Vlaams Parlement

15 (2020-2021) – Nr. 5-I
ingediend op 3 december 2020 (2020-2021)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Stijn Bex
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie

over het ontwerp van decreet

houdende de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2021

verzendcode: BEG

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:
Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyssens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Stijn Bex, Jeremie Vaneeckhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:
Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, Björn Rzoska;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:
Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

15 (2020-2021) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
– Nr. 2 t.e.m. 4: Amendementen
– Nr. 5-A t.e.m. H: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie
14 (2020-2021) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
13 (2020-2021) – Nr. 1: Algemene toelichting
13-M (2020-2021) – Nr. 1: Beleids- en begrotingstoelichting
16 (2020-2021) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof over de begroting
21 (2020-2021) – Nr. 1: Meerjarenraming
513 (2020-2021) – Nr. 1: Ontwerp van programmadecreet

INHOUD

I. Toelichting door minister Lydia Peeters 5
1. Relanceplan Vlaamse Veerkracht 5
2. Beleids- en begrotingstoelichting 2020-2021 6
2.1. Begroting – budgettair kader 6
2.2. Hervormingen 6
2.3. Beleidsprioriteiten 2020-2021 7
2.4. Lopende projecten 9
II. Bespreking 11
1. Vragen en opmerkingen van de leden 11
1.1. Tussenkomst van Els Robeyns 11
1.2. Tussenkomst van Lode Ceyssens 12
1.3. Tussenkomst van Bert Maertens 13
1.4. Tussenkomst van Marino Keulen 15
1.5. Tussenkomst van Annick Lambrecht 17
1.6. Tussenkomst van Stijn Bex 18
1.7. Tussenkomst van Wim Verheyden 20
1.8. Tussenkomst van Rita Moors 23
1.9. Tussenkomst van Koen Daniëls 23
1.10. Tussenkomst van Marius Meremans 24
1.11. Tussenkomst van Martine Fournier 24
1.12. Tussenkomst van Maarten De Veuster 25
1.13. Tussenkomst van Karin Brouwers 26
1.14. Tussenkomst van Paul Van Miert 27
2. Antwoorden van de minister 27
2.1. Fiets 27
2.2. Verkeersveiligheid 30
2.3. Duurzaamheid 35
2.4. Basisbereikbaarheid 40
2.5. Kilometerheffing 45
2.6. Advies van de MORA 45
2.7. GIP 46
2.8. Openbare werken 47
2.9. Samenwerking met andere bestuursniveaus 47
2.10. Snelwegparkings 48
2.11. Limburgse dossiers 48
2.12. Oosterweel en het haventracé 49
2.13. Pijpleidingen 50
2.14. Regionale luchthavens 50

3. Replieken 50
3.1. Tussenkomst van Els Robeyns 50
3.2. Tussenkomst van Koen Daniëls 52
3.3. Tussenkomst van Annick Lambrecht 52
3.4. Tussenkomst van Stijn Bex 53
3.5. Tussenkomst van Karin Brouwers 54
3.6. Tussenkomst van Jos D'Haese 54
3.7. Tussenkomst van Bert Maertens 54
3.8. Tussenkomst van Wim Verheyden 55
4. Bijkomende antwoorden van de minister 55
4.1. Basisbereikbaarheid 55
4.2. De Lijn 56
4.3. Mobiliteit in de haven 57
4.4. Fiets 57
4.5. Verkeersveiligheid 57
4.6. GIP 59
4.7. Regionale luchthavens 59
4.8. Goederentransport en binnenvaart 59
4.9. Rivierherstel 59
5. Slotreplieken 59
5.1. Tussenkomsten van de leden 59
5.2. Antwoorden van de minister 61
5.3. Bijkomende tussenkomsten en antwoorden 62
III. Indicatieve stemming 62
Gebruikte afkortingen 63
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 12, 19 en 26 november en 3 december 2020 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2021. De bespreking had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

De uitgavenbegroting Mobiliteit en Openbare Werken werd besproken samen met de beleids- en begrotingstoelichting (*Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 13-M/1).

De commissieleden konden vooraf begrotingstechnische vragen indienen. De schriftelijke antwoorden van minister Lydia Peeters zijn, net als haar presentatie die ze gebruikte bij de toelichting, terug te vinden op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(De vergaderingen werden als videoconferentie georganiseerd.)

I. Toelichting door minister Lydia Peeters

1. Relanceplan Vlaamse Veerkracht

Vlaanderen staat volgens minister *Lydia Peeters* voor grote en acute maatschappelijke en economische uitdagingen. In juli 2020 stelden de experten van het economisch en het maatschappelijk relancecomité hun rapporten voor met aanbevelingen voor het relanceplan Vlaamse Veerkracht. De bevindingen doen haar alvast kritisch kijken naar haar mobiliteitsbeleid en naar de mobiliteit in de toekomst. Want ook wat mobiliteit betreft, moet Vlaanderen een stap verder zetten en mag men niet zomaar terugkeren naar het precoronatijdperk.

Het relancebudget voor MOW wordt ingezet op drie grote pijlers: fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid en duurzaamheid (zie slide 2 van de presentatie van de minister). Het budget kan aangewend worden in 2021 en 2022. De middelen hiervoor komen boven op de bestaande investeringsmiddelen.

Voor fietsinfrastructuur is er 250 miljoen euro extra voorzien boven op het reeds voorziene groeipad.

200 miljoen euro extra is voorbehouden voor verkeersveiligheid. Een aanzienlijk deel daarvan gaat naar de aanpak van gevaarlijke punten. In 2020 was hiervoor 30 miljoen euro ingeschreven, in 2021 gaat het om 50 miljoen euro extra, dus 80 miljoen euro in totaal. Voor de verbetering van de verkeersveiligheid op schoolroutes (30 miljoen euro) en voor dynamische verkeerslichten is er respectievelijk 20 en 30 miljoen euro extra voorzien. Daarnaast wordt 100 miljoen euro vrijgemaakt voor de aanpak van de kunstwerken in de slechtste staat (categorie IV).

Ook in het kader van mobiliteit is duurzaamheid van groot belang. Daarom wordt hiervoor 385 miljoen euro relancebudget ingezet. Dit zal gebruikt worden voor de volledige ombouw naar ledverlichting op de gewestwegen (90 miljoen euro) en voor voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (30 miljoen euro). Er wordt in het kader van duurzaamheid bijkomend geïnvesteerd in vrachtvervoer over water: versnelling van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal voor de modal shift (96 miljoen euro), werken aan een opwaardering van de Dender (21 miljoen euro) en versterken van het kaaimurenprogramma (20 miljoen euro). Verder is er nog 93 miljoen euro voorzien voor de verdere vergroening van de vloot van De Lijn. Voor de Blue Deal worden op de Vlaamse waterlopen pompen ingezet om onnodig waterverbruik te vermijden (35 miljoen euro).

Ten slotte wordt er budget voorzien voor andere aspecten, onder andere de nodige grondverwervingen in het kader van de bouw van de Nieuwe Sluis Zeebrugge (27 miljoen euro).

De planning van de investeringen voor 2021 via het GIP zal in de loop van de maand november 2020 worden vrijgegeven. Zowel de reguliere als de relancemiddelen zullen erin opgenomen zijn.

2. Beleids- en begrotingstoelichting 2020-2021

De strategische en operationele doelstellingen uit de beleidsnota werden hernomen in de BBT. De minister zal niet alle doelstellingen overlopen maar enkele speerpunten voor 2020-2021 bespreken en toelichten, met ook steeds de link naar de begrotingsopmaak 2021. Eerst zal ze een algemene toelichting geven over het budgettair kader voor 2021.

2.1. Begroting – budgettair kader

Wat de beleidskredieten betreft, is er een grote stijging met 4,2 miljard euro bij de begrotingsaanpassing 2020 tot 7,1 miljard bij de begrotingsopmaak 2021 (zie slide 4). Dit is voornamelijk te wijten aan de stijging van de vastleggingen bij Lantis in het kader van de hoofdwerken voor Oosterweel en de leefbaarheidsprojecten. De minister zal daar verder in de toelichting op terugkomen. Wat de vereffeningskredieten van het beleidsdomein MOW betreft, is er bij de begrotingsopmaak 2021 een stijging met ongeveer 145 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020. Dat betekent dat de genomen engagementen van de voorbije jaren en ook van het jaar 2021 zelf op het terrein tot resultaten leiden.

In de tabel op slide 5 wordt voor de verschillende MOW-entiteiten de evolutie van de beleidskredieten weergegeven. Dit zijn bedragen exclusief relancebudget, dat op een provisie bij Financiën en Begroting is voorzien. Voor de volledigheid werden in de tabel ook de cijfers van de tweede begrotingsaanpassing 2020 opgenomen. Hier wijzigt enkel iets voor Lantis. Gevolg gevend aan de opmerking van het Rekenhof bij de eerste begrotingsaanpassing 2020 en ook van een aantal commissieleden, wordt de begroting 2020 van Lantis door middel van een tweede begrotingsaanpassing aangepast conform de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën. Dit is gebeurd in overleg en in overeenstemming met de minister van Financiën en Begroting. Het betreft een aanpassing van het vastleggingskrediet. De vereffeningskredieten blijven constant ten opzichte van de eerste begrotingsaanpassing. Als gevolg van de overschakeling naar een begroting met vastleggings- en vereffeningskredieten, stijgen de beleidskredieten 2020 voor de hoofdwerken Oosterweel (buiten norm) zo van 101,7 miljoen euro naar 627,4 miljoen euro. Deze bestaan uit de verbintenissen met betrekking tot Rechteroever 3A en 3B (500,0 miljoen euro), engineering Scheldetunnel (87,7 miljoen euro), VTTI engineering en projectmanagement (27,0 miljoen euro) en werken Linkeroever (12,7 miljoen euro). Bij het volgende voortgangsrapport over het Toekomstverbond zal dit verder financieel worden toegelicht. De vereffeningskredieten blijven constant.

2.2. Hervormingen

Naast de drie pijlers van het relanceplan zijn er ook een hele reeks hervormingen gepland. In 2021 wordt de tendens van een hoog investeringsritme aangehouden en extra verhoogd via het relancebudget. Er is momenteel een hoog investeringsritme maar om dit helemaal te kunnen uitvoeren veronderstelt dat hervormingen van bestaande procedures en van een aantal interne processen binnen het beleidsdomein. Zo wordt met de minister bevoegd voor Omgeving, de procedure voor grote infrastructuurwerken herbekeken. Daarnaast is er de procedure complexe projecten. De voorkeursbesluiten voor de complexe projecten ‘Extra container-

behandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' en 'Nautische toegankelijkheid haven Zeebrugge' werden definitief vastgesteld. Er wordt al een eerste evaluatie gemaakt en indien nodig wordt de procedure bijgestuurd.

Verder wil de minister komen tot een snellere administratieve afwikkeling en aanbesteding en wil ze de vergunningsprocedures onder de loep nemen. Wat onteigeningsprocedures betreft, werd recent een decreet aangenomen (*Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 401/5). Bijkomend rekent ze op quick wins wanneer grote infrastructuurwerken niet onmiddellijk kunnen worden uitgevoerd.

Het GIP geldt als investerings- en monitoringstool. Er wordt ook concreet werk gemaakt van een uniforme plannings- en realisatietool voor het hele beleidsdomein om projecten beter te plannen, af te stemmen en op te volgen. Tot slot wordt er werk gemaakt van een professioneel asset management waarvoor ingezet wordt op de tool i-Asset.

2.3. Beleidsprioriteiten 2020-2021

Binnen de MOW-investeringen voor deze BBT schuift de minister drie prioriteiten naar voren: fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

2.3.1. Fietsinfrastructuur

In november 2019 kondigde de minister aan dat er een steil groeipad was voorzien voor middelen voor fietsinfrastructuur van 150 miljoen euro in 2019 naar 300 miljoen euro op het einde van de legislatuur. Door de extra relancemiddelen is er al 335 miljoen euro beschikbaar voor 2021.

Dat is belangrijk om de modal shift te realiseren en om de huidige 'fietsboost' door de coronacrisis verder te stimuleren en om een schaalsprong fietsbeleid te maken. Daarvoor moet er een robuust en stevig netwerk van fietsvoorzieningen zijn. Dat betekent comfortabele en veilige fietspaden, het wegwerken van missing links, een Geoloket Fiets voor dataverzameling en een verlichtingsbeleid.

De fietspaden langs gewestwegen scoren inzake conformiteit, verkeersveiligheid en comfort ondermaats. Een recent rapport over de staat van deze fietspaden leert dat een score van 4,5 op 10 voor conformiteit niet goed is. Ook voor de fietssnelwegen is er nog veel werk aan de winkel wat betreft het wegwerken van missing links. Daar zal ten volle op worden ingezet. Ook de dataverzameling rond fietspaden is eveneens een belangrijk punt.

2.3.2. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een topprioriteit. De cijfers moeten drastisch wijzigen. Het gaat om het gedrag van de weggebruiker en verkeersinfrastructuur. Elke overheid moet inzetten op veilige infrastructuur. De historische lijst van gevaarlijke punten dateert uit 2002. Er zijn nog een dertigtal punten die moeten worden weggewerkt. Vaak liggen onteigeningen, nutsleidingen en andere problemen aan de basis waar ze nog niet werden aangepakt. De minister wil alles op alles zetten om deze historische lijst weg te werken net zoals de dynamische lijst. Voor 2021 is hiervoor respectievelijk 10 en 80 miljoen euro voorzien.

Voor de veilige schoolomgevingen werden in 2020 al heel wat projecten uitgevoerd De minister wil dat voortzetten omdat er veel vraag naar is. Hiervoor wordt 4 miljoen euro uitgetrokken. Daarnaast komt er een subsidie voor lokale besturen voor het veiliger maken van schoolroutes. Hiervoor wordt 30 miljoen euro voorzien. Voor gemeentewegen komt er een subsidie volgens het principe 1 euro voor 1 euro. Ingrepen op gewestwegen zal de Vlaamse overheid financieren.

Verder worden zogenaamde grijze punten opgespoord voor ze zwart worden. Grijze punten zijn locaties waar (nog) geen of niet veel slachtoffers vallen maar waar de situatie wel structureel onveilig is.

Daarnaast is er de aanpak van de kunstwerken en tunnels. De minister verwijst naar de studie van Deloitte Eerst houden, dan bouwen. Voor de voorstellen wordt in 2021 meer dan 200 miljoen euro voorzien waarvan 40 miljoen euro voor de kunstwerken die zich in categorie IV bevinden en 25 miljoen euro voor de tunnels.

Naast infrastructuur is het gedrag belangrijk voor de verkeersveiligheid. Er wordt daarom permanent gewerkt aan communicatie en sensibilisering om het gedrag van de weggebruikers positief te beïnvloeden. Bestaande initiatieven worden kritisch geëvalueerd en onderzocht op verbeterpunten. Initiatieven die de normen niet halen, worden geschrapt. De minister wil met de sensibiliseringscampagnes meer inspelen op de actualiteit, en inzetten op kleinere en doelgerichte campagnes om specifieke groepen te bereiken zoals jonge bestuurders of motorrijders.

In 2021 worden de effecten van de hervormde rijopleiding B geëvalueerd en wordt bijgestuurd waar nodig, in overleg met de sector. Parallel wordt onderzocht of en hoe rijtaakondersteunende systemen (ADAS) een plaats krijgen in de rijopleiding of het rijexamen.

Het netwerk van trajectcontroles langs autosnelwegen en gewestwegen wordt verder uitgebreid. Er zijn veel vragen van lokale besturen naar trajectcontroles en roodlicht- of snelheidscamera's. Vertrekkende van de jaarlijkse analyse van ongevallen- en snelheidsgegevens worden trajectcontroles gerealiseerd op minstens twintig locaties op gewestwegen en op enkele locaties op autosnelwegen. Daarnaast zal worden nagegaan of men kan tegemoetkomen aan de vragen van lokale besturen. Op federaal niveau blijft de minister aandringen op een snelle operationalisering van de trajectcontroles door middel van de inwerkingtreding van het AMS. Ze hoopt dat de problemen zoals privacyissues snel kunnen worden opgelost.

2.3.3. Vlotte en duurzame mobiliteit

Het decreet Basisbereikbaarheid wordt verder uitgerold. Naast een sterk vraaggericht openbaar en collectief vervoer, wordt volop de kaart getrokken van de combimobiliteit om burgers actief te stimuleren vervoersmiddelen te combineren en zo de modal shift te realiseren.

In de zomer van 2020 lanceerde de minister het nieuwe Vlaamse mobiliteitsmerk Hoppin, waarmee in Vlaanderen alle beschikbare mobiliteitsoplossingen onder één noemer worden gebundeld. Deze legislatuur hoopt ze een duizendtal dergelijke vervoersknooppunten te realiseren. Deze legislatuur wordt hiervoor 105 miljoen euro voorzien, waarvan 28,5 miljoen euro in 2021. De laatste hand wordt gelegd aan een soort vademecum met de inrichtingsprincipes.

De uitrol van het openbaar vervoer start vanaf 1 januari 2022. Reizigers kunnen dan gebruikmaken van dit volledige netwerk. Er volgt ook een uitgebreide communicatiecampagne en de verdere implementatie van de merkarchitectuur zodat die in het straatbeeld herkenbaar wordt.

Er wordt gewerkt aan een gebiedsgerichte samenwerking binnen en tussen de vijftien vervoerregio's. Momenteel maken zij de openbaarvervoersplannen en geïntegreerde regionale mobiliteitsplannen op. Deze laatste moeten klaar zijn tegen midden 2022. Zij kunnen hiervoor rekenen op de ondersteuning van het Departement MOW. De OV-plannen zitten al in een afwerkingsfase. Enkele zijn al goedgekeurd.

De minister verwacht binnenkort de resultaten van de internationale benchmarkstudie over De Lijn. Op basis hiervan beslist de Vlaamse Regering wie de volgende tien jaar de interne operator wordt van het kernnet en het aanvullend net.

In januari 2020 heeft de minister De Lijn gevraagd om in overleg met de vakorganisaties een regeling uit te werken voor de gegarandeerde dienstverlening. Hiervoor was een termijn afgesproken van zes maanden. Door de coronacrisis zijn onder meer de sociale verkiezingen verplaatst naar het najaar van 2020. Ze hoopt nog in 2020 een voorstel te ontvangen. Als geen akkoord wordt bereikt tegen eind 2020, zal ze, zoals voorzien in het regeerakkoord, een voorstel voorleggen aan de Vlaamse Regering.

Het Masterplan Toegankelijkheid haltes en Hoppinpunten hoopt de minister eind 2020 afgewerkt te hebben.[1]

Hybride bussen zijn een tussenstap in de vergroening van het openbaar vervoer. De Lijn bestelde in 2019 een recordaantal groene bussen, namelijk tweehonderd hybride bussen. Tussen 2020 en 2022 worden in totaal vierhonderd nieuwe hybride bussen verwacht. Bijna een op de drie bussen van De Lijn zal dan groen zijn. Hiermee schakelt De Lijn bewust een versnelling hoger om haar wagenpark te vergroenen en te verjongen. De ambitie is immers om tegen 2035 overal emissievrij te rijden en in de stedelijke kernen in 2025. Om dat te realiseren, is de deconsolidatie van De Lijn belangrijk.

AWV verlicht haar patrimonium conform de principes opgenomen in de lichtvisie voor snelwegen en gewestwegen. Er wordt voor 2021 90 miljoen euro voorzien voor ledverlichting. Het plan voor de lichtvisie zit in een finale fase.

Voor de uitrol van laadpalen is er 30 miljoen euro voorzien in 2021.

Voor de realisatie van de modal shift in het goederenvervoer is 98 miljoen euro voorzien in 2021 voor het afwerken van het verhogen van de bruggen over Albertkanaal en 23 miljoen euro voor extra kaaimuren.

In 2018 ging het tweede proefproject rond LZV's van start. De voorwaarden zijn ondertussen versoepeld, dus worden meer deelnemende bedrijven verwacht dan in het eerste proefproject. In het najaar van 2020 werd een eerste evaluatie gemaakt, op basis waarvan het project in 2021 zal worden verfijnd. In juni 2023 volgt de definitieve evaluatie.

Verder is een voldoende aanbod van watergebonden bedrijventerreinen belangrijk voor de multimodale overslagpunten, bijvoorbeeld de voormalige Fordsite aan het Albertkanaal in Genk en de intensivering van het ENA.

Met de Blue Deal wordt de droogteproblematiek en de waterschaarste krachtdadig aangepakt met meer dan zeventig concrete acties.

2.4. Lopende projecten

Ten slotte zijn er ook heel wat lopende projecten die in 2021 voortgezet worden of waar belangrijke stappen gezet worden. De minister somt er hierna enkele op.

Het Toekomstverbond wordt verder uitgevoerd. De constructieve samenwerking tussen burgerbewegingen, overheden, experten en andere actoren wordt voortgezet.

[1] Het werd gepubliceerd op 20 november 2020. De toelichting van de BBT had plaats op 12 november 2020.

Het programma Werken aan de Ring zet via een aantal deelprojecten in op de verbetering van de mobiliteit en de leefbaarheid in de omgeving van de ring rond Brussel (R0). Andere grote infrastructuurdossiers zijn bijvoorbeeld Spartacus, pijpleidingen, 3RX, Seine-Schelde en de Nieuwe Sluis Terneuzen.

Het complex project ECA bevindt zich in de uitwerkingsfase tot eind 2022. De uitwerkingsfase start met de voorbereiding en opstelling van één of meerdere projectonderzoeksnota's.

Voor het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge wordt net na de zomer 2021 een voorontwerp van projectbesluit verwacht. In november 2021 volgt het ontwerp van projectbesluit. Een definitief projectbesluit wordt genomen in mei-juni 2022. Belangrijk is dat de middelen voor de onteigeningen en de herlokalisatie van de bedrijven in deze zone voorzien zijn in 2021.

Heel wat autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen hebben nood aan investeringen in onderhoud. Dat loopt verder in 2021.

Wat de aanpak van de roetfilterfraude betreft, was er al overleg met de andere gewesten om een werkgroep op te starten voor de implementatie van de PN-meettoestellen bij de periodieke technische keuring. Ook met de Europese instanties loopt het overleg. Het akkoord met de andere gewesten zit in de finale fase.

Vlaanderen voert een nieuwe robuuste en samenhangende wegcategorisering in. Het verzameldecreet (het decreet van 9 oktober 2020 houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid) stelde het juridische kader vast; de doelstellingen worden verder concreet uitgewerkt. Voor de Europese en Vlaamse hoofdwegen werd een ontwerpkaart opgemaakt. Deze wordt nog verder afgestemd binnen de vervoerregioraden. In de regionale mobiliteitsplannen wordt het dragende netwerk geselecteerd, met inbegrip van de regionale en interlokale wegen.

Samen met haar collega-minister van Omgeving zal de minister onverminderd inzetten op ecologische ontsnippering. Deze legislatuur voorzien ze samen 50 miljoen euro voor vijftien prioritaire knelpunten, opgenomen in het Vlaams Actieplan voor Ecologische Ontsnippering.

De realisatie van het Sigmaplan is belangrijk inzake wateroverlast en watersnood, met het vooropgestelde rivierherstel van de Zeeschelde en haar bijrivieren. Door gecontroleerde overstromingsgebieden in te richten als natuurgebied en een aantal gebieden te ontpolderen, wordt de waardevolle riviernatuur ondersteund.

Via frequente veiligheidstoetsing en onderhoudswerken zoals strandsuppleties wordt het veiligheidsniveau langs de kust na felle stormen op peil gehouden. In het complex project Kustvisie worden mogelijke oplossingen onderzocht voor een zeespiegelstijging op de langere termijn door de klimaatverandering.

