma geen melding maakt van het Toekomstverbond, kan cd&v bevestigen dat het de leidraad blijft en uitgevoerd moet worden binnen de vooropgestelde timing?

[Op deze vraag werd niet specifiek ingegaan – zie het filmpje met en de voorbereiding door Pieter De Cock verderdoor.]

De aanleg van de Oosterweelverbinding en de overkapping van de noordelijke Ring werden al eerder concreet vastgelegd en de werken zijn begonnen. Gaat cd&v ermee akkoord dat de volgende Vlaamse regering alle overige deelprojecten van het Toekomstverbond op de rails moet krijgen, zodat aansluitend op de Oosterweel-werf meteen begonnen kan worden met de overkapping van de zuidelijke Ring (tussen Borgerhout en de Kennedytunnel)?

[Op deze vraag werd niet specifiek ingegaan – zie het filmpje met en de voorbereiding door Pieter De Cock verderdoor.]

2. Modal Shift

Cd&v maakt van het STOP-principe expliciet een prioriteit. De modal shift 50/50 was al een doelstelling van de lopende regering. Zal uw partij, bij eventuele regeringsdeelname, ervoor zorgen dat de effectieve realisatie daarvan wordt opgenomen in het regeerakkoord?

De modal shift blijft de ambitie. Dit was onderdeel van het huidige regeerakkoord met een ambitieuze modal shift voor Gent en Antwerpen. Dit is ook onderdeel van het Toekomstverbond, en voor ons dus in steen gebeiteld. Het STOP-principe zoals opgenomen in ons vorige en huidige partijprogramma belichaamt deze modal shift. Het vervolledigen van de reeds opgenomen modal-shiftambities wordt door ons verdergezet. Elke Vlaming heeft recht op mobiliteit, of het nu openbaar of eigen vervoer is.

We weten dat meer autowegen meer auto's aantrekken. Net zo trekken meer fietspaden meer fietsers aan en meer voetgangerszones meer voetgangers. Ook meer openbaar vervoer doet mensen minder de auto gebruiken. In het programma van cd&v is duidelijke steun terug te vinden voor verdere investeringen in fietsinfrastructuur. Waarom vinden we datzelfde engagement niet terug voor het openbaar vervoer?

Extra investeringen openbaar vervoer staan effectief in ons partijprogramma (p. 291-292): *'Als we een gezond lifecycle management van De Lijn verwachten, moeten hier voldoende investeringsmiddelen tegenover staan. De huidige investeringstoelage van 270 miljoen, verhogen we naar 370 miljoen euro. Om alle blinde vlekken in het nieuwe vervoerplan weg te werken, moet De Lijn beschikken over voldoende middelen. Een verdubbeling van het budget voor vervoer op maat is onvoldoende. Om ervoor te zorgen dat onze vervoerregio's met de nodige flexibiliteit en autonomie kunnen werken, pleiten we voor een verhoging van het budget van 65 naar 90 miljoen euro.'*

Deze passage, aangevuld met de focuspunten in mijn voorbereiding voor het interview [van Pieter De Cock, RL], zorgen voor een helder plaatje.

De auto blijft in het programma van cd&v daarentegen alle vrijheid krijgen. Hoe valt dat standpunt te rijmen met de vele files die ook niemand wil? Denkt cd&v aan actieve ingrepen m.b.t. het autogebruik in en naar de stad met het oog op de volksgezondheid, de leefbaarheid, het klimaat en de verkeersveiligheid enerzijds en de vlotte doorstroming anderzijds voor wie écht de auto nodig heeft?

Focus op de auto: dit is toch wat een jammere framing. In ons verkiezingsprogramma gaan er acht bladzijden over duurzaam verkeer, fietsinfrastructuur, voetpaden, openbaar vervoer, deelmobiliteit, de modal shift voor goederenvervoer met de ambitie om het aandeel goederenverkeer per binnenvaart en spoor te verdubbelen en te verduurzamen. Over mobiliteit met de personenwagen is er één bladzijde, waarbij de bulk gaat over verduurzaming en vergroening, de combinatie wagen en openbaar vervoer (combimobiliteit). De verdeling van de aandacht op papier is evenredig met onze visie op

mobiliteit. Er is meer dan de auto alleen en we moeten inzetten op die andere modi. Wat we wel geloven is dat een effectief modal shift beleid niet bestaat uit anti-autobeleid maar slim autobeleid. Want de auto zal voor sommige verplaatsingen en sommige mensen altijd nodig blijven. We zullen meer resultaat halen als we beter inspelen op die auto, met rationeler gebruik van auto's en een meer doordacht gebruik van onze openbare ruimte. We moeten oplossingen bieden voor elke weggebruiker, voor die ellenlange files die ons zoveel geld kosten en een grote impact hebben op klimaat en milieu. Die oplossingen moeten we zoeken in een sterkere modal shift, geoptimaliseerde infrastructuur en beter verkeersmanagement