Tot slot worden bijkomende maatregelen onderzocht in het kader van het Masterplan Kustveiligheid, om de Vlaamse kustzone voor te bereiden op de gevolgen van een hogere zeespiegel.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkomst van Els Robeyns

Els Robeyns vindt de begrotingsbespreking een uitgelezen moment om stil te staan bij het mobiliteitsbeleid van het voorbije jaar. Dat werd gedomineerd door de coronacrisis. Er vallen hieruit veel lessen te leren op vele vlakken. Voor mobiliteit heeft de sp.a-fractie drie conclusies. De eerste conclusie is dat er in crisistijden nood is aan een sterke overheid en sterke overheidsbedrijven. Velen hielden het land draaiende, waaronder de buschauffeurs. Zij zorgden ervoor dat mensen geraakten waar ze moesten geraken: het werk, het ziekenhuis, de school enzovoort. Dat liep niet altijd van een leien dakje. Ze geeft het voorbeeld van de overvolle bussen en de verhalen van leerlingen uit het buitengewoon onderwijs die tot zes uur per dag op een bus moesten zitten. Er zijn fouten gemaakt maar het belangrijkste is dat er lessen worden getrokken. De conclusie is dat een sterke overheid nodig is en die zorgt voor een sterk openbaar vervoer. De sp.a-fractie vindt dat dit een kerntaak en een publieke dienstverlening moet blijven en dat hierin volop moet worden geïnvesteerd. Momenteel hangt de benchmark die De Lijn ondergaat als een zwaard van Damocles boven de hoofden van de tienduizenden medewerkers van het bedrijf. Els Robeyns vraagt dat hierover snel duidelijkheid komt en wil dat De Lijn de exploitant blijft de volgende jaren. Op federaal niveau is de discussie over de NMBS van de baan en wordt er gekozen voor broodnodige investeringen in meer en beter openbaar vervoer.

Een tweede conclusie is dat de coronacrisis bepaalde taboes heeft doorbroken. Economen vanuit linkse tot rechtse hoek hebben gezegd dat massale publieke investeringen nodig zijn om uit het diepe dal te geraken. Zelf zei de minister dat deze crisis de weg vrijmaakt voor nieuwe mobiliteitskansen ten voordele van de fiets en duurzame verplaatsingen. Els Robeyns feliciteert de minister met het verkregen budget uit het relanceplan en is voorzichtig positief over de hiermee geplande investeringen: fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Daaraan had ze graag het openbaar vervoer toegevoegd. Dezelfde economen zijn het eens dat de ellenlange files jaarlijks miljarden kosten en dat daarom investeringen nodig zijn voor trein, tram en bus. Ze kijkt uit naar de concrete projecten waarin de minister zal investeren.

Een derde conclusie behelst de bescherming van de meeste kwetsbaren in de samenleving. In het verkeer zijn dat de zwakke weggebruikers. Daarvoor verwijst ze naar de tussenkomst van Annick Lambrecht.

Tot slot vraagt ze om in de toekomst te kunnen beschikken over het ontwerp van GIP vooraleer de begrotingsbesprekingen te starten. Zo kan worden nagegaan welke concrete investeringsprojecten tegenover de beleidsdoelstellingen en begrotingsmiddelen staan.

Vervolgens stelt Els Robeyns nog enkele concrete vragen. De minister somt enkele investeringen op zoals het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal en extra kaaimuren om zo het aandeel goederenvervoer over water te verhogen. Het doel is een aandeel van 30 procent voor spoor en binnenvaart tegen 2030. Voor deze modal shift voorziet de minister 137 miljoen euro (exclusief middelen relanceplan). Wat is het huidige aandeel van het goederenvervoer over water en wat is de ambitie tegen het einde van de legislatuur?

Verwijzend naar het regeerakkoord, koppelt de minister de deconsolidatie van De Lijn aan de financiering van het e-busprogramma van De Lijn. Maar daarin staat

alleen dat de deconsolidatie zal worden onderzocht zonder link met de vergroening van de busvloot. In een persbericht van de minister leest ze: "In het regeerakkoord is voorzien dat er tegen 2025 in stadskernen emissievrij gereden moet worden en dat ten laatste voor 2035 in heel Vlaanderen emissievrij gereden wordt. Dit betekent dat De Lijn in eerste instantie 1,3 miljard euro op korte termijn moet investeren om 970 100 procent elektrische bussen aan te kopen met de nodige laadinfrastructuur. De middelen hiervoor zijn niet beschikbaar binnen de Vlaamse begroting, deconsolidatie is hiervoor een oplossing." Klopt het dat de doelstellingen van het regeerakkoord over de vergroening van de vloot en emissievrije stadskernen alleen haalbaar zijn mits de deconsolidatie en dat er bijgevolg momenteel hiervoor geen middelen in de begroting zijn voorzien? Welke stappen zijn nodig voor de deconsolidatie en wat indien ze niet lukt binnen de voorziene timing? Ze vraagt ook meer duidelijkheid over hieraan gekoppelde aspecten zoals laadpunten, voldoende netcapaciteit, omvorming van infrastructuur enzovoort.

Onder de noemer duurzaamheid is 93 miljoen euro aan relancemiddelen voorzien voor de vervanging van bussen van De Lijn. Over welk budget gaat het in 2021 en hoeveel elektrische bussen zullen hiermee worden aangekocht?

In verband met het dossier basisbereikbaarheid vraagt Els Robeyns een stand van zaken van de goedkeuring van de openbaarvervoersplannen in de verschillende vervoerregio's. Zit de timing op schema? Hoe verliep de doorrekening van het kern- en aanvullend net door De Lijn? Zijn er wijzigingen in de budgetten?

Eerder werd in de commissie al de ongerustheid van de werknemers van de belbuscentrale en het leerlingenvervoer aangekaart over de oprichting van de mobiliteitscentrale. Was hierover recent overleg en wat was de uitkomst?

De minister kondigt aan dat De Lijn in de toekomst zal werken met meer gepersonaliseerde producten. Wat is de timing en wat wordt er bedoeld met packformules?

In het regeerakkoord is een onderzoek naar mogelijke omvorming van de kilometerheffing voor vrachtwagens van een belasting naar een retributie aangekondigd. Hoever staat het met deze studie en wat is de achterliggende idee? Wat was de opbrengst van deze kilometerheffing in 2019? Zullen de middelen nog gebruikt worden voor het aanleggen van spitsstroken?

1.2. Tussenkomst van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens vindt het belangrijk om vooruit te kijken. Hij hoopt dat 2021 een stabieler jaar wordt. Wat verkeersveiligheid betreft, drukt hij zijn appreciatie uit voor het opnemen van de uitvoering van vierkant groen in de BBT (pagina 24). Hij hoopt dat er ook grote stappen vooruit worden gezet naar slimme verkeerslichten.

De minister plant een aantal aanpassingen aan de rijopleiding. Het vormingsmoment zal weer worden ingevoerd maar de oefentermijn zou op drie maanden blijven. Voor de CD&V-fractie moet de rijopleiding kwaliteitsvol zijn met de nadruk op het opdoen van ervaring.

Roetfilterfraude kwam ook al meermaals ter sprake in de commissie. Hij vindt dat de BBT hierover vaag is. Hij citeert: "Op basis van de nieuwe informatie zal er meer duidelijkheid komen over de toepassing van de PN-meter binnen de technische keuring." En verder: "Er wordt enerzijds een werkgroep opgericht met mensen van de respectieve kabinetten en van de respectieve administraties, waarbij we zullen kijken hoe we kunnen overgaan tot de uitrol van meetapparatuur, de aanbesteding van meetapparatuur en de homologatie van meetapparatuur." (*Actuele vragen* Vl.Parl. 2019-20, nr. 666/1). Zal de PN-meter al dan niet worden toegepast? Is deze werkgroep al opgericht en is er een stappenplan?

Wat is de timing voor het mobiliteitscharter 2020-2040? Welke zijn de concrete stappen op korte termijn?

Hij hoort verschillende geluiden over de werking van de vervoerregioraden. Het bekijken vanuit het aantal haltes dat wordt afgeschaft is volgens hem niet de juiste benadering. Het uitgangspunt moet zijn hoe de huidige middelen voor openbaar vervoer beter en efficiënter kunnen worden ingezet. Als daarvoor een halte moet verdwijnen, dan is dat maar zo. Hoe staat de minister hier tegenover?

Het ontwerp van GIP zou aan de vervoerregioraden worden voorgelegd. Wat is de stand van zaken?

Vanaf 1 januari 2022 zullen de lokale besturen GAS-boetes kunnen uitschrijven voor beperkte snelheidsovertredingen op wegen waar 30 kilometer per uur of 50 kilometer per uur de maximumsnelheid is. Er is nog wel wat werk aan de winkel zoals het te sluiten protocol met het College van de procureurs-generaal. Hij gaat ervan uit dat de Vlaamse overheid dit op zich neemt zodat niet elke gemeentebestuur dit apart moet regelen. Wat is de stand van zaken en kan de minister garanderen dat dit op 1 januari 2022 kan ingaan?

De minister heeft overlegd met haar Brusselse collega-minister over de stadstol. Wat was het resultaat? Als die stadstol er komt, is het volgens Lode Ceyssens belangrijk dat de Vlaamse pendelaar die geen ander alternatief heeft dan de auto, gemakkelijk kan overstappen op openbaar vervoer om in Brussel te geraken. De minister kan rekenen op de volle steun van de CD&V-fractie om die combimobiliteit verder te ontwikkelen.

Hij apprecieert dat na lang aandringen de mogelijkheid van een treinstation in Halen wordt onderzocht.

1.3. Tussenkomst van Bert Maertens

Bert Maertens dank naast de minister ook de MORA voor hun interessant advies. De N-VA-fractie onderschrijft volmondig de ambities van de Vlaamse Regering voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het is goed dat de minister in de BBT verder borduurt op de sterke ambities van het regeerakkoord. Hij vernoemt onder meer de vlotte en duurzame mobiliteit (met de modal shift, de transitie van weg naar water en de klimaatambities) en verkeersveiligheid (veilige fietsinfrastructuur, wegwerken van gevaarlijke punten, veilige schoolomgevingen).

De belangrijkste conclusie is voor hem de forse stijging van de middelen, mede dankzij de extra relancemiddelen. Investeren in openbare werken betekent ook dat de bouwsector en anderen de vruchten hiervan zullen kunnen plukken. Een andere zaak is echter het realiseren van een hoog investeringsritme. Het effectief realiseren van investeringsprojecten blijkt in Vlaanderen een bijzonder moeilijke klus. Hij verwijst naar het decreet van 16 oktober 2020 tot wijziging van de artikelen 2, 10 en 15 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, wat de invoering van een minnelijke onderhandelingstermijn betreft. De minister stelt in de BBT dat ze die procedures wil versnellen. Bert Maertens vraagt met aandrang om niet te blijven steken in studies of evaluaties maar om de mogelijkheid te scheppen om op het terrein tot actie over te kunnen gaan. Hoe zal de minister die procedures concreet versnellen?

De vervoerregioraden was beloofd dat zij advies konden geven over het ontwerp van GIP. Zal dat nog gebeuren en hoe zal dat praktisch verlopen?

Verwijzend naar het advies van de MORA, zegt hij dat het GIP over drie jaar gaat maar dat in het regeerakkoord enkele strategische cruciale investeringsprojecten

werden gedefinieerd die deze legislatuur minstens in gang moeten worden gezet. Daarom is het belangrijk dat iedereen een correcte kijk heeft op de planning en timing ervan. Is het mogelijk om een dergelijke planning voor deze projecten toe te voegen aan het GIP? Verder vraagt de MORA om ook de vereffeningskredieten op te nemen in het GIP. Wat denkt de minister hiervan?

Om grote werken te versnellen, is een goede afstemming nodig binnen de Vlaamse overheid en de lokale besturen, maar ook met de nutsmaatschappijen. Daartoe werd SYNDUCTIS opgericht. Is dit al van start gegaan en is er in dat geval al een eerste evaluatie mogelijk?

Er zal volgens de BBT in 2021 gewerkt worden aan de beveiliging van de snelwegparkings die gevoelig zijn voor de transmigratieproblematiek. Bert Maertens vraagt over welke parkings het gaat en of dit via hekken, camera's of andere maatregelen zal gebeuren.

Vervolgens gaat de spreker dieper in op de tweede strategische doelstelling over combimobiliteit en basisbereikbaarheid. Wanneer zal de benchmarkstudie over De Lijn klaar zijn? Hoe zal het proces verder verlopen met de Vlaamse Regering, het Vlaams Parlement en de stakeholders zoals de MORA.

Ook al staat het zo duidelijk vermeld in de BBT, toch wil Bert Maertens nog eens nadrukkelijk vragen om de gegarandeerde dienstverlening bij De Lijn concreet uit te werken als er geen voorstel komt van de sociale partners.

Voorts vraagt hij bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid van haltes en de toekomstige Hoppinpunten. Hij kijkt uit naar het Masterplan Toegankelijke haltes en het plan van aanpak. Het budget wordt verhoogd met 1,8 miljoen euro tot in totaal 3 miljoen euro. Gaat het hierbij enkel om financiering van haltes langs gewestwegen of ook haltes die behoren tot het kern- en aanvullend net? Anders is men afhankelijk van de goodwill en budgettering van steden en gemeenten. En dat blijkt tot op heden, ook in zijn eigen stad – waarvoor hij mea culpa slaat – niet de grootste prioriteit.

De pilootprojecten leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs in Roeselare, Leuven en Antwerpen worden voortgezet. Zijn er voorlopige conclusies mogelijk? Kan een pilootproject al structureel worden gemaakt?

Wat het hoofdstuk corona en De Lijn betreft, vraagt hij of er al een evaluatie mogelijk is van de druktebarometer. Hoeveel reizigers maken hiervan gebruik? De extra bussen zijn een goede zaak om de spreiding van het aantal reizigers maximaal te garanderen. Hij krijgt echter ook berichten dat er op sommige lijnen deze extra bussen leeg zijn. Volgt De Lijn dit op? Hij zal de informatie aan de minister bezorgen.

De controleurs van De Lijn kregen sinds 12 november 2020 politionele bevoegdheid om een boete van 250 euro uit te schrijven voor wie de mondmaskerplicht aan de haltes en op de bus of tram niet naleeft. Bestaan hierover afspraken of een protocol? Gaan zij actief op zoek naar overtreders of wordt er eerst sensibiliserend opgetreden? Hij vindt het verder belangrijk dat er afstemming is met de politie zodat er geen dubbel werk gebeurt. Hoe gaat dit in zijn werk? Waar zullen deze controleurs prioritair worden ingezet?

In de BBT is er sprake van gepersonaliseerde producten van De Lijn. Hoe ziet de minister dit concreet? Hij feliciteert de minister dat ze werk wil maken van maatwerk, zoals hij ook gevraagd had naar aanleiding van de coronacrisis en het verplichte thuiswerk.

De federale minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet, heeft zijn beleidsplan bekendgemaakt. Maandag 16 november 2020 overlegde minister Lydia Peeters met hem. Minister Gilkinet wil in elk station minstens elk half uur een trein laten stoppen en in het centrum van grote agglomeraties elke tien minuten. Voor basisbereikbaarheid is het treinnet de ruggengraat voor het openbaar vervoer. De bussen van het kernnet van De Lijn stemmen zich hierop af. Welke impact heeft dit op de verdere uitrol van basisbereikbaarheid? Wat zijn de resultaten van het overleg?

Vervolgens heeft Bert Maertens nog vragen over de derde strategische doelstelling over een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten. Goed nieuws zijn de extra relancemiddelen voor de werken aan de Dender en voor de versnelling van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Hij mist hierbij het Seine-Scheldeproject. Wat is de oorzaak hiervan?

Wat het luik Rivierherstel Leie binnen Seine-Schelde betreft, is geweten dat de grondverwerving zeer moeizaam verloopt. Tussen 2012 en 2019 is nog maar 35 hectare aangekocht, terwijl de doelstelling 500 hectare was. In de BBT staat dat in totaal nog 365 hectare moet worden verworven. Klopt het dat de resterende 100 hectare al in handen is van de Vlaamse overheid? Hij pleit om hiervan verder werk te maken.

Voor het economisch weefsel van West-Vlaanderen is de ontsluiting van de haven van Zeebrugge erg belangrijk, ook via de estuaire vaart. Hij leest in de BBT dat de minister verdere stappen wil realiseren en overleg organiseert met Nederland. Voor het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge dringt de spreker aan dat de minister zich strikt aan de vooropgestelde timing zou houden.

In verband met de vierde strategische doelstelling over een slachtoffervrij vervoerssysteem vraagt hij of er al vorderingen werden gemaakt in de activering van de trajectcontroles.

Is er nog overleg gepland met de VVSG over de bestraffing van beperkte snelheidsovertredingen op wegen waar 30 kilometer per uur of 50 kilometer per uur de maximumsnelheid is? Welke timing is er voorzien voor de concrete invoering?

Slimmere en innovatievere infrastructuur is de zesde strategische doelstelling. Over de mogelijke stopzetting van de projecten met autonome shuttles door De Lijn werd al op 12 november 2020 in de commissie gedebatteerd (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2020-21, nr. 379, 445 en 502). Hij denkt te mogen stellen dat de hele commissie van oordeel is dat hier blijvend op moet worden ingezet en dat De Lijn hierin een belangrijke rol blijft spelen. Hij vindt het jammer dat ondertussen de raad van bestuur het project effectief heeft stopgezet. Wat zijn de redenen en hoe kan de minister de voorzetting van het project verzekeren?

Wat de vergroening van het openbaar vervoer betreft (SD 7), zal aan de onderaannemers de mogelijkheid worden geboden om hybride bussen te bestellen. Zullen zij hiertoe worden aangemoedigd, bijvoorbeeld via een financiële stimulus? Of biedt het raamcontract al een voldoende voordelige prijs?

1.4. Tussenkomst van Marino Keulen

Marino Keulen zegt dat 2021 het jaar wordt van De Lijn omdat dan een aantal veranderingen zullen worden doorgevoerd. Basisbereikbaarheid zal organisatorisch worden voorbereid: er komt een kern- en aanvullend net en vervoer op maat, met andere dienstregelingen. De reiziger moet hierover tijdig worden geïnformeerd. Er moet vooral voor worden gezorgd dat de dienstverlening voor openbaar vervoer intact blijft. Daarnaast is er de benchmark. Als De Lijn deze doorstaat geeft dit autoriteit. Door de benchmark komt er een objectieve vergelijking van de

opdrachten en financiering met andere operatoren. De Lijn moet dit zien als een kans in plaats van een bedreiging.

Over de deconsolidatie werd tijdens de regeringsonderhandelingen met onder meer Lode Ceyssens en Karin Brouwers een hele tijd gediscussieerd. Ze moet extra kredieten genereren en de investeringscapaciteit van De Lijn vergroten.

Momenteel lopen de sociale verkiezingen. Hij vindt dat belangrijk in het kader van de idee van het medebeheer. Na afloop hiervan moet de gegarandeerde dienstverlening zijn beslag krijgen. De minister biedt eerst de kans aan de werkgever en werknemers om een akkoord hierover te bereiken en dat vindt hij een heel goede zaak. Als er in 2021 hiervoor geen oplossing is, zal de minister tussenbeide moeten komen. Marino Keulen heeft veel waardering voor de huidige directeur-generaal, Roger Kesteloot. Hij ging het debat niet uit de weg en kon goed communiceren, maar was ook het product van een generatie met een zekere gelatenheid. Ann Schoubs werd recent voorgesteld als de toekomstige directeur-generaal. Zij heeft een professioneel verleden bij de NMBS en de federale auditdienst en is dus goed geplaatst. Bij de NMBS bestaat al drie jaar een performante en klantvriendelijke gegarandeerde dienstverlening. Met haar kennis en ervaring kan zij dit implementeren bij De Lijn. Veel Vlamingen zouden de minister daarvoor danken.

De uitbouw van de Hoppinpunten moet op een kwalitatieve manier gebeuren met onder meer aandacht voor deelmobiliteit. Door op deelmobiliteit in te zetten kan de minister volgens hem een verschil maken inzake duurzaamheid. De mobipunten zijn een belangrijke hefboom hiervoor.

Marino Keulen is ontstemd dat De Lijn via een dochtervennootschap nog steeds meedingt naar het contract voor de uitbating van de mobiliteitscentrale. Er werden hierover eerder al duidelijke signalen gegeven. De Lijn heeft al voldoende uitdagingen in de toekomst. Hij verwijst naar het ReTiBo-dossier met een kostprijs van 150 miljoen euro. Ondertussen is het operationeel. Een dergelijk hightech- en ICT-dossier toekennen aan De Lijn is vragen om miserie.

In een eerdere gedachtewisseling met de minister sprak Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement MOW over een vervoersautoriteit. Wat is hiervan geworden? In het regeerakkoord werd afgesproken om te komen tot een slanke en performante Vlaamse overheid. Hoe valt dat te rijmen?

De Lijn zette de marktbevraging voor 970 elektrische bussen stop. Hoever staat het daarmee? Meerderheid en oppositie zijn het eens dat er fors moet geïnvesteerd worden in de vergroening van de vloot. Hij vindt dat de commissie moet ingaan tegen de raad van bestuur van De Lijn. Er worden zo ook kansen gegeven aan nieuwe technologieën. Marino Keulen verwijst verder naar het stopzetten van de proefprojecten met zelfrijdende bussen waarvan de commissieleden voorstander zijn. De Lijn deelt dit simpelweg en kort mee en de minister moet het dan uitleggen. Het gaat bovendien niet om unieke projecten. Ook in bijvoorbeeld Scandinavië worden OV-projecten met nieuwe technologieën uitgewerkt.

De spreker is blij met de komst van flexibele abonnementsformules bij De Lijn die een tussenweg vormen tussen de klassieke abonnementen en dagtickets.

Hij stelt vast dat de vervoerregio’s geen formeel statuut hebben maar wel betrokken worden bij de organisatie van het openbaar vervoer in hun regio en bij de opmaak van het GIP en de regionale mobiliteitsplannen. Moeten zij als contracterende partij geen formeel statuut krijgen?

Er werden al tientallen bruggen over het Albertkanaal verhoogd. Dat werpt echter pas vruchten af als alle bruggen zijn aangepakt. Hoever staat het met de

spoorwegbruggen die in het beheer zijn van Infrabel? Via het ENA-dossier is hieraan 600 tot 700 hectare industriegrond gekoppeld. Ondernemingen willen hierin wel investeren maar vragen zich af hoever het met de verhoging van de bruggen staat.

De binnenvaart kan nog veel bijdragen aan de duurzaamheid door vrachtwagens van de weg te halen. Het gaat vaak om oudere schippersfamilies met oudere infrastructuur. Het is een sector die een stimulans kan gebruiken voor de professionalisering en Marino Keulen vraagt de minister om dit niet te vergeten.

Voor het behalen van het rijbewijs B werd de oefenperiode verlengd van minimum drie naar minimum negen maanden om zo de verkeersveiligheid te verhogen. Maar het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017 dat de scholingsvoorwaarden voor het verkrijgen van een rijbewijs bepaalt, werd vernietigd door de Raad van State. Is er een evaluatie waaruit blijkt dat deze langere oefenperiode van minimum negen maanden bijgedragen heeft tot minder verkeersongevallen bij nieuwe chauffeurs?

1.5. Tussenkomst van Annick Lambrecht

Aansluitend op de tussenkomst van haar fractiegenote Els Robeyns zegt *Annick Lambrecht* dat de derde conclusie of les die te trekken valt uit de coronacrisis is dat men de meest kwetsbaren in de samenleving moet beschermen. In het verkeer zijn dat de zachte weggebruikers. Velen herontdekten hun buurt als plaats om te vertoeven op voorwaarde dat het er veilig is. Wat dat betreft ziet de spreker geen omslag in het beleid maar alleen meer van hetzelfde beleid van de voorbije jaren, ondanks de barslechte cijfers. Volgens de BBT gaat het om 315 dodelijke verkeersslachtoffers in 2019, 2473 zwaargewonden en 26.259 lichtgewonden. Ze heeft niet de indruk dat het een wake-upcall is. Het dossier van de trajectcontroles blijft een probleem.

Zij nodigt de minister uit om het federale regeerakkoord te lezen waarin wel forse maatregelen werden aangekondigd, zoals het streefdoel om jaarlijks een op de drie chauffeurs op snelheid te controleren. Om recidivisten harder aan te pakken wordt het rijbewijs met punten ingevoerd. Tegen 2020 wil men het aantal verkeersslachtoffers halveren. Een dergelijk doortastend beleid mist Annick Lambrecht bij minister Lydia Peeters. Zij denkt dat ze in het verkeer voor iedereen goed kan doen, maar dat is niet mogelijk.

Er moeten keuzes worden gemaakt en Annick Lambrecht kiest voor de kwetsbare weggebruiker. De minister moet niet het warm water uitvinden maar kan voorbeelden vinden in het buitenland, zoals de invoering van zone 30 in de bebouwde kom. Als Annick Lambrecht vraagt om dit in te voeren op de gewestwegen, verwijst de minister naar de lokale besturen. Nochtans is de kans op een dodelijk ongeval bij 50 kilometer per uur driemaal hoger dan bij 30 kilometer per uur. Lokale overheden beslissen om zwaar vrachtverkeer zo veel mogelijk te weren op plaatsen met veel zwakke weggebruikers door het gebruik van venstertijden. De minister slaagt er niet in om een vrachtroutenetwerk vast te leggen en ze weigert venstertijden in te voeren bij scholen op gewestwegen.

Mede dankzij het relanceplan is er 350 miljoen euro beschikbaar voor investeringen in fietsinfrastructuur. De minister wil de fietsboost die ontstond tijdens de coronacrisis verder stimuleren. Het is volgens het fietsrapport echter slecht gesteld met de fietspaden langs Vlaamse gewestwegen. Annick Lambrecht betreurt dat moest gewacht worden op een coronacrisis om tot inzicht te komen. Zij is geschrokken van het advies van de MORA over de begroting. Hij wijst op de discrepantie tussen de voorziene middelen en de effectieve toewijzing aan concrete projecten en realisaties op het terrein: van de 180 miljoen euro die in 2020 was voorzien voor

fietsinvesteringen is momenteel slechts 50 procent effectief vastgelegd voor concrete projecten. Klopt het dat de 250 miljoen euro aan relancemiddelen voor fietsinfrastructuur zal worden gespreid over 2021 en 2022? Voor 2021 komt men zo aan 335 miljoen euro, maar wat was er initieel voorzien? Hoeveel van de 250 miljoen euro wordt overgeheveld naar 2022? Gaat de 180 miljoen euro in 2020 nog volledig aangewend kunnen worden? Hoeveel kilometer nieuw fietspad werd aangelegd of werd vernieuwd?

Annick Lambrecht leest in de BBT dat het projectteam binnen het beleidsdomein MOW wordt gereorganiseerd en dat het de realisaties, inclusief het wegwerken van de onveilige, ontbrekende, en oncomfortabele schakels in de fietsverbindingen, op het terrein garandeert. Wat bedoelt de minister met de reorganisatie? Zal de minister extra personeel aanwerven?

Er bestaat een lijst van missing links voor autowegen. Op schriftelijke vragen van haar antwoordde de minister dat een dergelijke lijst voor fietspaden niet bestaat (*Schriftelijke vragen.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 968 en 1152). Nochtans verwees de minister hiernaar in haar toelichting.

Kan de minister al iets meer vertellen over het nieuwe vademecum Fietsvoorzieningen? Zullen alle nieuwe investeringen in fietsinfrastructuur conform dit vademecum zijn? Zal het ontwerp van GIP een duidelijke lijst van fietsinvesteringen bevatten? Zij steunt de vraag om eerst te beschikken over het ontwerp van GIP vooraleer de begrotingsbespreking in de commissie aan te vatten.

Van de relancemiddelen zal 50 miljoen euro worden uitgetrokken om de dynamische lijst van gevaarlijke punten versneld aan te pakken en om de trajectcontroles langs gewest- en autosnelwegen uit te breiden. Zijn die 50 miljoen extra middelen? Hoeveel en welke punten zal de minister in 2021 aanpakken? Wat is het plan van aanpak voor de uitbreiding van de trajectcontroles? Ze kreeg eerder een antwoord op een vraag dat dit dossier niet vooruitgaat omdat dit federaal wordt geblokkeerd. Heeft het dan nut om dit uit te breiden? Als er een lijst is met nieuwe trajectcontroles, op welke basis werden die dan geselecteerd?

In de BBT leest Annick Lambrecht dat de minister de schoolomgevingen en schoolroutes maximaal conflictvrij wil maken. Kan de minister dit toelichten?

Aan ongevallen met fietsers en voetgangers zal in de dynamische lijst met gevaarlijke punten een hoger gewicht worden toegekend. Is er al een nieuwe lijst beschikbaar na invoering van deze nieuwe maatregel? Kan ze die ontvangen?

De regeling waarbij de lokale besturen GAS-boetes kunnen uitschrijven voor beperkte snelheidsovertredingen op wegen waar 30 kilometer per uur of 50 kilometer per uur de maximumsnelheid is, zal op een door de Vlaamse Regering te bepalen datum in werking treden. Wanneer zal dat zijn? Waar wordt nog op gewacht? Hoeveel steden en gemeenten zullen dit systeem invoeren?

1.6. Tussenkomst van Stijn Bex

Stijn Bex zegt dat de coronacrisis in 2020 veel leed heeft veroorzaakt maar dat er kansen zijn voor verandering en transitie. Hij vindt het positief dat de minister die kansen ziet. Zij zet in op de juiste prioriteiten: fietsinfrastructuur, duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid. Hij feliciteert de minister ook voor het overleg met de andere bestuursniveaus zoals de lokale besturen en met de Brusselse minister bevoegd voor Mobiliteit. Hij hoopt dat dit ook zal lukken met de nieuwe federale minister.

Anderzijds laat de minister kansen liggen, bijvoorbeeld op het vlak van verkeersveiligheid. Diepgaandere keuzes zijn volgens hem mogelijk zoals een vrachtroutenetwerk en venstertijden rond scholen. Ten aanzien van De Lijn is er sprake van een halfslachtige houding: er wordt heel veel van de vervoermaatschappij verwacht maar de middelen volgen niet altijd. Verder vraagt Stijn Bex zich af of de minister de mooie plannen voor het fietsbeleid ook gerealiseerd krijgt. Over de samenwerking met andere ministers, bijvoorbeeld op het vlak van ruimtelijke planning, vindt hij weinig terug in de BBT.

Voor de relancemiddelen doet Vlaanderen een beroep op de Europese Unie. Wat is het aandeel van de Green Deal voor de Vlaamse mobiliteitsambities? Heeft de minister al onderzocht voor welke plannen zij hierop een beroep kan doen? Vergt dat specifieke procedures om die middelen aan te vragen?

De Groenfractie is blij met het aangekondigde investeringspad maar uiteindelijk is het ook maar een inhaalbeweging en blijft de auto de grote slokop van de budgetten. Daarom is het belangrijk dat wordt gemonitord dat de toegezegde middelen voor fietspaden ook effectief hier naartoe gaan. Hoe zal het parlement duidelijk kunnen nagaan hoeveel van de voorziene middelen effectief gaan naar kilometers fietspad en welke naar bijvoorbeeld onteigeningen, nutsvoorzieningen enzovoort gaan? Deze kosten zouden ook op andere budgetten kunnen worden aangerekend. Net zoals andere collega's en de MORA waarschuwt hij dat de middelen moeten leiden tot concrete realisaties. In oktober 2020 gaf de minister aan dat van de 180 miljoen euro slechts de helft was vastgelegd. De minister ging dat monitoren en de administratie aansporen. Wat is de huidige stand van zaken?

De minister schrijft in de BBT dat ze de werking van het Fietsfonds in samenwerking met de provincies wil versterken en de procedures vereenvoudigen. Boven op de 335 miljoen euro relancemiddelen, is er 150 miljoen euro aan trekkingsrechten voor de gemeenten via het budget van minister Somers. De gemeenten krijgen voor elke 2 euro investering 1 euro extra. Waarom moet dit zo ingewikkeld zijn en zijn er twee ministers bevoegd voor fietsinfrastructuur? Hoe zal de minister garanderen dat het duidelijk is voor de gemeenten? Belangrijk vindt hij dat alle initiatieven die door de Vlaamse overheid worden genomen kaderen in een routebenadering en gemeentegrensoverschrijdend zijn omwille van de coherentie.

De 200 miljoen euro extra investeringen voor verkeersveiligheid is positief. Belangrijk is dat de minister Vision Zero tegen 2050 verlaat. Voor haar moet het een dagelijkse ambitie zijn, aldus de BBT. Wat is de nieuwe streefdatum? Verder vraagt Stijn Bex of er niet een aantal quick wins mogelijk zijn zoals de zone 30 in de bebouwde kom. Niet alleen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest doet dat, maar ook Spanje en in Nederland gaan hiervoor stemmen op. De minister antwoordt altijd dat er te veel gewestwegen door de bebouwde kommen lopen. Hij vindt dat dit grondig moet bekeken worden. Dit is niet noodzakelijk een makkelijke oefening maar hij is ervan overtuigd dat men hierdoor enorme stappen vooruit kan zetten.

Het vrachtroutenetwerk en de venstertijden zijn belangrijk om vrachtwagens te weren rond de scholen bij de start en het einde van de lessen. De MORA vraagt om het routedenken te implementeren voor de veilige schoolroutes en geeft een aantal aandachtspunten mee. Zo vraagt hij onder andere om het concept en de werkwijze om de schoolroutes te bepalen duidelijk vast te leggen. Daarnaast vraagt de MORA een eenvoudige aanvraagprocedure. Wat is de rol van de vervoerregio's bij het uittekenen van die gemeentegrensoverschrijdende routes? Wie moeten de scholen aanspreken voor het vastleggen van die veilige schoolroutes: de gemeenten of de vervoerregio's?

Wat de aanpak van gevaarlijke punten betreft, vraagt Stijn Bex naar het standpunt van de minister over de idee van de MORA om in te zetten op een betere

verzameling van ongevalsgegevens via verzekeraars en ziekenhuizen. Zeker de fietsongevallen komen niet altijd terecht in de politiestatistieken.

Voor Groen is de keuze voor duurzaamheid in het mobiliteitsbeleid belangrijk. 93 miljoen euro van de 385 miljoen euro relancemiddelen hiervoor, worden uitgetrokken voor hybride bussen. Hij is bezorgd dat het e-busprogramma een dusdanige vertraging zal oplopen dat de doelstellingen rond emissievrije bussen tegen 2025 en 2035 niet zullen gehaald worden. Hoe zit het met de verdere aanbesteding? Wat als de piste van de deconsolidatie voor de financiering ervan niet realistisch blijkt? Ook de MORA heeft vragen bij de timing en de Europese regelgeving. Daarbij komt ook nog het transitieproces naar basisbereikbaarheid. Is een deconsolidatie echt nodig? Het buiten de begroting houden heeft ook een kost omdat leningen duurder zullen zijn. Werd onderzocht of voor de vergroening van de busvloot aanspraak kan worden gemaakt op fondsen uit de Europese Green Deal en Next Generation EU? Om welk bedrag zou het gaan en zou een deconsolidatie impact hebben hierop?

De relancemiddelen worden ook ingezet voor de infrastructuur voor de binnenvaart. In welke mate kan de minister hiervoor aanspraak maken op middelen uit de Green Deal? Specifieke maatregelen voor de vergroening van de vloot heeft de spreker niet gevonden. De sector is echter zelf vragende partij. Federaal minister Vincent Van Quickenborne wil de scheepvaart tegen 2050 klimaatneutraal hebben en tegen 2030 de uitstoot van broeikasgassen met minstens 55 procent verlagen. Wat is de ambitie van de Vlaamse Regering? Of wacht de minister wat het CLINSH-project in november 2021 oplevert?

Het is positief dat de Vlaamse overheid inzet op deelmobiliteit. De Vlaamse Regering kende op 13 november 2020 voor 460.000 euro aan coronasteun goed voor de sector. Die is daar niet onverdeeld gelukkig mee omdat er veel voorwaarden aan gekoppeld zijn waardoor een aantal organisaties uit de boot vallen. Hij zal in zijn schriftelijke begrotingstechnische vragen deze vraag hernemen.

Op een schriftelijke vraag van An Moerenhout antwoordde de minister dat zij een onderzoek wil laten uitvoeren naar de bouw van een boortunnel tussen de Tiensesteenweg en de Diestsesteenweg in Leuven om die te verbinden (*Schriftelijke vragen.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 1243). Wat is de geschatte kostprijs en timing van dit onderzoek? De Groenfractie is geen voorstander van studies waar niets mee gebeurt, zoals die over de kilometerheffing voor personenwagens.

Tot slot vraagt hij aan de andere commissieleden om te blijven nadenken hoe voor de nodige gedragsverandering voor de modal shift kan worden gezorgd via een eerlijke herziening van de autofiscaliteit van een belasting op bezit naar een belasting op gebruik. Hij vraagt om de evolutie naar de modal shift te monitoren. Is er hiervoor een nulmeting gebeurd? Zit de minister op schema?

1.7. Tussenkomst van Wim Verheyden

Wim Verheyden zegt dat zijn fractie er ook van overtuigd is dat men voor grote mobiliteitsuitdagingen staat: grote infrastructuurwerken, technologische ontwikkelingen enzovoort. Het is belangrijk dat de geplande investeringen versneld kunnen worden uitgevoerd door de relancemiddelen, gelet op de maatschappelijke en economische uitdagingen.

De Vlaams Belangfractie heeft geen problemen met de mobiliteitsomwenteling die er is gekomen door het coronavirus maar het inzetten op duurzamere vervoersmiddelen mag niet ten koste gaan van de automobilist. De auto wegpesten ten voordele van het openbaar vervoer of andere duurzame vervoersmodi is niet de oplossing. Hij is het niet eens met Lode Ceyssens dat er geïnvesteerd moet worden

in combimobiliteit wanneer er in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een stadstol wordt geheven. Voor het Vlaams Belang gaat het om een en-enverhaal. Er kan geïnvesteerd worden in comfortabel openbaar vervoer maar hij vraagt om met alle partijen deze stadstol tegen te houden. In de ontwerpbegroting heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest 93 miljoen euro ingeschreven voor de invoering ervan en er is al een tarievenplan. Het Waalse Parlement heeft eenparig een motie aangenomen tegen de stadstol. De minister wacht af en zal als het zover is juridische stappen ondernemen. Dat is geen vuist maken. De tol is een aanval op de pendelaar die de boterham komt verdienen in Brussel. Het Vlaams Belang zal het verzet tegen deze stadstol leiden en blijven aankaarten.

Bij de drie pijlers van het beleid van de minister mist Wim Verheyden de basisbereikbaarheid. Men moet er alles aan doen opdat sociaal zwakkeren of bepaalde doelgroepen zoals ouderen en gehandicapten zich comfortabel kunnen verplaatsen. Hij hoort echter ongeruste geluiden van middenveldorganisaties over het openbaar vervoer. Er mag geen kloof ontstaan tussen enerzijds mensen die verplicht worden om gebruik te maken van het openbaar vervoer en het vervoer op maat en degenen die zich dure wagens kunnen veroorloven. Die vrees bestaat bij de middenveldorganisaties.

Vervolgens heeft Wim Verheyden een aantal concrete vragen. De exploitatie van DeWaterbus komt volledig in handen van de Vlaamse overheid. Hij leest in de BBT dat andere vragen over mobiliteit over water worden opgevolgd vanuit de Vlaamse overheid. Betekent dit dat vragen van de vervoerregio’s zullen bekeken worden op hun haalbaarheid? Of komen extra waterbussen in andere vervoerregio’s ten laste van hen?

Wim Verheyden hoort dat de openheid van de vervoerregio’s tegenover de gemeenteraden nog vaak te wensen overlaat. Vele lokale mandatarissen hebben nog steeds geen kijk op de gevolgen van basisbereikbaarheid op het openbaar vervoer en het vervoer op maat in hun gemeente. Ook de lokale burgerplatformen en bijvoorbeeld gehandicaptenverenigingen klagen over het gebrek aan betrokkenheid. Zal de minister dit verbeteren? Hetzelfde geldt voor de betrokkenheid bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen.

Tegen het einde van de legislatuur voorziet de minister 105 miljoen euro voor de uitbouw van 1000 Hoppinpunten. Dat betekent gemiddeld 105.000 euro per punt. Dat lijkt hem weinig. Bij de gemeenten bestaat de vrees dat zij hiervoor veel eigen middelen erbovenop zullen moeten investeren. Is de minister bereid om dit budget te verhogen door een deel van de relancemiddelen hiervoor te gebruiken?

De toegankelijkheidsstatus van de haltes werd door De Lijn geïnventariseerd. Amper 10 procent van de haltes blijkt toegankelijk voor personen met een motorische beperking, en met assistentie 26 procent. Bijna 5 procent van de haltes is voorzien van een tactiele begeleiding voor mensen met een visuele beperking. Er wordt 1,8 miljoen euro aan bijkomende middelen voorzien voor het Masterplan Toegankelijke haltes. Is dat bedrag voorbehouden voor de gemeenten? Zo niet, wil de minister een extra financiële stimulans voorzien?

Voor de aanpak van de grijze punten wordt samengewerkt met FEBIAC en IBM. Hoe verloopt die samenwerking? Kan de minister een stand van zaken geven? Hij leest in de BBT dat in 2020 296 gevaarlijke punten op de dynamische lijst, staan, waarvan 97 nieuwe. En verder: “Van de 296 locaties zijn er 85 (29 procent) aangepakt. Voor 28 locaties zijn er kleine ingrepen gepland in 2020 en voor 53 locaties is een meer uitgebreide oplossing gepland of zijn de werken momenteel in uitvoering. Voor de overblijvende 119 locaties wordt op de korte termijn bekeken of maatregelen mogelijk zijn. Hierbij streef ik zo spoedig mogelijk naar een duidelijk plan van aanpak met een tijdpad voor de uitvoering. Langer talmen is immers

onaanvaardbaar. Daarom maakt de Vlaamse Regering bijkomend middelen vrij om dergelijke gevaarlijke punten aan te pakken. Het budget wordt opgetrokken van 30 miljoen euro tot 80 miljoen euro in 2021." Wat is de stand van zaken en het tijdspad voor de aanpak van de 119 locaties? Hij vraagt om hiervoor meer relancemiddelen in te zetten.

De binnenvaart heeft in Vlaanderen een zeer groot potentieel met een bevaarbaar netwerk van meer dan 1000 kilometer. Meer dan 80 procent van de ondernemingen bevindt zich op maximum 10 kilometer van een waterweg. In de BBT verduidelijkt de minister dat ze de binnenvaart als een volwaardige en aantrekkelijke vervoersmodus ziet. Bedrijven moeten echter ook hiervan overtuigd worden. De minister stelt een visienota en een actieplan modal shift op. Wat is de stand van zaken en hoeveel bedrijven werden al overtuigd? Hoe zal de minister bedrijven overtuigen die niet aan een laad- en loskade zijn gelegen?

Voor de Vlaams Belangfractie moet de regelgeving voor de estuaire vaart versneld worden aangepakt om de beperkingen waarvan sprake in de BBT, weg te werken. Hoe zal de minister ervoor zorgen dat er meer schepen ingezet kunnen worden en wat is de timing?

Wim Verheyden leest in de BBT dat in 2018 het tweede proefproject rond LZV's van start ging. In het najaar van 2020 werd een eerste evaluatie gemaakt en in juni 2023 volgt de definitieve evaluatie. Kan dit niet versneld worden? LZV's zorgen voor minder verkeersdeelnemers en een verhoogde veiligheid en doorstroming. Velen zullen ook de haven van Antwerpen aandoen en zo de hinder door de Oosterweelwerken verminderen.

De uitbaters van de regionale luchthavens ontvangen werkings- en investeringssubsidies vanwege het Vlaamse Gewest. Er komt een nieuwe subsidieovereenkomst. De uitbater EGIS is een Franse multinational die voor 75 procent eigendom is van de Caisse des Dépôts en voor 25 procent in handen is van het management en de werknemers via een fonds. Het is schrijnend dat EGIS een beroep kon doen op coronamiddelen tijdens de eerste lockdown. Het gaat om Vlaams belastinggeld dat naar de Franse schatkist ging. Daarom vraagt hij meer informatie over de nieuwe subsidieovereenkomst.

De minister wil ambitieuzer zijn wat betreft de verdere uitrol van publieke laadpalen voor personenwagens. Ze streeft naar 30.000 extra laadpunten tijdens deze legislatuur of 6000 laadpunten per jaar. Uit een recent mediabericht blijkt dat de minister niet op schema zit. Volgens het EAFO telt België momenteel 8246 publieke laadpunten, waarvan slechts 431 snelladers. Is er een plan van aanpak om de doelstellingen te halen?

De fietspaden moeten volgens de minister future-proof worden gemaakt. Hij leest verder in de BBT: "De ambitie is om een schaalsprong fietsbeleid te maken. Hiervoor werd een nieuwenetwerkorganisatie uitgewerkt, waarbij de steden en gemeenten, provincies en Vlaamse overheid vanuit een gezamenlijke fietsagenda samenwerken om het fietsen in Vlaanderen een 'nieuwe boost' te geven. In het kader van de schaalsprong worden in 2021 'fietsdeals' afgesloten door verschillende overheden en beleidsdomeinen." Hij vraagt meer verduidelijking hierover. Wat is de specifieke insteek van elke overheid en elk beleidsdomein? Hij vraagt om bij de aanleg van fietspaden rekening te houden met de verschillende soorten fietsers.

In zijn advies over de BBT formuleert de MORA twaalf aanbevelingen. Zo wil de MORA dat visies worden gerealiseerd in plaats van steeds nieuwe te ontwikkelen. Verder klaagt de MORA aan dat de Mobiliteitsvisie 2040 weinig aandacht krijgt in de BBT. Bij de voorbereiding ervan kwamen de vele deelvisies die worden

opgesomd in de BBT niet aan bod en is het dus ook niet duidelijk wat hun verhouding is tot de Mobiliteitsvisie 2040.

Verder merkt de MORA op dat het ontbreken van een uitgewerkte onderzoeksagenda in de BBT een gemiste kans is. Daar was nochtans sprake van in de beleidsnota en de MORA vroeg om hiervan snel werk te maken. De MORA vraagt daarom opnieuw om deze vorm van onderzoek te versterken en om hiervoor samen te werken met het mobiliteitsmiddenveld. De onderzoeksresultaten moeten snel en transparant ter beschikking worden gesteld van dit middenveld, het Vlaams Parlement en de academische wereld. Dat is bijzonder belangrijk.

Voor het verkeersveiligheidsbeleid dringt de MORA erop aan om bij de planning en de governance ervan te steunen op expertise van alle relevante instellingen en organisaties. De MORA suggereert bijvoorbeeld een platform zoals het Vlaams Forum Verkeersveiligheid. Zal de minister deze drie adviezen van de MORA, maar ook de negen andere opnemen in de toekomstige BBT's?

Tot slot klaagt de bouwsector aan dat ze weinig offertevragen binnenkrijgt van de Vlaamse overheid voor wegen- en infrastructuurwerken, terwijl de middelen er nu zijn. Naar de reden is het gissen. Het snel starten van de werken zou goed zijn voor de werkgelegenheid, faillissementen voorkomen en minder overheidssteun noodzakelijk maken.

1.8. Tussenkomst van Rita Moors

Rita Moors leest in de BBT dat de minister het grensoverschrijdend openbaar vervoer zal verbeteren met onder meer de realisatie van het Spartacusproject en de elektrificatie van de spoorlijn 19 Mol-Hamont-Weert. Welke concrete stappen zijn hiervoor voorzien in 2021?

Voor het project Noord-Zuid Limburg is een investering van 9,4 miljoen euro voorzien. Ook hier vraagt de spreker naar de concrete stappen.

Met de relancemiddelen zal bijkomend geïnvesteerd worden in het project van de opwaardering van het Albertkanaal. Dat juicht ze toe. Tot slot vraagt ze een stand van zaken van de ontsluiting van de Kolenhaven in Lummen.