3. Burgerparticipatie en cocreatie

Het Toekomstverbond toonde al aan dat cocreatie een grote meerwaarde betekent voor de kwaliteit van de ontwerpen. Het is bovendien vaak kostenbesparend. Het verkiezingsprogramma van cd&v zet expliciet in op burgerparticipatie en cocreatie bij beleidskeuzes, inclusief verhoogde financiering daartoe. Hoe ziet cd&v dat concreet voor een burgerbeweging als Ringland?

[Op deze vraag werd niet specifiek ingegaan – zie het filmpje met en de voorbereiding door Pieter De Cock.]

Vorbereiding Pieter De Cock (cd&v) voor Zoom-interview

1. Overkapping

Met het Toekomstverbond is beslist dat de Antwerpse Ring volledig overkapt wordt. Als uw partij mee in de Vlaamse regering stapt, neemt u in het regeerakkoord dan op dat tijdens de komende regeerperiode begonnen wordt met de overkapping van de zuidelijke Ring (tussen Borgerhout en de Kennedytunnel), naadloos aansluitend op de Oosterweel-werf?

Het Toekomstverbond is voor cd&v de basis waarop we aan een van de grootste infrastructuurprojecten in Europa begonnen zijn. De **afspraken** in het Toekomstverbond zijn de basis waarop het hele project steunt. Die blijven we **ondersteunen**. We willen een leefbare stad met de overkappingsprojecten, het rond maken van de Ring met de Oosterweelverbinding, een betere ontsluiting van het verkeer met het Haventracé, een ambitieuze modal shift, en een voortdurende dialoog met en participatie door burgers en middenveld.

We komen van ver, maar de laatste jaren is er al **veel in beweging gezet**. Er zijn luiken van het Toekomstverbond die in een hogere versnelling zitten dan andere luiken. Heel het complex

project De Nieuwe Rand neemt veel tijd en ruimte in, maar de resultaten zullen gezien mogen worden. De modal shift is het grootste zorgkind in de hele puzzel. Daar moet gewoon bijgebeend worden.

Het zuidelijke deel van de Ring valt voorlopig buiten het projectgebied van de Oosterweelwerken, waar ook het gros van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten plaatsvinden. Het is aan de volgende Vlaamse regering om concrete engagementen op te nemen in het regeerakkoord wat er in deze zone van de Antwerpse Ring kan gebeuren. Het zuidelijke deel zal al wel worden aangepast door de werken aan het knooppunt van de Ring met de A12 en E19, in principe heel de zone tot aan de Kennedytunnel. Voor ons moeten de Oosterweelwerken in het noorden en de werken aan het zuiden van de Ring in de toekomst samengevoegd worden tot één geheel – **De Grote Verbinding** – met hierin ook een duidelijke rol voor de stad Antwerpen.

Waar we in heel het Toekomstverbond voorzichtig mee willen blijven, is het **financiële verhaal**. We zijn al geruime tijd vragende partij om per pijler van het Toekomstverbond een helder taakstellend budget op te stellen, de contouren waarin de deelprojecten zich afspelen. Dat is er wel voor de eerste ronde van de leefbaarheidsprojecten en voor de Oosterweelverbinding, maar nog niet voor het Haventracé en de modal shift.

Een duidelijk financieel kader is een must om het project in goede banen te leiden, maar ook om de ruimte te vinden voor extra overkappingen. Het Rekenhof haalt al jaren aan dat de financiering van het project problematisch is, terwijl het Toekomstverbond reeds minimaal 12 miljard euro zal kosten. Dit kan al oplopen tot 25 miljard euro. We mogen van het project **geen bodemloze put maken**, maar gericht investeren zodat we de noden van de stad, haar burgers en belangengroepen gericht kunnen aanpakken.