1.9. Tussenkomst van Koen Daniëls

Koen Daniëls vindt het positief dat er voor het haventracé langs de E34 werkbanken worden georganiseerd. Hij vraagt toch meer afstemming tussen het Departement MOW en AWV. Het haventracé wordt door AMT begeleid. Hun projectgebied stopt aan de N451, de verbinding tussen Verrebroek en Vrasene. Het probleem is dat de parallelwegen langs de E34 die in beheer zijn van AWV, ook de achterliggende gemeenten Sint-Gillis-Waas en Stekene en een aantal industriegebieden ontsluiten. Dat wordt echter niet mee in rekening genomen. Hij vraagt om dit te bekijken.

Voor de verdere uitvoering van het Sigmaplan mist hij een timing in de BBT, net zoals voor de verhoging van de kaaimuren in Antwerpen.

Het budget van de vervoerregio Waasland zou verminderen met 5 procent, terwijl er een groei van het aantal reizigers met 9,1 procent wordt voorspeld. Hij vindt dit opmerkelijk en vraagt de minister of ze dit kan verduidelijken.

Wat is de timing en het budget voor de renovatie van de Beverentunnel?

Wat het educatief aanbod betreft, vraagt hij of dit gaat om een voorzetting van het bestaande. Of zijn er nieuwe initiatieven en projecten?

Voorziet de minister een vast bedrag voor de inrichting van veilige schoolomgevingen? Is het budget eindig? Of gaat het om een percentage van de inrichtingskosten?

Wat is de verdere timing voor de financiering van het complex project ECA?

Verder vraagt hij wanneer welke trajectcontroles worden voorzien? In welke mate kunnen ze ingezet worden voor de trajectcontrole van doorgaand zwaar verkeer om het zo te weren? Door de verschillende bestuursniveaus wordt de verantwoordelijkheid voor doorgaand zwaar verkeer naar elkaar doorgeschoven.

Tot slot bedankt hij de minister voor de versterking van de schoolbuslijnen en om te bekijken of na januari 2021 de aanbesteding kan worden voortgezet.

1.10. Tussenkomst van Marius Meremans

Marius Meremans is tevreden met het fietsbeleid maar ook hij stelt zich vragen bij de realisatiegraad van fietspaden. Kan AWV het tempo aan? Hij vreest dat het grote budget niet op een redelijke termijn zal omgezet worden in realisaties. Is het mogelijk om extra hulp in te roepen om bijvoorbeeld gevaarlijke punten op korte termijn weg te werken? Hij denkt dan vooral aan de kleinere gemeenten. Moet een en ander worden uitbesteed?

De Vlaamse Waterweg trekt 11 miljoen euro per jaar uit. Welke projecten zijn er voorzien in 2021?

Over de hervorming van het Pendelfonds zal de minister samen met de commissie van gedachten wisselen. Wat is de timing voor de implementatie van de hervorming?

De vernieuwing van de stuwen en sluizen op de Dender staat op de agenda. In Aalst gaan de werken verder, in Geraardsbergen loopt een juridische procedure van wat hij de groene taliban noemt. Dat is problematisch. De stuwen en sluizen moeten dringend worden vernieuwd en hij vraagt om dit prioritair te behandelen om zo de veiligheid van de bewoners te waarborgen.

1.11. Tussenkomst van Martine Fournier

Martine Fournier benadrukt het belang van het fietsbeleid. Dankzij het relanceplan is er 335 miljoen euro beschikbaar voor 2021. De valkuil bestaat erin hoe de minister op een dergelijke korte termijn budgetten zal kunnen toewijzen aan projecten en deze realiseren. Er werden al twee belangrijke stappen hiervoor gezet: het decreet van 16 oktober 2020 tot wijziging van de artikelen 2, 10 en 15 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, wat de invoering van een minnelijke onderhandelingstermijn betreft en de hervorming van de afdeling Vastgoedtransacties. Dit laatste behoort tot de bevoegdheid van minister Diependaele die in een antwoord op een vraag om uitleg van haar meedeelde dat de hervorming al gerealiseerd is (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2020-21, nr. 528). Hierdoor zal de afdeling sneller en efficiënter kunnen werken. Welke extra stappen zal de minister nog zetten om de doorlooptijd van dossiers te versnellen?

Ze maakt zich zorgen over de samenwerking tussen de verschillende bestuursniveaus voor de uitrol van het fietsbeleid. Ze verwijst naar vragen om uitleg die ze hierover al stelde, onder meer over de rol van de provincies (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2019-20, nr. 2538). De minister is geen voorstander van een apart budget

voor de provincies maar de minister zou wel meer met hen overleggen. In de plaats van de fietsteams zou de minister een netwerkorganisatie – een samenwerking tussen steden en gemeenten, provincies en de Vlaamse overheid – in het leven roepen om het functioneel fietsen een boost te geven. Wat is de stand van zaken? Zou het niet beter zijn om een Vlaamse fietsmanager per provincie aan te stellen? Die kan fietsdossiers beter coördineren en versneld uitvoeren.

Er bestaan vele mobiliteitsverenigingen voor het fietsbeleid. Zij zijn een meerwaarde voor het beleid, zoals Fietsberaad Vlaanderen. Ze vraagt om deze organisaties voldoende middelen te blijven geven.

Net zoals tijdens de vorige legislatuur vraagt ze transparantie over de besteding van de 335 miljoen euro. Er moet vermeden worden dat te veel budget naar studies en onteigeningen gaat.

Het is positief dat voor de bepaling van de gevaarlijke punten het gewicht van de zwakke weggebruikers werd verhoogd, maar de verkeersveiligheidscijfers zijn niet goed. De kwetsbare weggebruiker vraagt hierbij bijzondere aandacht. De minister kondigde aan dat er een nieuw verkeersveiligheidsplan komt. Wanneer wordt dit verwacht?

Over de problemen met de snelwegparkings werd al meermaals in de commissie gedebatteerd. Ze mist in de BBT de initiatieven die de minister toen voorstelde (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2019-20, nr. 3388 en 3466). Ze leest wel dat in 2021 wordt gewerkt aan de beveiliging van snelwegparkings die gevoelig zijn voor de transmigratieproblematiek, onder meer via hekken, een betere toegang voor de politie, middenbermbeveiliging en camera's. Het gaat echter verder dan de transmigratieproblematiek. Ze denkt aan extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens en sanitaire voorzieningen voor chauffeurs. Zullen hiervoor extra budgetten worden voorzien?

Ze vraagt aandacht voor de grensoverschrijdende mobiliteit en voor overleg met buurlanden. Beslissingen die buurlanden nemen hebben soms ook impact op de Vlaamse mobiliteit. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de sluiting van de grenzen.

Voor het goederenvervoer kiest de minister resoluut voor het vervoer over water. De bruggen over het Albertkanaal worden versneld verhoogd en daarvoor wordt 96 miljoen euro extra voorzien. Er is 20 miljoen euro voor extra kaaimuren en 35 miljoen euro opdat binnenvaart mogelijk blijft bij droogte. Haar fractie onderschrijft deze investeringen maar ze was verbaasd om te vernemen dat het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen opmerkt dat deze drie voorstellen al in ontwikkeling zijn. Geen enkele maatregel kadert binnen de 30 procent klimaatgerelateerde Next-Generation-EU-projecten waarbij uitdrukkelijk wordt verwezen naar 'Investments in relation to the Green Deal transition'. Ze zullen volgens de sector de Green Deal klimaatdoelstellingen voor de binnenvaart voor uitstootreductie niet vooruithelpen. Wat vindt de minister van de opmerkingen van het Kenniscentrum Vlaamse Binnenvaart? Welke bijkomende maatregelen zal ze nemen om de uitstoot in de sector te verminderen?

Tot slot dankt ze de minister voor de aandacht die ze aan de Vlaamse kust schenkt in de BBT.

1.12. Tussenkomst van Maarten De Veuster

Maarten De Veuster is ook tevreden met de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Door de shift naar goederenvervoer over water zal de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeteren.

Hij dacht dat een aantal investeringen voor de binnenvaart zouden ingediend worden in het kader van Next Generation EU. Waarom gebeurt dit niet?

De minister deelt in de BBT mee dat wordt bekeken of bijkomende haltes/aanlegsteigers voor de Antwerpse waterbus nodig zijn. In welke regio wordt dit bekeken en wanneer zal de studie afgerond zijn? Hoe evalueert de minister dit project tot op heden? Moet de waterbus rendabel zijn of wordt, net zoals voor ander openbaar vervoer, aanvaard dat het niet volledig kostendekkend moet zijn?

De bouwfirma Koninklijke BAM Groep trekt zich grotendeels terug uit de bouwwerken voor het Oosterweelproject. Wat zijn hiervan de gevolgen voor het budget en de timing? Hebben de andere aannemers voldoende middelen om dit te compenseren?

De minister zal samen met NMBS en Infrabel werk maken van de uitvoering van de prioritaire spoorprojecten opgenomen in het samenwerkingsakkoord. Hiervoor worden een aantal studies uitgevoerd. Over welke studies gaat het? Blijft het bij elf Vlaamse spoorprioriteiten of komt er een uitbreiding? Hoe verloopt het overleg met de nieuwe Federale Regering? Infrabel stelt dat de projecten mogen uitgevoerd worden zolang de Vlaamse overheid ze maar betaalt. Zelf voorziet Infrabel voorlopig geen budget. Wat is het standpunt van de minister?

Over de LZV werd in het najaar 2020 een eerste evaluatie gemaakt. Wat zijn de resultaten?

Tot slot wijst hij erop dat pijpleidingen gezien worden als een volwaardige transportmodus. De pijpleidingenvisie wordt in 2021 gefinaliseerd. Welk aandeel in de modal split ziet de minister hiervoor haalbaar? Is er voldoende plaats voor de leidingenstroken langsheen de snelwegen en kanalen?

1.13. Tussenkomst van Karin Brouwers

Karin Brouwers zegt dat voor De Lijn als interne operator 2021 een belangrijk scharnierjaar is: een nieuwe directeur-generaal, een Masterplan Toegankelijke haltes, de voorbereiding van de invoering van basisbereikbaarheid, de benchmark en een nieuwe beheersovereenkomst. De timing voor ReTiBo om alle abonnementen op een kaart te krijgen, werd eens te meer niet gehaald en daarvoor is 2021 ook de nieuwe deadline.

Wanneer wordt het Masterplan Toegankelijke haltes concreet verwacht? In de BBT staat er najaar 2021. Dezelfde vraag geldt voor de internationale benchmark.

Wordt de regeling voor autocarondernemingen die zogenaamde spitsbussen inzetten, verlengd tot bijvoorbeeld 30 juni 2021?

De pilootprojecten voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs keerden jaarlijks weer in de beleidsbrieven en nu ook in de BBT. Hoelang blijven ze nog verder lopen of worden ze uitgebreid? Of gaat de minister maatwerk voorzien zodat deze kinderen niet meer zolang op de bus moeten zitten? Wat is het plan?

De CD&V-fractie blijft zich grote zorgen maken over de vergroening van de vloot van De Lijn. In het regeerakkoord werden hierover duidelijke afspraken gemaakt: 2035 emissievrij in heel Vlaanderen, en de stadskernen tegen 2025. Het dossier van bijna duizend elektrische bussen werd plots on hold gezet. Een tijd later werden de projecten met de zelfrijdende e-bussen afgevoerd. De Lijn toont zich wat de vergroening betreft weinig ambitieus. De hybride bussen vindt ze maar een halve oplossing want niet emissievrij. De deconsolidatie wordt gezien als de oplossing voor de aankoop van de e-bussen. De MORA is in haar advies over de

deconsolidatie erg kritisch. Wat is de reactie van de minister hierop? Welke ambitie heeft de minister voor het elektrisch rijden bij De Lijn? Is er een stappenplan?

Over het afvoeren van de projecten met de zelfrijdende bussen is ze erg teleurgesteld. Zo worden de dromen afgepakt van de steden die zich engageerden voor het proefproject. Om het contrast te tonen verwijst Karin Brouwers naar de stad Eindhoven die tegen 2030 een zogenaamde Brainportlijn zal openen met zelfrijdende bussen tussen een aantal attractiepolen. Als Vlaanderen aan de top wil blijven voor innovatie, mag men niet achterblijven.

In de BBT is er in het kader van basisbereikbaarheid sprake van de mogelijke oprichting van een vervoersautoriteit. Is dit nieuw? Wat wordt ermee bedoeld?

De gepersonaliseerde producten bij De Lijn klinken veelbelovend. Zullen deze nieuwe formules kunnen worden meegenomen in de app en website van de mobiliteitscentrale? Daar gaat ze van uit. Dezelfde vraag stelt ze over de druktebarometer. Zal die meter in de toekomst worden verbeterd door gebruik te maken van realtimegegevens in plaats van historische data?

De minister heeft de ambitie om tegen 2025 de stadsdistributie emissievrij te maken. De minister zal hiervoor in 2021 stappen zetten en kijkt hiervoor ook naar de centrumsteden. Verder wil de minister het waterwegennetwerk gebruiken voor de bevoorrading en belevering van steden. Heeft de Vlaamse overheid hiervoor al mee geïnvesteerd? Hoe worden de steden betrokken? De MORA vraagt wel om niet beleidsmatig te verplichten welke specifieke modi in het stedelijke goederenvervoer zouden moeten gebruikt worden maar om alle vervoersmodi in te zetten om de stedelijke distributie efficiënter te maken. Hoe ziet de minister de samenwerking met de steden?

1.14. Tussenkomst van Paul Van Miert

Paul Van Miert vraagt naar de stand van zaken voor de rijopleiding, na de vernietiging door de Raad van State van het ministerieel besluit. Hoe zal de minister dit verder aanpakken? Hij vertrouwt erop dat de minister de kwaliteit van de opleiding zal bewaren. Tijdsduur is voor zijn fractie eerder van ondergeschikt belang, zolang het maar een kwalitatieve opleiding is.

Het dossier van de GAS-boetes die lokale besturen kunnen uitschrijven voor beperkte snelheidsovertredingen op wegen waar 30 kilometer per uur of 50 kilometer per uur de maximumsnelheid is, leeft ook sterk in de Commissie voor Binnenlands Bestuur, Gelijke Kansen en Inburgering. De lokale besturen zijn hierin erg geïnteresseerd, onder meer omwille van de financiële opbrengsten. Er zijn nog enkele federale hinderpalen. Paul Van Miert vraagt de minister om dit dossier verder te trekken, in overleg met de VVSG. Hij krijgt veel vragen van burgers om deze snelheidsbeperkingen te handhaven. De politie doe wat ze kan maar wordt geconfronteerd met een beperkt aantal manschappen.

2. Antwoorden van de minister

2.1. Fiets

Minister Lydia Peeters dankt de parlementsleden voor de positieve reacties op de enorme fietsinvesteringen. De opvolging van fietsinvesteringen verloopt via de periodieke rapportage over de uitvoering van het GIP. Het ontwerp werd op 22 november 2020 overgemaakt aan de commissieleden. Voorlopig betreft dit een opvolging van de vastleggingskredieten (bij gunning van projecten). In de toekomst zullen ook de realisaties (betalingen/vereffeningskredieten) kunnen opgevolgd worden via het GIP (zie verder). Het klopt dat de aanleg van fietspaden vaak

gepaard gaat met projecten in samenwerking met een ander beleidsdomein of andere lokale besturen. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de aanleg van een fietspad gecombineerd met rioleringswerken. De minister plant hierover veel overleg met haar collega-ministers, maar ook met provinciale en lokale besturen. De samenwerking met andere partijen wordt verder ook opgenomen in het kader van het project Schaalsprong fietsbeleid. Nog betere afspraken kunnen het onderwerp uitmaken van een zogenaamde fietsdeal.

Wat betreft de transparantie omtrent de subsidies voor lokale besturen zal het Departement MOW zorgen voor een overzichtelijke landingspagina waarin de subsidies zullen worden weergegeven. De beleidsmedewerkers van het departement en de verschillende entiteiten staan altijd ter beschikking voor vragen van lokale besturen. Verder is er overleg met het VVSG van waaruit informatie doorstroomt naar de lokale besturen. Ook op het kabinet van de minister vindt overleg plaats met burgemeesters en schepenen. De transparantie is er dus.

Op de vraag naar de verdeling van de middelen van relanceplan voor 2021 en 2022 antwoordt de minister dat 250 miljoen euro van de 865 miljoen euro bestemd is voor fietsinfrastructuur. 125 miljoen euro extra fietsinvesteringen is voorzien in 2021 en eveneens 125 miljoen in 2022. Dat betekent dat in totaal 335 miljoen euro is voorzien in 2021 en nog eens hetzelfde bedrag in 2022. Deze middelen worden verdeeld over verschillende entiteiten. De minister noteerde de bezorgdheid van de commissieleden of al deze middelen vastgelegd kunnen worden. Ze is er zich van bewust dat de opvolging zeer belangrijk is om de doelstellingen te behalen. Naast de investeringsprojecten zijn er ook veel onderhoudsprojecten.

In verband met de reorganisatie van het fietsteam zegt de minister dat, zoals reeds eerder aangegeven in de commissie, samenwerking en afstemming tussen verschillende entiteiten binnen de Vlaams overheid enerzijds en tussen het Vlaamse en de andere beleidsniveaus anderzijds cruciaal blijft. Er is daarom beslist een overlegforum op te starten waar de Vlaamse overheid, de steden en gemeenten en de provincies op een evenwaardig niveau kunnen opereren. Daarvoor werd een netwerkorganisatie uitgewerkt in het kader van een schaalsprong fietsbeleid waarbij de steden en gemeenten, provincies en Vlaamse overheid op een gelijkwaardig niveau samenwerken om het fietsen in Vlaanderen een boost te geven en het functionele fietsen in Vlaanderen verder te stimuleren. In november 2020 zal een externe programmamanager van het project Schaalsprong fietsbeleid van start kunnen gaan. De selectieprocedure is doorlopen. In het kader van deze schaalsprong zal worden bekeken op welke manier de versnelling van fietsinvesteringen nog verder kan verwezenlijkt worden, naast de belangrijke budgettaire inspanningen die reeds een feit zijn. Samen met de vervoerregio’s en de provincies worden de prioritaire projecten in kaart gebracht.

Wat een lijst van missing links aan fietsinfrastructuur betreft, zegt de minister dat er een inventarisatie is van de fietssnelwegen en er is het rapport over de staat van de fietspaden langs de gewestwegen. Op basis daarvan is het mogelijk om een aantal zwakke schakels en missing links in het fietsroutenetwerk te identificeren. Deze informatie is grotendeels beschikbaar op kaart, maar enkele blinde vlekken moeten nog worden weggewerkt. Dat geldt zowel voor het BFF, de fietssnelwegen als voor de fietspaden langs gewestwegen. Met de vervoerregio’s en lokale besturen zal worden bekeken welke missing links prioritair moeten worden aangepakt. Dit zal gebeuren op basis van objectieve criteria: fietspotentieel, staat/conformiteit van de fietsinfrastructuur en veiligheid. Deze aanpak zal de komende jaren worden uitgerold.

De opmaak van het nieuwe Vademecum Fietsvoorzieningen verloopt volgens schema. Verschillende stakeholders zijn hierbij betrokken. De publicatie is voorzien in het voorjaar van 2021. AWV streeft ernaar om voor elk nieuw uitvoeringsdossier

de ontwerprichtlijnen uit het vademecum te behalen. Zoals eerder gezegd werden in 2019 de aanbevolen breedtes gehaald en de minister hoopt hetzelfde voor 2020.

Zoals gezegd in de commissievergadering van 22 oktober 2020 verwacht de minister door de toenemende investeringen in fietsvoorzieningen een structurele groei in de conformiteit van de Vlaamse fietspaden. Hierover zal in 2022 gerapporteerd worden via het rapport Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen.

Er werd gevraagd naar hoe aan het Vlaams Parlement zal gerapporteerd worden hoeveel geld er effectief werd uitgegeven aan fietspaden, daarbij een onderscheid makend tussen kilometers fietspad, onteigeningen, nutsvoorzieningen enzovoort. De minister zegt dat geprobeerd wordt om dit allemaal in kaart te brengen en te objectiveren. In de toekomst zal dit kunnen worden opgevolgd via de GIP-rapportering. Bij een onteigening is het echter niet altijd makkelijk om het aandeel pro rata in te schatten en dan gebeurt dit op forfaitaire basis. Het aandeel fiets binnen elke investeringsproject wordt uitdrukkelijk bepaald en er wordt ook aangegeven op welk onderdeel van het project de investering betrekking heeft (onteigening, studie, werken). Dit was in het verleden niet altijd het geval. Er zal dus in elk geval meer transparantie zijn.

Er werd opgemerkt dat het ingewikkeld is dat er naast het Fietsfonds ook middelen voor fietsbeleid zijn via trekkingsrechten voor de gemeenten via het budget van minister Somers. Minister Lydia Peeters zegt dat ze alleen maar kan toejuichen dat er op die manier nog meer wordt geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. Ze overlegt verder met minister Somers om na te gaan hoe dit nog meer en duidelijker kan worden gecommuniceerd naar de lokale besturen. Ze vindt het positief dat er ook vanuit andere beleidsdomeinen zoals Toerisme of Sport in het fietsbeleid wordt geïnvesteerd. Op die manier en met het project Schaalsprong fietsbeleid hoopt ze koploper Nederland bij te benen in het aantal fietsers.

Er werd gevraagd naar meer verduidelijking over de nieuwe netwerkorganisatie. De minister stelt dat dit zal duidelijk worden wanneer het project Schaalsprong fietsbeleid officieel is opgestart, na de aanstelling van de externe programmamanager. De verkenningsronde die voorafging aan het project Schaalsprong fietsbeleid gaf een duidelijk zicht op de fietsuitdagingen in Vlaanderen. Die uitdagingen zijn bovendien onlosmakelijk met elkaar verweven. Pas als op alle uitdagingen tegelijk kan worden ingezet en vooruitgang wordt geboekt, zullen de resultaten elkaar onderling versterken en een maximale impact hebben. Het voorstel voor de werkagenda is opgebouwd uit twee kerndoelen en vier kernopgaven en te ontwikkelen middelen. Elke opgave wordt vertaald in concrete actielijnen. Deze zullen worden uitgewerkt in het kader van de fietsdeals, waar de externe programmamanager een aanjagende functie in zal opnemen.

Op de vraag of het Fietsteam niet beter per provincie wordt georganiseerd, antwoordt de minister dat ze de aansturing van fietsinvesteringen eerder ziet op het niveau van de vervoerregio's, waarbinnen gemeenten, provincies en de Teams MOW structureel overleg plegen.

Er werd gevraagd om te zorgen voor voldoende middelen voor de middenveldorganisaties zoals Fietsberaad Vlaanderen. De minister is van mening dat Fietsberaad Vlaanderen al heeft aangetoond dat ze zelf ook met succes op zoek kunnen gaan naar extra middelen, bijvoorbeeld het budget voor het project Velopark. Omdat dit kennisorgaan ook ten dienste staat van gemeenten draagt ook de VVSG aan de werkingskosten bij. Voor concrete projecten werd ook al financiële steun verkregen van de provincies, bijvoorbeeld voor de Fietstelweek. Op basis van het werkprogramma wordt telkens bekeken of er voldoende middelen zijn om dit uit te voeren. De werking en financiering Fietsberaad Vlaanderen wordt binnenkort geëvalueerd.

Welke projecten van De Vlaamse Waterweg zijn er in 2021 rond jaagpaden? In het ontwerp van GIP 2021 zijn alle projecten en bijhorende budgetten terug te vinden waaraan De Vlaamse Waterweg in 2021 middelen zal toewijzen die gerelateerd zijn aan investeringen in jaagpaden. In totaal gaat het om een budget van ongeveer 12,8 miljoen euro. Daarnaast investeert De Vlaamse Waterweg ook nog in de realisatie van een aantal fietsbruggen en in fietsinfrastructuur als onderdeel van andere projecten. In totaal gaat het zo om een investering van ongeveer 38,7 miljoen euro van De Vlaamse Waterweg in fietsprojecten.

Wat de evaluatie van het Pendelfonds betreft, verwijst de minister naar de commissievergadering van 22 oktober 2020 (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2020-21, nr. 163). De aanbevelingen in de evaluatie zijn vrij breed geformuleerd. Zoals gezegd zijn een aantal belangrijke actoren nog niet geconsulteerd. De minister vindt het belangrijk dat dit nog kan gebeuren. Ook deze commissie zal dit verder bekijken om na te gaan hoe de drie aanbevelingen concreter kunnen worden uitgewerkt. Het gaat ten eerste om de afstemming met de mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. Ten tweede het lanceren van een oproep met de nadruk op kmo's en tot slot de relatie met de politiek inzake bedrijventerreinmanagement versterken.

2.2. Verkeersveiligheid

De minister herhaalt dat vanuit het relanceplan extra investeringen in fietsinfrastructuur zijn voorzien zodat zowel in 2021 als in 2022 de fietsinvesteringen worden opgetrokken tot 335 miljoen euro per jaar. Ze is het niet eens dat dit een beleid wordt genoemd dat ter plaatse blijft trappelen. Ter vergelijking: in 2018 en 2019 ging het respectievelijk om 140 en 180 miljoen euro.

Daarnaast wordt ook het investeringsbudget voor andere verkeersveiligheidsmaatregelen gericht vergroot. Er is de aanpak van de gevaarlijke punten waar de kwetsbare weggebruiker vaak het slachtoffer is. In 2020 was er hiervoor 30 miljoen euro voorzien. Hierbij komt in 2021 een extra financiële injectie van 50 miljoen euro. Dat is 80 miljoen euro in totaal. Voor het conflictvrij maken van verkeerslichtengeregelde kruispunten wordt een extra budget van 20 miljoen euro uitgetrokken. Voor het veilig maken van de schoolroutes is 30 miljoen euro voorzien om te verdelen over de gewest- en gemeentewegen. De laatste hand wordt gelegd aan het besluit van de Vlaamse Regering voor het subsidiereglement.

Voor trajectcontroles wordt voor 2021 iets minder dan 15 miljoen euro voorzien. 4,4 miljoen euro is voor vragen tot plaatsing van een trajectcontrole, roodlicht- of snelheidscamera door een lokaal bestuur. De aanvraagprocedure zal vereenvoudigd worden (zie verder).

Het verkeersveiligheidsplan wordt geactualiseerd in 2021, waarin sensibilisering en andere maatregelen en acties aan bod zullen komen. De minister meent dat die sensibiliseringscampagnes grondig moeten bekeken worden met onder meer VSV, Vias, MOW, AWV, partners inzake slachtofferbejegening enzovoort.

In tegenstelling tot zij die overtuigd zijn dat de Vlaamse overheid de zone 30 moet invoeren in de bebouwde kom in heel Vlaanderen, blijft Lydia Peeters vasthouden aan haar standpunt dat ze gelooft en vertrouwen heeft in de lokale besturen. Zij kennen het grondgebied van hun stad of gemeente en de situatie ter plaatse het beste. In de krant van 26 november las ze het standpunt van de Antwerpse gouverneur dat 30 kilometer per uur mogelijk aangewezen is waar een vermenging is van verschillende vervoersmodi. Dat is misschien ook een goed voorstel. Hoe dan ook zijn de lokale besturen het best geplaatst volgens de minister om deze beslissing te nemen. Ze wijst er bovendien op dat de handhaving en de verkeersinfrastructuur bij het invoeren van een zone 30 belangrijk is. Anders heeft het weinig zin.

De veilige schoolroutes maximaal conflictvrij maken wil ze doen door knelpunten op gewestwegen in kaart te brengen. De onderwijsinstellingen hebben hier kennis van en kunnen dit melden. Het AWV maakt die oefening momenteel. Ook lokale besturen en de lokale politie kunnen knelpunten signaleren. Via het relanceplan voorziet de Vlaamse Regering 30 miljoen euro voor 2021, te verdelen over gewestwegen en gemeentewegen. Verdere modaliteiten worden nog uitgewerkt. De exacte details over de toe te kennen subsidies per lokaal bestuur zit in de finale fase voor het besluit van de Vlaamse Regering. Ze is het eens met de MORA dat de aanvraagprocedure zo eenvoudig mogelijk moet zijn.

De vraag werd gesteld of men de Vision Zero 2050 wil verlaten. Nul slachtoffers tegen 2050 is een Europese doelstelling met tussentijdse Europese targets. De minister houdt hieraan vast maar het valt niet uit te leggen aan een familielid van een dodelijk verkeerslachtoffer dat men streeft naar nul verkeersslachtoffers in 2050. De ambitie moet zijn om dat ten laatste morgen al te realiseren. De overkoepelende doelstelling blijft het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door middel van ongevallenpreventie en ernstreductie. Ongevallenpreventie: hoe meer ongevallen voorkomen kunnen worden, des te minder curatieve maatregelen achteraf nodig zijn. Wanneer er toch ongevallen plaatsvinden, streeft men ernaar om ernst van de ongevallen te beperken. Daarnaast wordt een stap verder gezet in het curatieve aspect. In tegenstelling tot de traditionele benadering beperkt men zich niet tot letselbeperking en letselbehandeling. Er wordt ook dieper ingegaan op de ongevallen en ongevalslocaties zelf. De minister is ervan overtuigd dat de ongevallen en ongevalslocaties zelf problemen weerspiegelen die curatief moeten behandeld worden. De volgende maanden wordt hierover overlegd met vele partners.

Het hanteren van venstertijden voor vrachtverkeer in de omgeving van scholen is ook al meermaals aan bod gekomen in de commissie, stelt de minister. Ook in dit dossier blijft ze vasthouden aan de lokale autonomie omdat de kennis van de lokale situatie daar aanwezig is. Ze wil hen faciliteren, stimuleren en subsidiëren.

Er werd gevraagd of het educatief aanbod zal bestaan uit nieuwe projecten of dat de huidige educatieprojecten worden voortgezet. De Vlaamse overheid blijft investeren in, en werken aan, de continuering en optimalisering van het aanbod inzake verkeerseducatie, met een volledige verticale leerlijn in het onderwijs als streefdoel. Recent werd het aanbod voor het secundair onderwijs verruimd met een digitaal leerplatform voor leerlingen en leerkrachten. In eerste instantie komt de eerste graad van het secundair onderwijs aan bod. Dit omwille van de nieuwe eindterm rond verkeer die daar al van kracht is. De leerlingen kunnen op het leerplatform hun verkeerskennis bijschaven of zich verdiepen in gevaarherkenning en gedrag in het verkeer met thema’s als zichtbaarheid, dode hoek, gedrag en attitude. Leerkrachten vinden er lesmateriaal over alle thema’s en kunnen oefenresultaten van leerlingen opvolgen. De lopende projecten worden opgevolgd en geëvalueerd om zo het aanbod stelselmatig te verbeteren en uit te breiden. Met andere woorden, de goede projecten worden voortgezet en er wordt stelselmatig aangevuld waar nodig. Verder wil de minister naast het onderwijs de nodige verkeers- en mobiliteitseducatie aanbieden. Ze geeft het voorbeeld van opleidingen voor speedpedelecs van de VVSG of de opleidingen die via privé-initiatieven worden aangeboden. De krijtlijnen hiervoor zullen verder vorm krijgen in het geactualiseerde verkeersveiligheidsplan dat in de loop van 2021 klaar zal zijn.

Ze herhaalt dat het de bedoeling is om een geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan midden 2021 te presenteren. De cijfers zijn niet goed en de minister wil een versnelling hoger schakelen met extra maatregelen, maar ook met een draagvlak en de steun van alle belanghebbenden.

Wat de mobiliteitscharters betreft, zegt de minister dat, binnen de voor de periode 1 januari 2019 tot 31 december 2024 afgesloten mobiliteitscharters, de provincies

een bijdrage leveren aan de realisatie van bepaalde aspecten van het Vlaamse mobiliteitsbeleid op vlak van basisbereikbaarheid, fietsbeleid en bereikbaarheid van tewerkstellingslocaties. Hierover is midden december 2020 overleg ingepland met alle provincies.

Voor basisbereikbaarheid is de provincie lid van alle vervoerregioraden. De provincie stelt haar mobiliteitsexpertise en meer specifiek op vlak van fietsbeleid en bereikbaarheid van tewerkstellingslocaties ter beschikking.

Voor het fietsbeleid hebben de provincies een meerjarenplanning opgemaakt voor de aanleg van fietssnelwegen en functionele fietsroutes voor de periode 2020-2024. Voor de uitvoering van dit programma ontvangen de provincies subsidies van de Vlaamse overheid via het Fietsfonds. Zoals bepaald in de beleidsnota zal het Fietsfonds worden versterkt waardoor deze meerjarenplanning kan worden uitgevoerd. Hierover is ook verder overlegd ingepland met alle gedeputeerden Mobiliteit op 14 december. Steeds meer provincies zetten in op het verzamelen van fietsdata voor de monitoring van het gevoerde beleid (inventarisatie van fietsinfrastructuur op het BFF, fietstellingen). Met de provincies zullen concrete afspraken gemaakt worden over de data-uitwisseling en de ontsluiting van fietsdata als open data.

Voor de bereikbaarheid van de tewerkstellingslocaties tot slot, behelst dit een aantal permanente opdrachten zoals het informeren, adviseren en begeleiden van bedrijven inzake duurzame mobiliteit en het sensibiliseren van werkgevers en werknemers (bijvoorbeeld via de Testkaravaan). Een andere opdracht is het ondersteunen en begeleiden van bedrijven en instellingen in het kader van het Pendelfonds voor de administratieve afhandeling van de dossiers.

2.2.1. Gevaarlijke punten

De Vlaamse overheid blijft gevaarlijke punten identificeren via een jaarlijkse update van de dynamische lijst voor gevaarlijke punten, op basis van de ongevallengegevens van de meest recente drie jaar. Hierbij wordt sinds 2019 een hoger gewicht toegekend aan ongevallen met zwakke weggebruikers (bromfietsers, fietsers en voetgangers). De gevaarlijke punten op de dynamische lijst worden systematisch aangepakt. Hiervoor wordt het budget opgetrokken van 30 miljoen euro in 2020 tot meer dan 80 miljoen euro in 2021. Op de nieuwe gevaarlijke punten die naar boven komen, vindt steeds een uitgebreid verkeerskundig onderzoek plaats, om te bepalen of er een infrastructurele reden is en welke ingrepen (quick wins of kleinere verkeersingreep of structurele aanpassing) nodig en mogelijk zijn.

De resterende 32 projecten van zogenaamde historische gevaarlijke punten worden in 2021 vrijwel volledig afgerond. Hiervoor voorziet de minister 10 miljoen euro. De minister verwijst naar het ontwerp van GIP. Verder worden zogenaamde grijze punten opgespoord om te vermijden dat ze zwart worden. Overleg met de andere overheden vindt ze hierbij van essentieel belang.

Voor de dynamische lijst is er de 80 miljoen euro waardoor een versnelling hoger kan worden geschakeld. De minister gelooft in kleine ingrepen die snel kunnen gebeuren. Op de huidige lijst staan er nog 191 locaties. In 2020 stonden er nog 296 punten op de lijst. 93 punten werden reeds aangepakt of werken zijn in uitvoering. Op 37 punten zijn er quick wins gepland die in 2020 of 2021 zullen worden uitgevoerd. Voor 58 punten zijn grote infrastructurele werken gepland en voor 10 punten kon er geen link gevonden worden met de infrastructuur en speelden er dus andere factoren een rol. 8 punten staan on hold. Hier kunnen verschillende redenen voor zijn, bijvoorbeeld wanneer het punt in een omleidingsroute zit voor wegenwerken in de buurt, waardoor er veel hogere intensiteiten aanwezig zijn dan normaal en er voorlopig ook geen werken kunnen worden uitgevoerd. 90 punten

worden verder onderzocht. In 50 van deze punten gaat het om een basisonderzoek, waarbij het punt door een extern bureau uitgebreid wordt onderzocht. Op 40 punten wordt een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de maatregelen.

Vaak dringen lokale besturen via de Provinciale Commissies Verkeersveiligheid aan op kleinere ingrepen. De minister wil dit verder bekijken omdat ze overtuigd is dat een aantal projecten veel sneller kunnen worden uitgevoerd.

Er werd gevraagd of er al een nieuwe lijst van zwarte punten beschikbaar is die rekening houdt met de nieuwe telling. De minister zegt dat de dynamische gevaarlijkepuntenlijst 2020, met 296 gevaarlijke punten (voor de periode 2016-2018) momenteel de meest recente lijst is (https://www.vlaanderen.be/gevaarlijke-punten).

Nog in verband met de grijze punten werd geïnformeerd naar de samenwerking met FEBIAC en IBM. De kennis en bevindingen uit het proefproject met in-car data, die zijn neergeschreven in een analyserapport van de afdeling Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer, werden in een vergadering aan FEBIAC en IBM toegelicht. Het platform van IBM bleek onvoldoende flexibel wat heeft geleid tot een aantal problemen. Ten eerste is het aantal voertuigen waarvan data beschikbaar zijn, momenteel zeer beperkt. Ten tweede zijn er twijfels over de representativiteit van de geregistreerde vloot. En ten derde bleek ook een duidelijk gebrek aan een consistente definitie, documentatie en systematiek om grijze punten te kunnen identificeren. Het probleem van beschikbare data en representativiteit zal op korte termijn moeilijk kunnen worden opgelost: daarvoor is het wachten tot er meer geconnecteerde voertuigen op de weg zijn, die bovendien tot de vloot behoren waarvan IBM de data capteert. FEBIAC heeft wel reeds een aangepaste definitie en systematiek om grijze punten te identificeren voorgesteld. Dit werd gedemonstreerd aan de hand van een testcase rond Leuven, maar moet nog verder uitgerold worden om de bruikbaarheid en validiteit verder te onderzoeken. Het project staat dus nog in de kinderschoenen maar wordt opgevolgd. Ze is overtuigd dat het een meerwaarde kan zijn voor de toekomst om grijze punten op deze manier op te sporen.

2.2.2. GAS-boetes voor snelheidsovertredingen

Omdat uit sommige tussenkomsten bleek dat er nog onduidelijkheden zijn over de regeling waarbij de lokale besturen GAS-boetes kunnen uitschrijven voor beperkte snelheidsovertredingen op wegen waar 30 kilometer per uur of 50 kilometer per uur de maximumsnelheid is, gaat de minister hier wat uitgebreider op in. In eerste instantie verwijst ze naar het verzameldecreet van 9 oktober 2020. Daarin staat dat de datum van inwerkingtreding wordt bepaald via een besluit van de Vlaamse Regering zodat de lokale besturen de tijd krijgen om zich grondig voor te bereiden. Het gaat dus niet om 1 januari 2022. De lokale besturen die al klaar zijn, kunnen het al eerder invoeren.

Er is een checklist opgesteld, die binnenkort beschikbaar is op de website www.vlaanderen.be, om de lokale besturen te voorzien van de nodige informatie en om ze wegwijs te maken in de regelgeving. Daarnaast werd in samenspraak met de VVSG een FAQ-lijst opgesteld.

Eind november 2020 komt de Task Force GAS een eerste keer samen. Hierin zitten alle partners samen (het kabinet, de administratie, VVSG, lokale besturen, lokale politiezones, Gewestelijke Verwerkingscentrales, FOD Mobiliteit, FOD Justitie enzovoort) om de implementatie te faciliteren en verder op te volgen. Pijnpunten kunnen daar aan bod komen. Het protocol waar Lode Ceyssens naar verwees, kan hier ook aan bod komen. De concrete inwerkingtreding zal gebeuren in het eerste

kwartaal van 2021. Op die manier kunnen lokale besturen die er klaar voor zijn, starten.

2.2.3. Trajectcontroles

Wat de activering van de trajectcontroles betreft, zegt de minister dat de operationalisering van het AMS in handen is van de federale politie onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Vragen omtrent het einddoel, timing en engagementen kunnen haar administratie noch zijzelf bijgevolg beantwoorden, maar kunnen nagevraagd worden bij de federale politie of het kabinet van de minister van Binnenlandse Zaken. Minister Lydia Peeters heeft het belang van het AMS bij de vorige en de nieuwe minister van Binnenlandse Zaken aangekaart. Ze hoopt op een snelle operationalisering.

Hiernaar gevraagd, zegt de minister dat ze zeker geen standstill wil. Handhaving blijft een belangrijke pijler met oog op het verbeteren van verkeersveiligheid. Jaarlijks worden de wegsegmenten in beheer van AWV gescreend op basis van de meest recente ongevallencijfers en Floating Car Data. Op basis van een objectieve methodiek met als selectiecriteria het aantal ongevallen en de gereden snelheid, worden de meest verkeersonveilige wegsegmenten, waar overdreven snelheid aan de oorzaak van de verkeersonveiligheid ligt, geïdentificeerd. Dit resulteert in een jaarlijkse lijst van locaties op gewestwegen en snelwegen die prioritair uitgerust moeten worden met trajectcontrole om de problematiek van overdreven snelheid aan te pakken. De minister staat er op dat de lijst van twintig trajectcontroles op gewestwegen wordt afgestemd met de lokale besturen. Voor de lijst van 2020 is deze afstemming lopende.

Studies hebben uitgewezen dat trajectcontrole een efficiënter middel is om een aangepaste snelheid, vlottere en gelijkmatigere doorstroming te bewerkstelligen dan een roodlichtcamera of een snelheidscamera. Een trajectcontrole is echter niet overal mogelijk. Naast de 10 miljoen euro voor de trajectcontroles is er 4,4 miljoen euro voorzien voor vragen van lokale besturen voor de plaatsing van een trajectcontrole, of een roodlicht- of snelheidscamera. De aanvraagprocedure wordt vereenvoudigd.

De vraag werd gesteld of trajectcontroles kunnen worden gebruikt voor het tegenhouden van zwaar vrachtverkeer. ANPR-sites die gekoppeld zijn op het AMS van de federale politie kunnen gebruikt worden voor verschillende functionaliteiten. De functionaliteit van trajectcontrole is daar één van. Ook de functionaliteit van vrachtwagensluis zou hierin kunnen worden voorzien. Het is de federale politie die daarvoor de nodige instrumenten in handen heeft en beslist welke functionaliteiten zij willen uitrollen.

2.2.4. Rijopleiding

De Raad van State heeft in maart 2020 het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017 dat de scholingsvoorwaarden voor het verkrijgen van een rijbewijs bepaalt, vernietigd. Dat betekent dat er een nieuwe regeling moet worden uitgewerkt. Men zou kunnen wachten op de volledige evaluatie maar de minister vreest dat het draagvlak voor het vormingsmoment van de vrije begeleiding op de helling komt te staan. Daarom wil ze vooruitgaan met dit dossier.

Voor de periode vanaf 25 mei 2020 tot 15 oktober 2020 hebben 6446 praktijkexamens voor het rijbewijs categorie B plaatsgevonden met een stageperiode korter dan negen maanden. Daarvan waren 49,77 procent geslaagd. In vergelijking met de vorige jaren is dat iets lager (2017: 50,46 procent, 2018: 50,22 procent, 2019: 51,76 procent). De referentieperiode is weliswaar zeer beperkt.

VAB heeft onderzoek gedaan over hoeveel de leerling-bestuurders oefenen tijdens de stage van negen maanden, en dat komt op gemiddeld zowat een uur per week. Volgens VAB is er geen stijging of vermindering over de periode van die negen maanden. Dat lijkt geen overtuigend element om de stage te verlengen, vooral ook omdat een opleiding bij een rijschool (die normaal in het begin van de stage plaatsvindt) zijn effect verliest bij een langere stage. VAB is ervan overtuigd dat een relatief korte maar intensieve leerperiode meer vruchten afwerpt en de leerling-bestuurder meer rijvaardig en rijwaardig maakt.

Mensen zijn zich echter terdege bewust van de kostprijs van het praktisch rijexamen en de consequenties bij tweemaal niet slagen, namelijk het verplicht volgen van rijlessen. Daardoor mag men ervan uitgaan dat wie zich inschrijft voor een praktisch rijexamen de nodige voorbereiding doet, ongeacht een voorbereidingsperiode van drie of negen maanden.

Uit de studie Naar een hervormde rijopleiding blijkt dat mensen voor de invoering van de hervormde rijopleiding, toen de minimale oefenperiode drie maanden bedroeg, gemiddeld zes maanden wachtten om het praktisch rijexamen af te leggen. Een objectief controlemechanisme om na te gaan hoeveel iemand al heeft geoefend zou een niet onaanzienlijke investering betekenen en is dus niet wenselijk.

Voor bepaalde mensen is het belangrijk om op korte termijn een rijbewijs behalen. Tijdens de lockdown komen er veel vragen van burgers die dringend een rijbewijs nodig hebben, bijvoorbeeld in de logistieke sector of zorgsector, of een herstelrijbewijs. Daarom is het belangrijk dat de mogelijkheid blijft bestaan om op korte termijn een rijbewijs te halen. De vergelijking met andere Europese landen is niet evident omdat in de meeste landen het systeem van de vrije begeleiding niet bestaat.

2.3. Duurzaamheid

Op de vraag hoe de Vlaamse Regering de Europese middelen van de Green Deal denkt binnen te halen, antwoordt Lydia Peeters dat het aan de Federale Regering is om een plan in te dienen. Er wordt door de Europese Unie 672,5 miljard euro beschikbaar gesteld aan de EU-lidstaten om investeringen en hervormingen te ondersteunen, waarvan 312,5 miljard euro aan subsidies en 360 miljard euro aan leningen. Voor België is er een budget van 5,1 miljard euro voorzien aan subsidies.

De Vlaamse Regering heeft in september 2020 het relanceplan Vlaamse Veerkracht voorgesteld en hierin zitten alle Vlaamse investeringen vervat. De komende weken en maanden zullen de gewesten en de federale overheid samen een 'nationaal' plan opstellen, met een consensus van alle partijen. Niet alle Vlaamse maatregelen zullen in aanmerking komen. Het aandeel van de groene transitie in het relancebeleid inzake mobiliteit is erg groot. De minister heeft er alle vertrouwen in. Al kan de minister uiteraard niet vooruitlopen op de beslissing van de Europese Commissie.

2.3.1. Water en goederenvervoer

Vooreerst waren er vragen over het Seine-Scheldeproject. Dat er geen relancemiddelen hier naartoe gaan, betekent niet dat het project geen prioriteit is. Door het toewijzen van relancemiddelen aan andere projecten zijn er meer reguliere investeringsmiddelen voor bijvoorbeeld het Seine-Scheldeproject. De focus ligt momenteel op de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal omdat het wachten met de afronding van dit dossier in 2024 andere investeringen in het gedrang brengt. Door dit te versnellen is er meer goederentransport mogelijk over het Albertkanaal vanaf 2023.

In het meerjareninvesteringsprogramma van De Vlaamse Waterweg worden de vereiste middelen voorzien om het Seine-Scheldeproject overeenkomstig de met de Europese Commissie afgesloten Grant Agreement uit te voeren. De opwaardering van de Leie-as moet gerealiseerd zijn uiterlijk 2027.

Vanaf 2021 zal ook ingezet worden op de bedrijfszekerheid en opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie door investeringen in oevers en kaaimuren.

Wat het rivier- en natuurherstel van de Leie betreft en de grondverwervingen, zegt de minister dat van de 135 hectare aan reeds verworven gronden 122,95 hectare in handen is van de Vlaamse overheid (DVW, ANB en VLM). De overige 12 hectare zijn in eigendom van de gemeenten Wielsbeke, Zulte en Harelbeke. De resterende 365 hectare is nog te verwerven. Daar zet de Vlaamse overheid toekomstgericht verder op in.

Voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge tracht De Vlaamse Waterweg een vervolgtraject voor estuaire vaart op te zetten, door een onderzoek uit te voeren naar estuaire schepen die bestemd zijn voor ro-ro. Het bestek voor dit onderzoek werd in 2020 uitgestuurd. Daarnaast zal DVW in 2021 ook een socio-economisch monitoringsinstrument ontwikkelen dat tot doel heeft de optimale beslissingsmomenten te bepalen om investeringsinitiatieven of beleidsmaatregelen te nemen die de transportcapaciteit aan de hinterlandzijde van de Vlaamse kusthavens vergroten, meer bepaald voor de binnenvaartmodus en de estuaire vaart.