2. Modal Shift

In het Toekomstverbond werd gekozen voor een radicale modal shift. Dit ten gunste van veiligheid, gezondheid, leefbaarheid en klimaat én in het voordeel van een vlotte doorstroming voor wie écht de auto nodig heeft. Gaat uw partij ermee akkoord dat er actieve ingrepen nodig zijn om het verkeer in en naar de stad te verduurzamen? Welke ingrepen stelt u dan voor?

Het frustreert mij mateloos hoe **langzaam** bepaalde zaken lopen om het openbaar vervoer in en rond de stad te verbeteren. Ik geloof dat er veel werk op de plank ligt om dit recht getrokken te krijgen. Zeker in vergelijking met de ingrepen en investeringen die gedaan zijn om het fietsen in en naar Antwerpen te verbeteren, want daar is echt al veel verbeterd.

Een eerste punt om aan te pakken, is wat cd&v betreft dat er extra in De Lijn **geïnvesteed** moet worden. Er wordt al eens gezegd dat er de afgelopen jaren bespaard is op De Lijn, dat is manifest onwaar. Er is meer budget voor De Lijn dan vroeger. Maar daar staat geen verbeterde dienstverlening tegenover, en dat is zelfs niet de schuld van De Lijn. Het budget is gegroeid, maar de noden ook. Maar dat totaalplaatje wringt dan wel, meer investeren zonder zichtbare verbetering. Daarom willen we meer investeren in De Lijn. Het budget van het vervoer op maat dat ter beschikking is van de vervoerregio's, willen we verhogen naar 90 miljoen euro per jaar. Zo kunnen de lokale besturen beter inspelen op lokale noden. Het investeringsbudget van De Lijn willen wij optrekken van 270 miljoen euro naar 370 miljoen euro. Zo heeft De Lijn 100 miljoen euro extra per jaar om te investeren.

Dit investeringsbudget moet niet enkel gebruikt worden voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur, maar ook voor het **broodnodige onderhoud** van wat er al is. Daar is in het verleden te vaak geen of weinig aandacht voor geweest, wat leidt tot situaties die we nu kennen met kapotte roltrappen, lekken in stations en betonrot in tunnels. Daar willen we De Lijn alle ruimte geven om een inhaalbeweging in te zetten. Plannen om nieuwe tramtunnels aan te leggen waarvan het kostenplaatje in de miljarden loopt, dat is wat ons betreft momenteel niet de prioriteit.

Er zijn heel wat concrete maatregelen die we willen nemen om het openbaar vervoer op te waarderen. Er zijn al geruime tijd projecten lopende om trams en bussen te verbinden met de verkeerslichten. Zo zouden ze sneller groen krijgen, en slechts uitzonderlijk voor het licht stilstaan. Wat mij betreft start die uitrol liever gisteren dan vandaag. Er is ook zoiets als zaken te lang onderzoeken. Dit kan een quick win zijn die een enorme impact heeft op vlak van **doorstroming**.

Daarnaast moet er gewoon zo snel mogelijk werk gemaakt worden van betere **stelplaatsen** voor de trams. Voor de bussen wordt een nieuwe stelplaats in gebruik genomen in Deurne, eindelijk. Maar het dossier voor een nieuwe tramstelplaats blijft in het slop zitten, dat kan ik niet begrijpen. Intussen hebben we te weinig stallingscapaciteit om al onze trams te zetten, en er worden nog nieuwe trams bijgeleverd. Betere stelplaatsen betekent ook betere onderhoudsfaciliteiten en een kwaliteitsvolle werkomgeving voor het personeel van De Lijn. Een broodnodige investering dus.

Een laatste punt wat betreft De Lijn is de **hertekening van het tramnet**. Dit vergt politieke moed en die wordt duidelijk niet gevonden. Maar het huidige tramnet kraakt in al zijn voegen. We jagen simpelweg te veel verschillende tramlijnen door dezelfde tunnelkokers. Om de 2 minuten moet in theorie een trams aan de stations Opera, Astrid of Diamant kunnen passeren. Bij elke vertraging valt heel die puzzel in duigen, dan houdt praktisch elke tram alle andere trams op. Dit werkt niet. Ons netwerk is oververzadigd. De enige manier hoe je dat oplost, is minder trams door diezelfde tunnels jagen. Minder tramlijnen klinkt niet

aanlokkelijk, maar het zou wel stiptere tramlijnen met hogere frequentie betekenen. Met comfortabele overstapmogelijkheden (waar nog werk aan de winkel is) en goede reizigersinformatie (die gelukkig al wel gebeterd is) is ook een nieuw tramplan een essentieel deel van de puzzel. Een tramplan dat niet enkel voorzien is om toeristen zo snel mogelijk van P&R's naar het centrum te loodsen, maar vooral ook gebouwd is om de Antwerpenaar van A naar B te krijgen.