De minister ontkent niet dat er nog technische moeilijkheden zijn voor de estuaire vaart. Er lopen nog meerdere onderzoeken naar de estuaire vaart. Het eerste onderzoek is dat naar de versoepeling van persoonlijke reddingsmiddelen. Na het onderzoek van 2018 start men met een vervolgonderzoek. Hierbij wordt bekeken of er een efficiëntieslag kan gemaakt worden in de uitrusting en procedures van reddingsmiddelen voor estuaire schepen. Een tweede onderzoek is dat naar technische oplossingen voor de estuaire vaart. MOW heeft in samenwerking met DVW een opdracht in de markt gezet om onderzoek uit te voeren naar innovatieve oplossingen voor estuaire schepen en hun beperkingen. Hierbij wordt gefocust op onderzoek naar zeegaande/estuaire duwbakken, alsook mogelijkheden voor autonome vaart. Er loopt ook nog een derde onderzoek naar beperkingen voor de internationale vaart. Dit juridisch onderzoek door MOW gebeurt in samenwerking met de FOD Mobiliteit en De Vlaamse Waterweg. Er wordt gezocht naar een oplossing voor de juridische beperking voor de bestaande estuaire schepen om niet internationaal (via binnenwateren) te mogen varen. Dat is een erg beperkende factor voor de potentiële groei voor de sector die geen oorsprong vindt in veiligheid. Deze is dus zuiver juridisch van aard en komt voort uit internationale wetgeving (IMO). Hierover loopt ook overleg met Nederland.

Het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge volgt de procesaanpak voor complexe projecten. Het is een van de verst gevorderde projecten in deze nieuwe procesaanpak. Het pionierswerk heeft als gevolg dat bij alle processtappen die genomen worden er geen toetsingskader is, zo ook voor de timing. De timing blijft een continu aandachtspunt en kent momenteel een vlot verloop. Ze is ook te volgen via de website en de minister gaat ervan uit dat de timing wordt gehaald.

Terugkomend op de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal zegt de minister dat dankzij de extra relancemiddelen alle nog te herbouwen bruggen in 2021 en 2022 worden aanbesteed. Daardoor ontstaat bij alle 62 bruggen een vrije doorvaarthoogte van 9,10 meter waardoor vier lagen containers kunnen worden vervoerd. De Vlaamse Waterweg en Infrabel werken nauw samen voor de herbouw van de spoorbruggen. De herbouw van de spoorbrug in Kuringen is in uitvoering. De werken voor de herbouw van de spoorbrug van Genk zijn gegund en de aanbesteding van de herbouw van de spoorbrug Herentals is gepland in 2021.

Er werden vragen gesteld over de professionalisering van de binnenvaart. De minister zegt dat de Vlaamse binnenvaartsector wordt gekenmerkt door een sterke versnippering en grote diversiteit in type ondernemers en activiteiten. Momenteel bestaat de vloot uit ongeveer 1150 schepen voornamelijk onder te verdelen in tank-, container- en bulkvaart. Bij tankvaart gaat het om grotere en meest kapitaalkrachtige bedrijven waardoor er ook een sterke professionele vertegenwoordiging is van de sector. De containervaart bestaat uit deels grotere bedrijven en deels kleinere bedrijven waardoor de draagkracht in het algemeen hoger is. Bij bulkvaart en de zogenaamde droge lading gaat het vaak om één schip, één bedrijf en één familie. Het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen zal gedurende de zes komende jaren een professionaliseringstraject doorlopen met steun van het Departement MOW en DVW. KBV zal zich zelfbedruipend moeten maken, een moderner en opener ledenbeleid moeten voeren, transparanter moeten functioneren, meer moeten inspelen op innovatie en de evolutie van de arbeidsmarkt, en beter moeten communiceren naar buiten toe. Daarnaast houdt het Departement MOW met DVW vijf keer per jaar een overleg met de sector over binnenvaartdossiers. Op dit forum zijn vertegenwoordigd: de vertegenwoordigers van belangrijke koepelorganisaties (KBV, BFTB) en van de werknemers (ACV, ABVV), occasioneel aangevuld met experten voor specifieke onderwerpen. De sector kan hier haar visie meegeven aan de overheid met betrekking tot beleidsinitiatieven, problemen enzovoort.

Wat extra middelen voor de vergroening van de vloot van de binnenvaart betreft, zegt de minister dat op 1 september 2016 het Europese project CLINSH van start is gegaan. Daarbinnen zijn er tal van initiatieven voor het verbeteren van het milieu en de luchtkwaliteit. Zo wordt er ingezet op het verminderen van luchtemissies in de binnenvaart, zowel tijdens het varen als wanneer het schip aan de kant ligt. Onderdeel hiervan is een demonstratie van emissiereducerende technieken en alternatieve brandstoffen op dertig schepen, waarbij de luchtemissies worden gemonitord. Naast België werken ook Nederland, Duitsland en Engeland hieraan mee.

Om bedrijven nog meer te laten kiezen voor de binnenvaart, verwijst de minister naar de Visie Goederenvervoer op de website van het Departement MOW. De visie is opgesteld met als doel meer richting te geven aan het goederenvervoersbeleid in Vlaanderen. Heel wat bestaande beleidsdocumenten onderbelichten immers het thema goederenvervoer. De Vlaamse overheid wil de Vlaamse logistieke troeven behouden en versterken en de uitdagingen aanpakken. Die uitdagingen zijn de files, ongevallen met vrachtwagens en meer aandacht voor volksgezondheid en duurzaamheid. De drie beleidsdoelen die de visie goederenvervoer identificeert, zijn: een veilig transportsysteem, een vlotte bereikbaarheid en duurzaam goederenvervoer. Dit is gebaseerd op onder meer het Lucht- en Klimaatbeleidsplan en de Europese Green Deal en de Vlaamse mobiliteitsvisie die in opmaak is.

Dit wordt verder uitgewerkt in actieplannen om de binnenvaart als een volwaardig vervoersmiddel naar voren te schuiven. De minister verwijst ook naar het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030. Een van de doelstellingen hierin voor de modal shift goederenvervoer is het realiseren van een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers in het goederenvervoer van de weg naar de alternatieve vervoersmodi waterweg of spoorwegnet.

Om nog meer bedrijven te overtuigen is een goede infrastructuur belangrijk. De minister verwijst naar het Seine-Scheldeproject en het mogelijk maken van het vervoer van vier lagen containers op het Albertkanaal. Het gaat om gerichte investeringen, zoals de bouw van nieuwe bruggen met hogere doorvaarthoogte, nieuwe grotere sluizen, de aanleg van passeerstroken en zwaaikommen en het verhogen van de overslagcapaciteit van de overslagplatformen. Naast infrastructuur zijn er operationele subsidies en promotie en begeleiding via de ondersteuning van Multimodaal.Vlaanderen. Multimodaal.Vlaanderen begeleidt bevrachters en logistieke

dienstverleners bij het aanwenden van water- en spoorwegen en andere modi. De Vlaamse Waterweg telt op dit moment 233 watergebonden klanten maar de minister hoopt dat dit enorm zal stijgen. Zij zijn de beste ambassadeurs om samen met DVW gebruik te maken van het waterwegennetwerk. De minister besluit dat de combinatie van investeringen in infrastructuur, sensibilisering en professionele klantenbenadering en -ondersteuning het aandeel van de binnenvaart verder zal doen toenemen.

Wat de kritiek van het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen betreft dat de relance-investeringen projecten zijn die al bestaan, verduidelijkt de minister dat volgende projecten lopende zijn:
- vergroeningsconsulent;
- pilootproject rond verplichting transport over de waterweg voor overheidsopdrachten die voldoen aan vooraf geformuleerde criteria;
- pilootproject dat bij gunning rekening houdt met de CO_2-prestatieladder;
- installatie van walstroomkasten tegen geluidsoverlast en voor duurzamer energieverbruik;
- toepasbaarheid van elektrische aandrijving in lichte ferry's (TRAM-project);
- afvalcaptatie op de binnenwateren;
- steunmaatregel hermotorisatie;
- steunmaatregel nabehandelingstechniek;
- gratis auditscan voor schepen met interesse voor alternatieve bandstoffen.

Volgende projecten zitten in een voorbereidende onderzoeksfase:
- prikkels opnemen in bestekken om vervoer over het water (groenere modus) te stimuleren;
- externe schaduwkosten meenemen in de kostprijsberekening van overheidsbestekken;
- pilootproject om aandrijving op waterstof van een vaartuig van DVW te installeren;
- modulair inzetten van groenere vrachtwagenmotoren in de binnenvaart;
- steunmaatregel betreffende vervoer van afval via de waterweg;
- onderzoek naar waterstofhubs/ tankstations voor alternatieve brandstoffen;
- aanpassen regelgeving binnenvaart aan alternatieve brandstoffen;
- onderzoek naar snelle laadinfrastructuur

Wat is de timing van het Sigmaplan? De watersnood van 1976 was de aanleiding voor het Sigmaplan. Het is een zeer omvattend plan en loopt gestaag verder. De eerste krijtlijnen van dit geactualiseerde plan dateren uit 2004. Gelet op de omvang ervan zal dit nog over meerdere jaren lopen, maar de ambitie blijft om dit tegen 2030 af te ronden. In 2005 werd dit plan geraamd op 882 miljoen euro, ondertussen loopt de raming in 2020 op tot 1,5 miljard euro.

Voor het onderdeel van de Scheldekaaien in Antwerpen is er voor 2020 14 miljoen euro vastgelegd en voor 2021 wordt 20 miljoen euro voorzien. Hierover wordt op regelmatige basis overlegd binnen de stuurgroep waar ook het stadsbestuur van Antwerpen aan deelneemt. Het is de vaste wil van de minister om in de periode 2020-2024 alle werken aan de kaaimuren af te ronden. Dus ook dat onderdeel van het Sigmaplan verloopt volgens planning.

Wat de budgetten voor het ECA betreft, is in het ontwerp van GIP 2021 circa 7,1 miljoen euro uitgetrokken. Voor 2022 zal het gaan om 43 miljoen euro. Voor de volledige bouw is er geen ruimte in de reguliere investeringskredieten. Hoe de verdere financiering zal gebeuren, wordt nog bestudeerd.

De beslissing tot vernieuwing van de stuwen en sluizen op de Dender werd genomen om het overstromingsrisico in de Dendervallei te verminderen. In 2021 wordt de realisatie van de werken op het terrein voortgezet in Geraardsbergen en Aalst.

De werken in Idegem, Pollare, Denderleeuw en Teralfene worden verder voorbereid. Met de lopende procedures in het kader van het vernieuwen van de stuwen op de Dender wordt verwezen naar de vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning voor de vernieuwing van de stuw in Geraardsbergen. Er loopt een nieuwe aanvraag voor een omgevingsvergunning. De minister hoopt daarover te kunnen beschikken in 2021. De werken zouden dan kunnen hervatten tegen 2022.

Sinds 2009 is het aandeel van de binnenvaart in de modal split toegenomen met ongeveer 4,5 procent: van 12 procent naar 16,5 procent. Vooral de sterke stijging van het containervervoer via binnenvaart is spectaculair. Het is de ambitie om het aandeel van de binnenvaart nog beduidend te laten toenemen.

De Vlaamse Waterweg en Multimodaal.Vlaanderen zetten daartoe samen in op het sensibiliseren van ondernemingen en op het bewerkstelligen van een mental shift. Maar het is zeker ook zaak om een waterwegennet en infrastructuur aan te bieden die bedrijfszeker zijn en over voldoende capaciteit beschikken. Hiervoor worden relance middelen ingezet: voor het Albertkanaal en de bouw van de kaaimuren respectievelijk 96 miljoen en 20 miljoen euro. Voor de Blue Deal voor het beheersen van de droogteproblematiek is er 35 miljoen euro voorzien. Ook om de meest prioritaire bruggen (categorie 4) in 2021 en 2022 te herbouwen zijn er relancemiddelen.

Wat de LZV betreft, zijn er twee tussentijdse evaluaties (2020 en 2023) en een eindevaluatie gepland (2024). De oplevering van het rapport van de evaluatie 2020 is voorzien in december 2020. Daarnaast wordt het project opgevolgd door de evaluatiecommissie die minstens één keer per jaar samenkomt.

De minister zal samen met NMBS en Infrabel werk maken van de uitvoering van de prioritaire spoorprojecten opgenomen in het samenwerkingsakkoord. Hiervoor worden een aantal studies uitgevoerd. Er werd gevraagd over welke studies het gaat. De minister zegt dat het gaat om studies naar bepaalde spoorlijnen in het kader van de Vlaamse prioritaire spoorprojecten. L59 (3e spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas), L204 en L58, L52 en L57. Er zijn momenteel geen concrete plannen om een nieuw samenwerkingsakkoord af te sluiten met de federale overheid. Dit blijft uiteraard mogelijk in de toekomst. De bedoeling van deze samenwerking is niet om de samenwerkingsakkoorden te veranderen. Vlaanderen blijft slechts gehouden tot het afgesproken bedrag van 100 miljoen euro. Er zijn enkele vergaderingen ingepland met Infrabel en de federale overheid.

Wat het emissievrij maken van de stedelijke distributie betreft, zegt de minister dat ze het waterwegennetwerk, waar mogelijk, wil inschakelen voor de bevoorrading en belevering van steden. Dit veronderstelt dat steden zich bewust worden van de mogelijkheden van watergebonden transport. De Vlaamse overheid en lokale besturen werken op verschillende plaatsen samen om watergebonden stadsdistributie vorm te geven. Nieuwe ontwikkelingen zijn de realisatie van het project Blue Gate Antwerp langs de Schelde. In Gent wordt Tech Lane Ghent uitgebouwd aan het Eilandje en worden vormen van watergebonden stadsdistributie uitgetest. In Roeselare is er de ontwikkeling van River Terminal Roeselare. In de Westhoek wordt geïnvesteerd in twee kaaimuren (in Veurne en Diksmuide) voor de ontsluiting van de regio via de waterweg. Ook in andere steden, waaronder Mechelen en Kortrijk, bestaat er potentieel, dat verder wordt onderzocht.

Na het opnemen van de passage over emissievrije stedelijke distributie in het regeerakkoord, werden er vanuit de administratie voorbereidende stappen gezet. Als eerste stap werd de financiering van de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek geïdentificeerd. Voor 2020 wordt de Green Deal ondersteund met een subsidie van 40.000 euro. Daarnaast wordt onderzocht of er in het kader van de nieuwe CPT-visie een gefaseerd plan van aanpak rond stedelijke logistiek in samenwerking met

lokale besturen en de sectorfederaties opgezet kan worden. DVW stimuleert in het kader van de bouwlogistiek de waterweg als alternatief voor de vrachtwagen, zie bijvoorbeeld de proefprojecten in Gent: Langemunt, de bouw van de bibliotheek De Krook en de bouw van campus Henleykaai in Gent. In Antwerpen is er een pilootproject met een hub aan het Asiadok.

2.3.2. Deelmobiliteit

Er werd opgemerkt dat de sector van de deelmobiliteit niet onverdeeld gelukkig was met de verdeling van de coronamiddelen. De regeling is nog maar zeer recent (op 13 november 2020) door de Vlaamse Regering goedgekeurd. De vele vragen hierover konden snel worden opgelost, zoals dat vzw's ook aanspraak kunnen maken op de subsidies. Door rechtstreekse contacten kon heel wat misnoegen weggewerkt worden. Het uitgangsprincipe is dat met de subsidie vooral de vaste kosten deels gecompenseerd worden. Daardoor vallen platformen die geen eigenaar zijn van hun voertuigen uit de boot. Bedrijven die investeren in emissievrije voertuigen krijgen daarentegen meer steun.

2.3.3. Laadpalen

Er werd gevraagd of Vlaanderen op schema zit met de plaatsing van laadpalen. De minister wil de lat zo hoog mogelijk leggen. Er zijn op dit ogenblik meer dan 4000 publieke laadpunten. Samen met de laadinfrastructuur bij bedrijven en de EV-rijders thuis, is dat op dit ogenblik in verhouding tot het aantal elektrische wagens, die rondrijden. De verkoop zit inderdaad in de lift en de ambities van de Vlaamse Regering om voertuigen verder te vergroenen, zijn ook groot. Daarom wil de Vlaamse overheid de komende vijf jaar 30.000 extra laadpuntequivalenten uitrollen. Hiervoor wordt 30 miljoen euro uitgetrokken.

2.3.4. Roetfilterfraude

Voor de aanpak van de roetfilterfraude deelt minister Lydia Peeters mee dat op 24 november 2020, op haar initiatief, een overeenkomst werd afgesloten met de andere gewestelijke ministers bevoegd voor Mobiliteit. Een gezamenlijke aanpak is noodzakelijk om controles te ontlopen. Er wordt een werkgroep opgestart waarin de drie kabinetten en administraties zitting hebben. Deze werkgroep zal de implementatie van de PN-meettoestellen voorbereiden. Het stappenplan omvat de voorbereidende stappen voor de implementatie: het opmaken van een gezamenlijk lastenboek, het afstemmen met de Europese Commissie en het onderling afstemmen van het wetgevend kader. Daarnaast zullen er ook nog politieke beslissingen genomen moeten worden over de timing van de implementatie, over de scope van de PN-meting in de periodieke keuring en over de afkeurnormen en afkeurcriteria vastleggen.

2.4. Basisbereikbaarheid

Er werden vragen gesteld bij de afstemming van de vervoerregioraden met de gemeenteraden. De minister zegt dat in de vijftien vervoerregio's de vervoerregioraden op gezette tijdstippen samenkomen. Waar er aanvankelijk op sommige plaatsen wat ongerustheid was, komt het nu overal in een stroomversnelling. Een aantal gemeenten verklaarden zich niet akkoord met de voorgelegde OV-plannen maar vaak gaat het dan over heel specifieke elementen.

Wat de betrokkenheid van burgerplatformen bij de werking van de vervoerregioraden betreft, heeft elke vervoerregioraad bij de opstartfase ruim de tijd genomen om, zoals decretaal verplicht, een compleet participatietraject uit te werken samen met het ondersteunende studieconsortium. Men bekeek welk type burgerplatform men ging opzetten en welke organisatie men ging betrekken. TreinTramBus heeft

als stakeholder overal kunnen deelnemen en werd in sommige vervoerregio's zelfs heel nauw betrokken.

Er werd geopperd om de vervoerregioraden een formeel statuut te geven. De minister informeert dat bij de opstelling van het decreet expliciet is gekozen om de vervoerregioraden geen rechtspersoonlijkheid te geven, noch om de vervoerregioraad als een nieuwe bestuurslaag te concipiëren. Er is expliciet voor gekozen om de vervoerregioraad als een overlegorgaan te beschouwen met alle voor- en nadelen die eraan verbonden zijn.

In de vervoerregio Waasland werd een daling van het budget maar een stijging van het aantal reizigers vastgesteld. De stijging in reizigersritten wordt berekend met het Vlaams Verkeersmodel. De doorrekening van de gekozen variant – door de vervoerregioraad goedgekeurd – leverde meer reizigersritten op dan de basisvariant. De berekeningen van kosten en reizigersritten staan los van elkaar. Voor meer informatie verwijst de minister naar *Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2020-21, nr. 160 en 176.

Gevraagd naar de stand van zaken van de goedkeuring van de OV-plannen, zegt de minister dat volgende OV-plannen werden goedgekeurd: Waasland (15 juli 2020), Vlaamse Ardennen (11 september 2020), Kortrijk (2 oktober 2020), Leuven (13 oktober 2020), Limburg (26 oktober 2020), Aalst en Oostende (29 oktober 2020), Westhoek (18 november 2020) en Brugge (23 november 2020). Staan nog gepland: Roeselare/Midwest (24 november 2020), Mechelen (mogelijk 25 november 2020), Kempen (mogelijk 30 november 2020), De Vlaamse Rand (mogelijk 1 december 2020), Gent (11 december 2020) en Antwerpen (wellicht 15 december 2020).

Hoe verliep de doorrekening van kernnet en aanvullend net? Zijn er financiële aanpassingen noodzakelijk? De minister zegt dat de resultaten van de doorrekeningen door De Lijn door een persbericht wereldkundig werden gemaakt en bevatte geen noodzaak of opdrachten voor de vervoerregioraden om financiële aanpassingen te doen aan de voorliggende ontwerpen van netwerken. De Lijn is wel op basis van die doorrekeningen de amplitude of frequentie van sommige lijnen verder in detail aan het uitwerken, bekijken en scherpstellen. Dat zal de nodige tijd in beslag nemen. De directie van De Lijn is ervan overtuigd dat er geen financiële aanpassingen noodzakelijk zullen zijn.

Op de vraag of er recent nog overleg is geweest over de toekomstige situatie van het personeel van de belbuscentrales en leerlingenvervoer, antwoordt de minister dat dit ook al aan bod kwam in de plenaire vergadering van 7 oktober 2020 (*Actuele Vragen* Vl.Parl. 2020-21, nr. 20). Er is ongenoegen bij de drie vakorganisaties over de beslissing van de raad van bestuur van De Lijn om te participeren via een dochtervennootschap in de tender voor de mobiliteitscentrale. Niet iedereen is gelukkig met die beslissing. De procedure loopt. Op 25 november 2020 zou er nog syndicaal overleg zijn geweest en zou een stap in de goede richting zijn gezet. Bij vacatures bij De Lijn zou aan deze personeelsleden voorrang worden gegeven en er komt loopbaanbegeleiding. De Lijn is geen kleine organisatie waardoor het ondenkbaar zou zijn dat voor een aantal mensen geen interne mogelijkheid is om te heroriënteren om zo uiteindelijk het sociaal passief tot een minimum te beperken.

Wat de procedure betreft voor de toewijzing van de mobiliteitscentrale werd door de resterende kandidaten een verlenging van de termijn met drie weken gevraagd en goedgekeurd. Het is de bedoeling om de gunning eind februari, begin maart 2021 op de Vlaamse Regering te agenderen.

Gevraagd naar meer informatie over de vervoersautoriteit zegt minister Lydia Peeters dat het gaat om een autoriteit binnen het Departement MOW. Dit wordt

momenteel verder onderzocht. Er bestaat nog geen decretale rechtsgrond voor de oprichting ervan. Die zou dan eerst moeten worden ingevoerd. Het Departement MOW onderzoekt wat momenteel de kerntaken kunnen zijn. Men denkt onder meer aan het contractbeheer van deelsystemen, het beheer van het contract met de Mobiliteitscentrale, de aankoopcentrale voor deelsystemen, monitoring (nog vastleggen welke data) en de strategische bepaling van het kernnet. Er wordt hierbij eerder gedacht aan een herallocatie van personeel binnen het Departement MOW. De minister hoopt hierover in december 2020 meer info te kunnen bezorgen.

Er werd opgemerkt dat voor de basisbereikbaarheid nog knopen moeten doorgehakt worden in 2021 en dat de reiziger goed moet worden geïnformeerd. De minister zegt dat de dienstverlening die de vervoerregio's willen opzetten in de regio's voor het vervoer op maat momenteel in detail wordt uitgewerkt. Het is de taak van het Departement MOW de gevraagde dienstverlening in de markt te zetten en tijdig aanbieders voor het gevraagde vervoer en deelsystemen te vinden. Deze taak is volop in voorbereiding. Een nieuw aanbod vraagt ook om een goed communicatieplan. Dit plan, inclusief de verschillende fases en stappen erin, alsook de beoogde stakeholders (waartoe zeker ook de reiziger behoort) wordt momenteel op punt gesteld. Dit mag niet onderschat worden, aldus de minister. Er gaat enorm veel wijzigen voor de reizigers en die moeten in de mogelijkheid gesteld worden om zich hier goed op te kunnen voorbereiden. Op 12 december 2021 zou elke reiziger moeten weten hoe het functioneert en wanneer en welke bus, tram, trein, deelfiets, deelauto of andere vervoersmodi hij/zij kan nemen.

Het personenvervoer over het water moet ook bekeken worden in de vervoerregioraden. Als men nieuwe initiatieven wil ontwikkelen behoort dit tot het vervoer op maat.

Wat DeWaterbus betreft, lopen momenteel de gesprekken voor de overdracht van de contracten van DeWaterbus van het havenbedrijf Antwerpen naar het MDK met als doel dit tegen 1 januari 2021 te realiseren. Er zal, na de overdracht van de contracten, nagegaan worden wat de mogelijkheden zijn op vlak van bijkomende haltes of steigers voor DeWaterbus. Zo worden in eerste instantie de mogelijkheden nagegaan om binnen het huidige traject en uurregeling twee bijkomende haltes te bedienen. Een concreet voorstel of beslissing is nog niet aan de orde omdat de focus momenteel gelegd wordt op de overdracht van contracten.

2.4.1. De Lijn

De benchmarkstudie wordt op korte termijn opgeleverd. Het zal de beslissing toelaten of De Lijn als interne operator zal worden aangesteld.

Er werden veel vragen gesteld over de vergroening van de vloot en de deconsolidatie. Op 26 november 2020 werd een persbericht rondgestuurd over de samenwerkingsovereenkomst tussen Vervoermaatschappij De Lijn en Fluvius om te zorgen voor voldoende elektriciteitscapaciteit op de stelplaatsen. Het is de ambitie om in 2025 in de stedelijke kernen en in 2035 in heel Vlaanderen emissievrij te rijden. De selectieleidraad voor 970 elektrische bussen is eind 2019 in de markt geplaatst maar werd in juli 2020 door de raad van bestuur on hold gezet omdat er te veel onduidelijkheden waren. Er is nog geen nieuwe selectieprocedure of bestek. Aan de raad van bestuur en de directie van De Lijn wordt gevraagd om ervoor te zorgen dat de hierboven genoemde ambities uit het regeerakkoord worden waargemaakt. Er moeten dus elektrische bussen worden aangekocht en de stelplaatsen moeten worden aangepast.

De deconsolidatie is hieraan gekoppeld. De aankoop van deze bussen werd geraamd op 1,3 miljard euro. Het onderzoek naar de deconsolidatie loopt. De raad van bestuur van De Lijn moet hierover nog een finale beslissing nemen. De Vlaamse Regering

heeft hierover een conceptnota goedgekeurd. De Vlaamse Regering wenst hiermee voort te gaan, zoals voorzien in het regeerakkoord. De vergroening staat of valt niet alleen met de deconsolidatie maar is een ambitie die de Vlaamse Regering absoluut wil waarmaken.

In het advies van de MORA werden ook opmerkingen gemaakt over de deconsolidatie. Eerder dan deze punctueel te bespreken, wil de minister liever het overleg tussen De Lijn, de MORA en de administratie afwachten.

Voor de hybride bussen werd aangekondigd dat er in 2021 een 200-tal bussen worden aangekocht. Dat brengt het totale aantal op ongeveer 450, en dit op een totaal van 2200 bussen. Dat is dus bijna een vierde. Daarnaast wordt de helft van de ritten gereden door pachters die ook al deels met hybride en elektrische bussen rijden. Op de vraag of de pachters kunnen participeren in het raamcontract voor de e-bussen, antwoordt de minister dat eerst dat raamcontract moet afgesloten worden. Zij heeft de vraag van de pachters genoteerd en dit zal verder worden bekeken wanneer de raad van bestuur van De Lijn een nieuw bestek klaar heeft.

Meerdere parlementsleden stelden vragen over de nieuwe gepersonaliseerde producten van De Lijn. DE Lijn werkt aan het project 'Gepersonaliseerde producten'. Het is de bedoeling dat reizigers in de loop van 2022 meer keuze en toegang krijgen tot formules die nauwer aansluiten bij hun behoeftes door flexibele tariefproducten aan te bieden. Concreet wordt er gedacht aan thuiswerkabonnementen, dalabonnementen en flexibele pay-as-you-goformules. Een voorbeeld van flexibele abonnementen is een 'pauzeer je abonnement'.

Wat de gegarandeerde dienstverlening betreft, werd de vraag gesteld of de minister een initiatief zal nemen in 2021? De minister hoopt dat ze dat nog in 2020 kan doen. Begin januari 2020 verstuurde de minister een brief naar de raad van bestuur van VVM De Lijn nadat de reiziger weer de dupe was van de zoveelste actie van de vakbonden. Er werd hierin gevraagd om een regeling van minimale dienstverlening ui te werken. Door de coronacrisis en als gevolg daarvan het uitstellen van de sociale verkiezingen werd er meer tijd gegeven. Ondertussen hadden de sociale verkiezingen plaats maar de minister ontving nog geen voorstel. Daarom zal de minister zo snel als mogelijk zelf een voorstel voorleggen aan de Vlaamse Regering. Ze hoopt dat het een eindejaarsgeschenk kan zijn voor elke gebruiker van De Lijn zodat deze kan rekenen op de continuïteit van de dienstverlening.

Het Masterplan Toegankelijke haltes werd recent gepubliceerd op de website van het Departement MOW. De uitrol start in 2021. Er is voor 2021 5,16 miljoen euro voor voorzien. Daarvan is 3 miljoen euro voorzien voor haltes gelegen aan gewestwegen en 2,1 miljoen voor haltes aan gemeentewegen: 1,8 miljoen euro zijn subsidies om de haltes meer toegankelijk te kunnen maken, en 300.000 euro is voorzien om lokale besturen te begeleiden via een coachingtraject van het expertisecentrum Inter.

AWV maakt een planning op voor 2021 welke haltes aan gewestwegen zullen aangepakt worden. Dat zullen haltes zijn die opgenomen zijn in het kern- en aanvullend net. Lokale besturen kunnen zich aanmelden voor een ad-hocsubsidie van 5000 euro forfaitair per toegankelijk aan te leggen halte voor het aanleggen van een aanrijdbare boordsteen en tactiele geleiding.

Vanaf 2022 wordt er recurrent 6 miljoen euro per jaar vastgelegd: telkens 3 miljoen euro voor haltes aan gewest- en gemeentewegen.

Andere vragen gingen over de druktebarometer. Eind oktober 2020 heeft De Lijn in haar app de druktebarometer gelanceerd. Reizigers kunnen voor ze vertrekken of onderweg nagaan hoe druk het is op hun volgende bus of tram. De drukte-

barometer is ter beschikking van alle reizigers die de app geïnstalleerd hebben. De Lijn werkt verder aan een verfijning en verbetering. In een latere update zullen daarom extra parameters worden toegevoegd om de drukte nog beter te voorspellen en reizigers nog beter te informeren.

Het dossier van de versterkte ritten is een verhaal dat geleidelijk aan enorm is gegroeid. Initieel ging het om een beperkt aantal. Omdat er heel wat meldingen bleven komen van overvolle bussen, werd aan lokale besturen gevraagd waar er nood was aan extra ritten. De verdere opvolging zit bij De Lijn en stuurt bij waar nodig. De inzet van de autocars wordt verlengd in 2021 en zal lopen tot de paasvakantie. Dan volgt een evaluatie.

In verband met de vragen over de politionele bevoegdheid van de lijncontroleurs, informeert de minister dat er momenteel 160 controleurs zijn[2]. Zij kunnen sinds 12 november 2020 administratieve boetes uitschrijven voor het niet of niet correct dragen van het mondmasker. Op enkele hardleerse overtreders na, wordt de mondmaskerplicht goed opgevolgd. De periode is te kort om al cijfers hierover mee te delen. Er werden duidelijke afspraken gemaakt met de politie.

Net zoals de vraagstellers betreurt de minister het stopzetten van het project van de zelfrijdende busjes door de raad van bestuur van De Lijn. Het werd opgestart in april 2017. In september 2017 werden drie mogelijke leveranciers geselecteerd. De bedoeling toen was om twee elektrische bussen per stad te laten rijden, zes in totaal. Op 16 mei 2018 werd het dossier toegewezen aan VDL voor 13 bussen. De projecten autonoom rijdende bussen met de steden Genk, Leuven, Antwerpen en Mechelen werden stopgezet. Het enige pilootproject dat nog verder loopt is dit met Brussels Airport Company. Het project met de e-bussen in Gent, Leuven en Antwerpen loopt verder. De minister blijft van oordeel dat als private organisaties dergelijke projecten kunnen realiseren, ook De Lijn dit moet kunnen. Zij betreurt de stopzetting. Bij de opmaak van de volgende beheersovereenkomst zal hieraan de nodige aandacht moeten worden besteed.

2.4.2. Combimobiliteit

De modal shift kan maar gerealiseerd worden dankzij combimobiliteit. Daarvoor zijn heel wat overstapplaatsen, zogenaamde Hoppinpunten, nodig. Specifiek voor de Brusselse rand wordt er ongeveer 800 miljoen euro geïnvesteerd via Werken aan de ring. Daarbovenop komt nog een extra bedrag zodat het totaal komt op 1 miljard euro voor de ganse legislatuur. Het gaat om fietssnelwegen en -infrastructuur, Hoppinpunten, het Brabantnet, park-and-rides enzovoort, waar nodig in overleg met de andere regio's, Infrabel enzovoort. Voor het NMBS-station in Halen wordt een studie binnen het Regionet Leuven opgezet.

De Vlaamse Regering keurde in september 2020 een subsidiereglement goed voor de Hoppinpunten. Het wordt vermoedelijk nog in december 2020 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Begin 2021 kunnen lokale besturen aanvragen tot subsidiëring van Hoppinpunten indienen. De minister hoort dat er heel wat interesse is bij de lokale besturen. Dit zal het dossier een boost geven. Er wordt hiervoor een budget voorzien van 105 miljoen euro voor de aanleg van 1000 Hoppinpunten. Voor de Vlaamse Rand wordt geïnvesteerd in 15 Hoppinpunten voor een bedrag van 18,5 miljoen euro. Hiervan zijn er 5 die behoren tot het Brabantnet, goed voor 6 miljoen euro. Aanvullend werkt De Werkvennootschap samen met het Departement MOW en NMBS aan de aanleg van 22 park-and-rides in de brede Vlaamse regio, gericht op het vergroten van de bereikbaarheid van Brussel via de trein. De park-and-rides zijn noodzakelijk vooraleer een Brusselse stadstol wordt ingevoerd zodat de pendelaar de keuze heeft voor alternatieven.

[2] De minister spreekt per vergissing over 280 controleurs.

2.5. Kilometerheffing

In het Vlaams Regeerakkoord werd een onderzoek aangekondigd naar een mogelijke omvorming van de kilometerheffing voor vrachtwagens van een belasting naar een retributie. Het onderzoek loopt en hierbij is ook de minister bevoegd voor Financiën en Begroting betrokken. Het onderzoek omvat diverse facetten. Zowel fiscaal-juridische, financiële als organisatorische thema's komen aan bod. Door het Departement Financiën en Begroting en door De Werkvennootschap werd een raamovereenkomst voor dit onderzoek afgesloten. Een multidisciplinair team van juristen gespecialiseerd in diverse disciplines zoals fiscaliteit, Europees recht, constitutioneel recht, maar ook financiële experten nemen hieraan deel. Uit dit onderzoek zal blijken welke stappen moeten genomen worden en wat de bijhorende btw-recuperatie zou zijn bij implementatie van deze omvorming. De Vlaamse Regering volgt dit verder op en de minister hoopt hiermee verder te kunnen gaan. De achterliggende gedachte van de omvorming naar een retributie is dat in dat geval de middelen geoormerkt zullen zijn ze – na aftrek van de algemene kosten – rechtstreeks toekomen aan het beleidsdomein MOW voor investeringen in het betolde wegennet.

De totale opbrengst in 2019 bedroeg ongeveer 453 miljoen euro. 221 miljoen euro is afkomstig van Belgische vrachtwagens, het deel van de buitenlandse vrachtwagens bedraagt 232 miljoen euro. De middelen werden in 2019 onder meer gebruikt voor de spitsstrook op de E314 op het traject Wilsele-Aarschot.

Er werden ook vragen gesteld over een toekomstige Brusselse stadstol. De minister gaf eerder aan tijdens de plenaire vergadering van 18 november 2020 dat eerst de randvoorwaarden moeten vervuld zijn en dat dit niet zomaar eenzijdig kan worden opgelegd. De minister wil met alle mogelijke middelen de rechten van de Vlaamse pendelaar vrijwaren. Op 13 oktober 2020 werd een brief gericht aan de Brusselse minister bevoegd voor Mobiliteit met een vraag naar overleg. Op 12 november 2020 ontving minister Lydia Peeters het antwoord dat de Brusselse minister-president en de minister bevoegd voor Financiën zich hierover buigen. Daarop schreef de minister een nieuwe brief aan de drie Brusselse Gewestministers met dezelfde vraag. Daarop ontving zij nog steeds geen antwoord. Dat is niet bevorderlijk voor de goede samenwerking. Ze wil het overleg nog alle kansen geven en wacht op een signaal. De werken die gepland zijn door De Werkvennootschap met Werken aan de Ring zijn absolute prioriteiten vooraleer pendelaars kunnen worden belast zonder dat er alternatieven zijn.

2.6. Advies van de MORA

Vervolgens gaat de minister dieper in op enkele kritieken in het advies van de MORA. Een eerste bedenking gaat over de Mobiliteitsvisie 2040. De minister zegt dat het proces loopt om via een nauw stakeholderoverleg te komen tot deze gedeelde lange termijnvisie. Recent is een ruime bevraging georganiseerd waarbij de administratie wordt ondersteund door TomorrowLab. Stakeholders hierbij zijn de MORA, de vervoerregio's, academische experts, economische actoren maar ook burgers. Momenteel zit dit proces in de laatste fase, namelijk het finetunen van deze visietekst. Het blijft de bedoeling om in de loop van 2021 het politiek overleg hierover te kunnen opstarten, ook in het Vlaams Parlement. De minister deelt de bekommernis dat een visie geen eindpunt mag zijn. Er moet onmiddellijk gestart worden met de opmaak van een roadmap die de realisatie van de visie op het terrein mee moet ondersteunen. Ook in dit proces zal nauw samengewerkt worden met de actoren die ook bij de opmaak van de visie betrokken waren. De minister gaat ervan uit dat ze hierdoor tegemoetkomt aan de bedenkingen van de MORA. Verder loopt binnen de vervoerregio's het proces tot opmaak van het regionale mobiliteitsplan. De mobiliteitsplannen op het niveau van de regio's bevatten wel concrete actieplannen met maatregelen op maat van elke vervoerregio. Omdat ook

deze regionale mobiliteitsplannen mee uitvoering moeten geven aan de mobiliteitsvisie wordt er momenteel al overlegd om tot een goede afstemming te komen op niveau van de visies.

De kritiek van de bouwsector dat er minder aanbestedingen en orders zijn, nuanceert de minister. Er is meermaals overleg met de sector. Hen werd duidelijk gemaakt dat maandelijks aan de verschillende entiteiten een overzicht van de vastleggingen wordt gevraagd om te kunnen opvolgen of de middelen ook worden besteed. Als blijkt dat bepaalde projecten niet kunnen doorgaan, kan men snel overgaan naar reserveprojecten. Dit wordt dus nauw opgevolgd. Begin november 2020 waren er ten opzichte van dezelfde periode in 2019 voor 67 miljoen euro meer vastleggingen voor investeringen en 13 miljoen euro meer voor onderhoudswerken.

Een tweede bedenking van de MORA is dat een gebrek aan een uitgewerkte onderzoeksagenda een gemiste opportuniteit is. De minister zegt dit te onderschrijven want het klopt dat er nog geen gezamenlijke onderzoeksagenda beschikbaar is voor het beleidsdomein MOW, ondanks het voornemen hiertoe in de beleidsnota. Daar moet in de toekomst werk van worden gemaakt.

De MORA vraagt verder in zijn advies om op expertise te steunen bij de planning en governance van verkeersveiligheid. Ook deze bemerking zal de minister ter harte nemen. Beleidsondersteunend en beleidsrelevant onderzoek is zeer belangrijk, waarnaar de nodige aandacht moet gaan, ook in het bundelen van alle beschikbare expertise. Voor het verkeersveiligheidsplan wordt al samengezeten met heel wat actoren met expertise. De huidige stand van zaken van het uitvoeren van verkeersveiligheidsonderzoek werd onlangs gepresenteerd op het Vlaams Forum Verkeersveiligheid. Het onderzoekskader zal bestaan uit klassieke verkeersongevallenanalyses, evaluatie, diepteonderzoek, bevragingen en metingen, methodologieën en instrumenten en benchmarking.

2.7. GIP

Het ontwerp van GIP werd op 22 november 2020 aan de parlementsleden en het Rekenhof bezorgd. Op de vraag of de verschillende vervoerregioraden nog advies moeten geven, antwoordt de minister dat dit werd gevraagd aan de drie pilootregio’s Aalst, Antwerpen en Westhoek. Hun adviezen worden verwacht begin 2021. De andere vervoerregio’s krijgen het ontwerp van GIP ter kennisgeving. De vervoerregio’s beschikken immers nog niet over een goedgekeurd regionaal mobiliteitsplan. Het zou dus voorbarig zijn om hen ook al advies te laten geven over het ontwerp van GIP.

Zoals aangekaart door de vraagstellers heeft de MORA ook opmerkingen over het zo snel mogelijk omzetten van investeringsmiddelen in concrete realisaties. In het Vlaams Regeerakkoord is opgenomen dat het de ambitie is om het GIP uit te bouwen tot een performante plannings- en realisatietool. Dit is vertaald in een ambitieus en haalbaar actieplan over alle entiteiten van het beleidsdomein heen. Er is werk gemaakt van een meer continue opvolging van de vastleggingskredieten. Daarnaast wordt gewerkt aan een geautomatiseerde opvolging van de vereffeningskredieten. Het GIP zal dan als een echte tool gebruikt kunnen worden. Iedereen zal dat kunnen raadplegen.

Er werd gevraagd naar een duidelijke lijst met fietsinvesteringen die in het GIP zijn opgenomen. De minister verwijst naar het overzicht van het budget voor fietsprojecten per entiteit met een totaal van 335 miljoen euro.

Door meerdere sprekers werd opgemerkt dat de middelen hebben om te investeren één ding is, maar dat ze ook nog moeten aangewend worden. Kunnen procedures

worden versneld? De minister zegt dat ze al een overleg heeft gepland met de bouwsector en de administratie hierover. Er wordt verder gedacht aan raamcontracten, het schrappen van dienstorders die niet meer up-to-date zijn, het evalueren van omgevingsvergunning- en onteigeningsprocedures enzovoort. De minister verwijst ook naar de hervorming van de Dienst Vastgoedtransacties en het decreet van 16 oktober 2020 tot wijziging van de artikelen 2, 10 en 15 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, wat de invoering van een minnelijke onderhandelingstermijn betreft.

2.8. Openbare werken

De vraag werd gesteld wat de stand van zaken is voor het afstemmen van openbare werken met de nutsmaatschappijen via Synductis. De minister zegt dat door AWV op verschillende fronten verder werd ingezet op afstemming van de infrastructuurwerken en werken van nutsmaatschappijen. Zo werd er verder ingezet op de integratie van de samenwerkingsovereenkomst met Synductis in de dagdagelijkse processen. Hiervoor werd door de begeleidingsgroep hoofdzakelijk toegespitst op:

- de taken die de zogenaamde piloten van Synductis op zich moeten nemen en hoe ze naar AWV als bouwheer terugkoppelen;
- het op de markt brengen van een sleufsynergie bestek (uitvoeren van kabelwerken in één sleuf door één aannemer met Fluvius als trekker) waar ook AWV kan aan deelnemen met het oog op het koper- en glasvezelnetwerk;
- informatiedeling in functie van aankomende projecten (via het platform van het Regionaal Operationeel Overleg dat vanuit Synductis wordt ingericht);
- het uitvoeren van in de samenwerkingsovereenkomst beschreven proefprojecten (uitvoeren van zowel infrastructuurwerken als kabel- en leidingwerken in één gezamenlijk bestek).

Tot op heden hebben deze besprekingen nog niet geleid tot aanpassingen aan de bestaande afspraken of aan de samenwerkingsovereenkomst. Iedereen is er zich van bewust dat hier volop werk van moet worden gemaakt.

Op de specifieke vraag over de tunnel Diestsesteenweg-Tiensesteenweg in Leuven, antwoordt de minister dat in een eerste, snelle, interne analyse inderdaad naar voor kwam dat de ruimtelijke impact groot zal zijn voor zowel een bovengronds als ondergronds scenario. Vandaar werd voorgesteld om hierover een grondige studie op touw te zetten. Op basis van de grondige studie zal blijken of een tweede ring tussen de Diestsesteenweg (N2) en de Tiensesteenweg (N3) gerealiseerd zal kunnen worden of niet. En zo ja, of er voor een tunneloplossing gekozen zal worden dan wel een bovengrondse oplossing. De haalbaarheidsstudie zal een grondige kosten-baten analyse moeten omvatten

Een andere specifieke vraag was die naar de timing en het budget voor de renovatie van de Beverentunnel. De minister informeert dat de inventarisatie liep van april 2020 tot september 2020. De inspecties lopen van juli 2020 tot april 2021. Voor de omgevingsvergunning is de periode augustus 2021 tot maart 2022 voorzien, voor de aanbestedingsprocedure januari 2022 tot augustus 2022. De uitvoering van de werken is gepland tussen augustus 2022 en juli 2024. Het gaat uiteraard om een timing onder voorbehoud. Voor een raming van het budget moeten eerst nog de inventarisatie van de totaalscope en de nodige onderzoeken klaar zijn. Dat zal ten vroegste april 2021 zijn.

2.9. Samenwerking met andere bestuursniveaus

Er werden vragen gesteld over de samenwerking met onder meer het federale niveau. De minister zegt dat er overleg is geweest met de nieuwe federale minister voor Mobiliteit Gilkinet. Het eerste was eerder een kennismakingsgesprek samen

met de andere overheden over de coronacrisis. Daarna was een apart overleg waarbij het onder meer ging over de wegcode, over fietsroutes en fietsbeleid, het openbaar vervoer tijdens de coronacrisis. Het was eerder een gedachtewisseling met de bedoeling om hier een vervolg aan te breien. Het was een zeer positief en constructief overleg.

Er werd verder opgemerkt dat in de BBT weinig is opgenomen over grensoverschrijdende mobiliteit. De minister vindt dit wel belangrijk en spreekt tegen dat hierover weinig zou te lezen zijn in de BBT. Er wordt met de buurlanden intens samengewerkt. Vaak gaat het over zeer concrete projecten zoals de positieve samenwerking met Duitsland de voorbije maanden rond de 3RX. Met Frankrijk wordt samengewerkt rond het Seine-Scheldeproject en met Nederland rond veertrajecten, het gemeenschappelijk sluisproject in Terneuzen en Rail Gent-Terneuzen, samenwerking voor verdere ontwikkeling van pijpleidingen, estuaire vaart, het Spartacus-project, elektrificatie van de spoorlijn 19 Mol-Hamont-Weert, 3RX, onderzoeksproject 5G-Blueprint, project R4WO en vele andere concrete projecten. Er is nog een hele lijst waaruit de minister ook nog het proefproject over het grensoverschrijdend vervoer op maat in de vervoerregio Westhoek haalt.

2.10. Snelwegparkings

Ook over de snelwegparkings werden vragen gesteld. De minister bezorgt een overzicht met investeringen in 2012 per provincie en dienstenzone (zie bijlage 4). Daarin zitten ook de veiligheidsinvesteringen. De provinciegouverneurs en betrokken burgemeesters ontvingen ook al de nodige informatie. Wat de investeringen in sanitaire voorzieningen betreft, zei de minister reeds eerder in een plenaire vergadering dat er een misverstand is dat hier geen aandacht aan zou worden geschonken. Er lopen wel degelijk bestekken om sanitaire hubs te openen waar er nog geen zijn. Na de uitvoering van de werken in Boorsem, Diepenbeek, Gent-Brugge, Rekkem en Boutersem zijn er nog vijftien dienstenzones waar geen sanitaire voorzieningen zijn. Daarvoor zal de minister de mogelijkheden laten analyseren, begroten en desgevallend middelen voor voorzien in de komende jaren.