Ook de **NMBS** kan haar steentje bijdragen. Ik ben het snelst op het cd&v-secretariaat in Berchem als ik hier in Merksem een Véloke pak naar het station Luchtbal, daar de trein neem tot Berchem-station, en daar terug op een Véloke stap of 10 minuten wandel. Het is jammer dat dergelijke verplaatsingen amper gefaciliteerd worden. Zo'n treinrit zou hetzelfde moeten bekeken worden als een tramrit. En mijn fiets meepakken buiten de spits zou me geen 4 euro per rit mogen kosten. Die ticket- en tariefintegratie moeten we blijven aankaarten, net als de staat van de treinstations in het Antwerpse.

Maar niet voor iedereen is tram, bus of fiets een optie. Het beleid moet **niet anti-auto** zijn, maar het autogebruik moet wel rationeler. De auto zal ook in onze stad altijd een plaats blijven hebben. Maar wat cd&v betreft minder prominent.

3. Participatie en co-creatie

Het Toekomstverbond toont aan dat burgerparticipatie een grote meerwaarde betekent voor de kwaliteit van de ontwerpen. Cocreatie is bovendien vaak kostenbesparend. Hoe wil uw partij de participatie van burgers verder stimuleren en ondersteunen?

Als cd&v beklemtonen we het **belang van cocreatie**. De samenleving wordt gemaakt door mensen onderling, niet door overheden op zichzelf. Inspraak en samenwerking gaan hand in hand om draagvlak te creëren. Zo leggen we in heel veel gemeenten geen speeltuin aan zonder de gebruikers te betrekken. En dat is niet gewoon horen wat gebruikers komen vertellen, maar actief met hen aan de slag gaan.

Ik gruwel als ik politici hoor die **participatie maar vermoeiend** vinden. Dat veel tijd steken in het vragen van meningen niets uitmaakt, want dat het uiteindelijk toch nooit iets goed is. Dat is niet mijn visie. Zet cd&v daar maar gerust tegenover. De politiek heeft verantwoording af te leggen, een compromis bouwen en een knoop doorhakken is op het einde van de rit haar verantwoordelijkheid. Maar dat kan, mag, moet hand in hand gaan met verenigingen en burgers. Het primaat van de politiek is geen excuus om je achter te verstoppen als het aankomt op samenwerken.

Co-creatie mag ook **verder gaan dan enkel concrete problemen** oplossen. Burgers die zich verenigen over eender wat moet aangemoedigd worden. De overheid mag dergelijk burgerschap niet instrumentaliseren om louter een doel te bereiken. Wij willen het middenveld zijn werk laten doen. Daarvoor moet er ruimte zijn. De overheid moet verenigingen faciliteren, zeker niet reguleren. Hen betrekken in plaats van weg te duwen. Waarbij overheden de steun geven om een project te realiseren, mensen samen te brengen of doel te bereiken. Burgers die hun schouders willen zetten onder een project dat de samenleving en omgeving beter maakt, kunnen we enkel aanmoedigen. Dan moet de overheid ook verantwoordelijkheid geven aan die burgers. Zo zijn er in het verleden zeer veel noden door gemeenschappen ingevuld in plaats van het aan de overheid over te laten.

Naast verantwoordelijkheid geven aan, mogen we ook verantwoordelijkheid van burgers en organisaties verwachten. **Burgerschap is niet vrijblijvend**. Ringland en zijn leden zijn medebeheerder van onze stedelijke ruimte, en daar zijn we blij mee. Actief burgerschap is aan te moedigen, maar groeit altijd van onderuit. Formele raden zoals jeugdraden, cultuurraden ... zijn te institutionaliseren, maar het moet meer zijn dan dat. Waar mensen zich vrijwillig verenigen, zal je altijd steun van cd&v vinden.