2.11. Limburgse dossiers

De elektrificatie tussen Mol en Hamont wordt door Infrabel begin 2021 afgerond. Het is voornamelijk aan de Nederlandse overheid om ervoor te zorgen dat er een geëlektrificeerde verbinding kan komen tot aan Weert. Het is wachten op de resultaten van een studie van de NMBS. De Federale Regering wordt ondersteund in dit dossier.

Voor Spartacuslijn 1 werd de aanbestedingsprocedure voor voertuigen en infrastructuur aangevat in mei 2019. De selectiefase werd afgerond in december 2019. De biedingsfase is aangevat in juli 2020. Er wordt in het dossier maximaal verder gewerkt. Op de laatste raad van bestuur van De Lijn op 18 november 2020 werden de middelen vastgelegd voor de grondverwerving en werden voorbereidingen getroffen in het kader van de omgevingsvergunning. De offertes worden in het eerste kwartaal 2021 verwacht.

Voor het tracé te Hasselt loopt er parallel een studietraject nadat in het kader van het regeerakkoord beslist werd het tracé tussen Dusartplein en stationsomgeving langsheen de Kleine Ring (Boulevard) te voorzien. Om geen vertraging te hebben wordt in eerste instantie de aanbesteding gedaan van het Dusartplein richting Maastricht. Het overige traject in Hasselt kan apart en later worden gegund. Via een zogenaamd terechtwijzend bericht zal een aangepaste offerte gevraagd worden.

De werken aan de overwegen in Diepenbeek zijn gestart begin 2020 en verlopen vlot. Het dossier voor de aanpassing van de overwegen te Bilzen gaat op korte termijn in vergunningsaanvraag en aanbesteding.

Het dossier van Spartacuslijn 2 werd in mei 2020 overgeheveld naar De Werkvennootschap. Het studiebureau SPL2 (Tractebel-Arcadis) is opgestart midden augustus 2020. Zij werken aan een doorstart van de studies. Begin 2021 wordt een heldere projectdefinitie met beslissing omtrent het te volgen planningsproces verwacht. Het dossier loopt goed en de minister is tevreden met de aanpak door De Werkvennootschap. Het uitgangspunt is om verder te werken op het in 2014 gekozen tracé en op de startnota van 2016 maar wel op zoek te gaan naar optimalisaties én een versnelde ingebruikname.

Voor Spartacuslijn 3 is er een studie naar de heractivering van spoorlijn 18 door Infrabel. Er wordt afgestemd met het complex project Noord-Zuid Limburg. De minister hoopt in 2021 een voorkeursbesluit van de Vlaamse Regering te hebben hierover.

Gevraagd naar de concrete stappen en het bijhorend budget van het complex project Noord-Zuid Limburg, antwoordt de minister dat in 2021 de onderzoeksfase wordt afgerond en de Vlaamse Regering een ontwerp-voorkeursalternatief aanduidt. De uiteindelijke oplossing voor de Noord-Zuid zal dan bekend zijn. Aan geplande investeringen in 2021 betekent dat bijna het vastleggen van 5 miljoen euro voor studiekosten met het oog op de volgende fasen van het onderzoek. Ondertussen worden een aantal kleinere werken uitgevoerd. De minister wil de bewoners perspectief geven en tonen dat wordt overgegaan tot een snelle realisatie, rekening houdende met de procedure voor complexe projecten. Die quick wins zijn kleine infrastructurele ingrepen waarvan op korte termijn al werk kan worden gemaakt. Zo is er 2,7 miljoen euro voorzien voor een fietsbrug over de Grote Baan in Helchteren-Noord, en 1,7 miljoen euro voor de verbetering van de fietsontsluiting van het bedrijventerrein Centrum-Zuid. Dankzij het relanceplan wordt ook 5 miljoen euro vrijgemaakt voor een opwaardering van de fietsinfrastructuur langs de Grote Baan in Houthalen-Helchteren. Daar was dringend nood aan.

Er werd tot slot gevraag naar de stand van zaken van de watergebonden bedrijventerreinen aan het Albertkanaal in Lummen en meer specifiek de voormalige Kolenhaven. De minister vindt de ontwikkeling van deze terreinen belangrijk voor de goederenshift van de weg naar het water. Voor deze ontwikkeling wordt een omlegging voorzien van de Industriestraat omheen het bedrijventerrein, zodat deze niet langer over de ingang van de Kolenhaven zou lopen. Hoe het terrein concreet zal ontsloten worden, wordt momenteel nog kort onderzocht waarna de voorkeursvariant bepaald zal worden. Dit laat wellicht toe dat de huidige brug niet langer nodig is en gesloopt zou kunnen worden. Bovendien kan zo nodig de vernauwing ter hoogte van de ingang weggewerkt worden in functie van een betere toegankelijkheid voor schepen. Gezien de noodzaak tot afbraak van de brug één op één samenhangt met de ontwikkeling van het ENA-terrein, wordt de planning van de brugafbraak door DVW rechtstreeks bepaald door de planning van het ENA-terrein.

2.12. Oosterweel en het haventracé

Er werden vragen gesteld over het haventracé. Het projectgebied van de heraanleg van de E34 ter hoogte van de Waaslandhaven is duidelijk afgebakend. De initiatiefase van het project waarbij het doel was om zoveel mogelijk input te verzamelen van alle betrokkenen, burgers en belanghebbenden om zo een zo ruim mogelijke visie te krijgen op alle domeinen, is afgerond. De nodige afstemming met AWV en MOW gebeurt nog steeds en stopt niet aan de grenzen van de vervoerregio Antwerpen. Bij de verdere uitwerking van het project wordt er rekening gehouden met

het beslist beleid. Het Departement MOW zal werk maken van een overkoepelende studie naar de effecten van het haventracé op het hoofdwegennet in de ruimere omgeving en het onderliggend wegennet.

Verder werd er gevraagd of er een impact is van het terugtrekken van de bouwfirma Koninklijke BAM Groep uit het Oosterweelproject. De minister zegt dat de Koninklijke BAM Groep nog steeds partner blijft in de tijdelijke maatschappij ROCO maar zijn aandeel drastisch verlaagt binnen deze tijdelijke maatschappij. De tijdelijke maatschappij ROCO blijft in zijn geheel wel kandidaat voor de realisatie van de Oosterweelverbinding op Rechteroever. De terugtrekking heeft naar verwachting geen impact op het project. Andere principale partijen binnen de THV zijn Besix, Jan De Nul en DEME, naast bedrijven als Cordeel, Willemen, Denys, Franki Construct, Van Laere en Van Wellen die alle aandelen aanhouden in ROCO.

2.13. Pijpleidingen

Er werd gevraagd naar het aandeel van pijpleidingen in de modal split en of er voldoende plaats is voor leidingenstroken. De minister wil deze legislatuur een visie uitwerken hoe pijpleidingen sterker kunnen worden aangehaakt aan het mobiliteitsbeleid en hoe deze modus kan worden ingezet om de modal shift te ondersteunen. Momenteel is er nog geen zicht op hoe groot het aandeel van pijpleidingen zou kunnen worden in de modal shift. Het reserveren van ruimte voor leidingenzones die de aanleg van bijkomende pijpleidingen mogelijk maken is cruciaal. Reserveren van ruimte is een bevoegdheid van het Departement Omgeving. Maar het Departement MOW en het Departement Omgeving werken nauw samen om voorkeurslocaties te identificeren. Momenteel is er een proces lopende voor de ruimtelijke reservatie van een leidingstraat tussen Antwerpen en Ruhr.

2.14. Regionale luchthavens

Wat de nieuwe subsidieovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de LEM betreft, zegt minister Lydia Peeters dat deze in werking trad bij de opstart van de LOM-LEM structuur op 27 oktober 2014. Deze subsidieovereenkomst werd opgemaakt in uitvoering van het LOM-LEM decreet, en bepaalt dat de LEM recht heeft op subsidies voor bepaalde kosten die zij maakt in het kader van veiligheid, beveiliging en brandweer. De subsidieovereenkomst had een initiële looptijd van vijf jaar. Daarna zou deze subsidieovereenkomst geactualiseerd worden. Zolang deze actualisatie niet wordt doorgevoerd, blijft de oorspronkelijke subsidieovereenkomst van kracht. De gesprekken tussen het Vlaamse Gewest en de LEM over de nieuwe subsidieovereenkomsten zijn opgestart in het voorjaar 2019. Tot op heden werd er nog geen overeenstemming bereikt, en is de oorspronkelijke subsidieovereenkomst dus nog steeds in voege.

De COVID-19-steun die werd toegekend staat hier los van. De subsidieovereenkomst gaat over de subsidiëring van specifieke (bewezen) kosten voor veiligheid, beveiliging en brandweer, terwijl de subsidie in het kader van COVID-19 een algemene steunregeling betrof die tot doel had de impact van de crisis op de liquiditeitspositie van de LEM te beperken. Aan elke LEM werd een subsidie van 366.000 euro toegekend in het kader van de tijdelijke kaderrichtlijn inzake staatssteun (2020/C 91 I/01), en werd een subsidie van 100.000 euro toegekend in het kader van de de-minimisregeling.

3. Replieken

3.1. Tussenkomst van Els Robeyns

Els Robeyns vindt het vreemd dat de minister voor problemen bij De Lijn de volledige verantwoordelijkheid steeds bij de raad van bestuur legt. Het lijkt wel alsof

de Vlaamse overheid geen hoofdaandeelhouder is. Verder vindt ze het positief dat er afspraken werden gemaakt met Fluvius voor de realisatie van oplaadinfrastructuur voor elektrische bussen in de stelplaatsen. Dat past in een globale aanpak die ze eerder bepleitte. Maar het blijft belangrijk dat de noodzakelijke middelen er zijn. Ook daarvoor legt de minister de verantwoordelijkheid bij de raad van bestuur van De Lijn. De minister stelt dat de vergroening niet staat of valt met de deconsolidatie, maar dat is moeilijk vol te houden als er geen middelen zijn voorzien in de begroting. Ze herhaalt daarom haar vraag wat het plan is als de deconsolidatie niet lukt of niet volgens de voorziene timing.

Volgens de minister zijn er na de doorrekeningen door De Lijn geen aanpassingen van de OV-plannen nodig en het voorziene budget volstaat. Uit bijvoorbeeld de vervoerregio Waasland krijgt zij echter signalen dat er veel minder middelen zijn voor het kern- en aanvullend net.

Wat de mobiliteitscentrale betreft, wijst de spreker erop dat ook in dit geval de Vlaamse overheid aandeelhouder is van De Lijn. Het is vreemd dat de minister de communicatie van de vakbond gebruikt om de stand van zaken van het overleg weer te geven. De timing voor de mobiliteitscentrale werd met drie weken verlengd. Blijft de globale timing voor de invoering van basisbereikbaarheid op schema?

Over de benchmark stelde de minister dat deze moet beslissen of De Lijn interne exploitant kan blijven. Dat is een andere woordkeuze dan deze uit het verleden toen de minister zei er alle vertrouwen in te hebben dat De Lijn de interne operator zou blijven. 2020 was mede door de coronacrisis een moeilijk jaar voor De Lijn en de benchmark hangt als een zwaard van Damocles boven de hoofden van de medewerkers die de voorbije maanden hun uiterste best deden. Voor sp.a mag De Lijn exploitant blijven. Ze vraagt hierover snel duidelijkheid.

Els Robeyns citeert vervolgens uit het verslag van het Rekenhof: "De Lijn heeft door de COVID-19-crisis exploitatieverlies geleden door enerzijds een terugval van de vervoersinkomsten en anderzijds extra kosten voor veiligheidsmaatregelen. Binnen de Vlaamse Regering is afgesproken dat De Lijn de COVID-19-gerelateerde kosten in kaart zal brengen, waarna de regeringscommissaris daarover een advies zal geven. Op basis van die analyse zal de exploitatievergoeding verhoogd worden. Op 18 september 2020 heeft de Vlaamse Regering 20,5 miljoen euro uit de coronaprovisie toegekend aan De Lijn. Dat bedrag komt overeen met de impact van het begin van de crisis tot en met juli 2020. Midden augustus 2020 heeft De Lijn een prognose opgesteld die de impact voor de rest van 2020 raamt op 34,8 miljoen euro. De totale impact voor 2020 zou dus neerkomen op 55,3 miljoen euro. Uit de maandelijkse herberekening van De Lijn blijkt echter dat de impact in augustus en september 2020 hoger lag dan geraamd in de prognose, wat doet vermoeden dat de impact over het hele boekjaar hoger zal zijn. De Lijn verwacht dat de Vlaamse Regering exploitatieverlies en meerkosten zal compenseren. De initiële begrotingsopmaak 2021 van De Lijn toont geen evoluties die een verdere impact van de COVID-19-crisis opvangen." (*Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 16/1, p. 79). Kan de minister dit verduidelijken?

Het ontwerp van GIP dat ze ondertussen ontving, is nog steeds opgemaakt volgens de oude methode. In het regeerakkoord staat de ambitie om het te professionaliseren en er een plannings- en realisatietool van te maken. Ze vraagt waarom dit nog niet is gebeurd.

In het ontwerp van GIP is voor nieuwe stel- en werkplaatsen trams en bussen Wissenhage 850.000 euro voorzien. Dat is 15 keer minder dat het budget voor de stelplaats in Antwerpen. De kostprijs wordt geraamd op 111 miljoen euro. In antwoord op een schriftelijke vraag van haar, antwoordde de minister dat ze zou

werken met een private partner via pps, met het doel het contract af te sluiten in 2021 (*Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2020-21, nr. 417). Wat is de stand van zaken?

Nog in het ontwerp van GIP is de structurele revisie voorzien van de hermelijntrams, gespreid over tien jaar. Hoeveel trams kunnen er worden gereviseerd met de voorziene 500.000 euro? Gebeurt deze revisie met het oog op het langer dan dertig jaar in dienst houden van deze trams?

3.2. Tussenkomst van Koen Daniëls

Koen Daniëls vindt de 42 miljoen euro die al is voorzien voor het complex project ECA goed. De westelijke havenontsluiting had er al moeten zijn bij de realisatie van het Deurganckdok. Ze is er nog steeds niet. Koen Daniëls vraagt om de budgetten voor beide op mekaar af te stemmen.

Dat de afstemming voor de heraanleg van de E34 niet stopt aan de grenzen van de vervoerregio Antwerpen vindt hij positief. Er is afstemming tussen AWV en MOW voor het reeds beslist beleid, maar er staan ook nog projecten op stapel voor een bijzonder economisch knooppunt. Hij vraagt om hiermee rekening te houden. Hij heeft dit ook ingebracht in de werkbank maar hij vraagt bijkomend aan de minister om hier aandacht voor te hebben.

Bij de evaluatie van de versterkingsritten moet men er rekening mee houden dat de leerlingen van de tweede en derde graad maximum halftijds lessen volgen op school. De indruk zou dus kunnen ontstaan dat na 1 januari 2021 deze versterkingsritten niet meer nodig zijn omdat de bezetting momenteel niet zo hoog is.

Op de overgemaakte lijst met werken aan de snelwegparkings stelt hij vast dat er geen camerabeveiliging is voorzien voor Kalken. Is deze er al en zo niet, kan dit nog worden geplaatst? Hoever staat het met de planning van een eventuele dienstzone in Stekene?

In het ontwerp van GIP mist Koen Daniëls de N403 waar momenteel een onteigeningsprocedure loopt. Moet hij daaruit afleiden dat in 2021 geen werken worden gepland? Het herstellen van de fietspaden waarover hij al eerder schriftelijke vragen stelde, wordt steeds uitgesteld omwille van de volledige heraanleg van de N403 (*Schriftelijke vragen.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 67, 979 en 1210). Hij begrijpt de logica, maar vraagt of in het geval er geen werken zullen zijn in 2021 toch de fietspaden kunnen hersteld worden.

De N446 is opgenomen in het ontwerp van GIP. Is hierin ook de vervanging van de Durmebrug voorzien of komt er een andere oplossing?

3.3. Tussenkomst van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht heeft nog enkele vragen over verkeersveiligheid. Op 24 november publiceerde Vias zijn veiligheidsbarometer van de eerste 9 maanden van 2020. De meting gaf aan dat er tijdens deze periode minder doden en gewonden op de wegen vielen. Deze positieve cijfers hebben wel een negatieve kant. In de zomermaanden is er een opvallende stijging van het aantal fietsdoden.

Het onderzoek schuift geen duidelijke oorzaak naar voor dat deze stijging kan verklaren. Er kan van uit worden gegaan door het mooie weer zorgde voor meer fietsers en bijgevolg ook meer ongevallen. Dat is echter alleen maar een veronderstelling. Een diepteonderzoek is nodig om de exacte pijnpunten vast te stellen. Het is een verontrustende vaststelling dat meer fietsers waarschijnlijk meer doden betekent. Zal de minister verder onderzoek laten doen naar de oorzaken van de ongevallen? Hoeveel van de fietsongevallen vonden plaats op kruispunten

met conflictsituaties? Hoeveel fietsongevallen kwamen in aanraking met een vrachtwagen? Welke acties koppelt de minister aan deze gegevens? Kan de minister ook deze cijfers per provincie geven?

De minister wil inzetten op meer verkeersveiligheid voor de fietsers maar op het voorstel van de Antwerpse gouverneur Cathy Berx om meer en grotere zones 30 in te voeren, bijvoorbeeld als er geen afgescheiden fietspad is, zegt de minister dat zij dit een goed idee vindt maar dit niet gaat uitvoeren. Ook voor het verplichten van venstertijden voor vrachtwagens tijdens het begin en einde van de schoollessen merkt ze bij de minister weinig goodwill. Annick Lambrecht vraagt hoeveel van de ongevallen met fietsers in een zone 30 plaatshadden? Hoeveel lokale overheden maakten reeds werk van venstertijden voor vrachtwagens en welke impact had dit op de verkeersveiligheid en het aantal ongevallen met fietsers?

Verder vraagt ze hoeveel kruispunten langs gewestwegen al volledig conflictvrij zijn (uitgedrukt in absolute aantallen of percentages)? Wat is de doelstelling van de minister?

3.4. Tussenkomst van Stijn Bex

Stijn Bex vindt het positief dat de minister wil inzetten op meer efficiëntie zodat de middelen voor fietsinfrastructuur effectief besteed worden en alleen voor fietsinfrastructuur en niet voor bijvoorbeeld nutsleidingen. Van de middelen voor fietsinvesteringen in 2020 was in oktober slechts 50 procent effectief vastgelegd. Hoeveel bedraagt dit percentage eind november 2020?

Hij is verheugd met de aankondiging van de minister op 26 november 2020 dat zij deze legislatuur 300 miljoen euro wil investeren in fietspaden in de regio rond Brussel. Hij merkte enig ongenoegen bij de minister over de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Meerdere dossiers die vorige legislatuur geblokkeerd waren, zitten nu echter op het goede spoor: de ringtrambus rijdt, de snelheid op de ring rond Brussel werd verlaagd naar 100 km/u, er is een samenwerkingsakkoord over de aanleg van fietssnelwegen, er komt een gezamenlijke controle op de roetfilterfraude en de administraties kregen een mandaat om samen te werken.

17 fietsdoden in het derde kwartaal van 2020 is een triest record. Hij kan zich vinden in de logica van de minister over Vision Zero 2050. Maar hij vraagt om toch concrete, realistische doelstellingen naar voor te schuiven. De Groenfractie stelt voor om de Vision Zero te hanteren tegen 2030 met bijhorend tijdspad.

Een aantal aanbevelingen die werd gedaan als gevolg van de Vias-cijfers moeten ter harte worden genomen. Onderzoek naar de specifieke context waarin deze ongevallen plaatshadden, is heel belangrijk om een gericht beleid te kunnen voeren. Een aantal maatregelen laat de minister echter over aan de autonomie van de lokale besturen zoals het invoeren van een zone 30 in de ganse bebouwde kom, de venstertijden en een vrachtroutenetwerk. De Groenfractie vindt dat de Vlaamse overheid hier de norm moet zetten als men de ambitie heeft om het aantal verkeersdoden drastisch te doen dalen. Voor de zone 30 kan het aan de autonomie van de lokale besturen worden overgelaten op welke wegen er sneller kan gereden worden. Het gaat om een logische omkering in het denken. Is de minister bereid om hierover een advies te vragen van het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid? In tegenstelling tot wat de minister beweert, zal het aantal verkeersborden net gevoelig verminderen hierdoor.

De Groenfractie is bezorgd dat de noodzakelijke vergroening van de vloot van De Lijn op de helling komt te staan. Hij heeft ernstige twijfels bij de timing voor de deconsolidatie en de juridische en technische haalbaarheid ervan. Hij gaat ervan

uit dat het debat over deze belangrijke beslissing ook in het parlement kan worden gevoerd. Hij is verder bevreesd dat de mobiliteitscentrale niet operationeel zal zijn tegen 1 januari 2022 en hoopt dat de minister alternatieven in gedachten heeft als dit niet lukt. Wat absoluut moet vermeden worden is dat het vervoer op maat niet werkt.

Stijn Bex kreeg geen antwoord op de vraag over de zeer verouderde vloot van de binnenvaartschippers met zeer vervuilende motoren terwijl de regelgeving hen niet stimuleert om deze te vernieuwen. Wie dit toch doet, wordt uit de markt geprijsd. Hij vraagt oplossingen in samenspraak met de sector.

3.5. Tussenkomst van Karin Brouwers

Karin Brouwers schaart zich achter het standpunt van de minister over de Brusselse stadstol: er zullen eerst nog een aantal alternatieven klaar moeten zijn in de Brusselse rand.

3.6. Tussenkomst van Jos D'Haese

Op een vorige vraag om uitleg van 8 oktober 2020 van *Jos D'Haese* heeft de minister geantwoord dat ze tegen eind oktober, begin november 2020 een globaal overzicht zou hebben over de impact van basisbereikbaarheid. De doorrekening van De Lijn is ondertussen achter de rug. Daaruit blijkt dat globaal 7,3 procent extra reizigers vervoerd zouden worden. Zullen de details van die doorrekening openbaar gemaakt worden? Wat is de netto evolutie van het aantal haltes en kilometers in elk van de vervoerregio's?

Vervolgens stelt hij vragen bij de transparantie van de werking van de vervoerregio's. Er zijn weinig documenten ter beschikking en elke vervoerregio publiceert andere zaken. Als men informatie opvraagt wordt men van De Lijn naar de vervoerregio gestuurd en terug. Kan de minister zich engageren om alle vervoerregioraden ertoe te brengen zo transparant mogelijk te zijn. Hij noemt de vervoerregio Limburg als het goede voorbeeld.

3.7. Tussenkomst van Bert Maertens

Bert Maertens is tevreden met het antwoord dat door een versnelling van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal er sneller middelen vrijkomen voor het Seine-Scheldeproject en de opwaardering van de Leie. In verband met het rivierherstel vraagt hij de minister wanneer de resterende 365 hectare zullen verworven worden. Is er een tijdspad?

Hij dankt de minister om in het dossier van de gegarandeerde dienstverlening zelf actie te ondernemen.

Het Masterplan Toegankelijke haltes werd ondertussen gepubliceerd. Wat het coachingtraject voor steden en gemeenten betreft, leest hij dat dertig gemeenten jaarlijks kunnen begeleid worden; zes per provincie, in volgorde van aanmelding. Bert Maertens vraagt zich af of het niet nuttig is om ook te kijken naar een bepaalde cluster van gemeenten waar een bus- of tramlijn door loopt. Zo ontstaan toegankelijke lijnen in plaats van afzonderlijke toegankelijke haltes in een afzonderlijke gemeente.

Er wordt ook voorzien in een tweejaarlijkse wedstrijd voor 'Meer Mobiele gemeente' met een geldprijs van drie keer 50.000 euro. Het gaat dus om 150.000 elke twee jaar. Dat geld kan volgens hem beter geïnvesteerd worden in het toegankelijk maken van haltes. Dat zal een groter beleidseffect teweegbrengen.

3.8. Tussenkomst van Wim Verheyden

Wim Verheyden herhaalt dat er een gebrek is aan communicatie, transparantie en inspraak van belangenorganisaties inzake de vervoerregio's en de OV-plannen naar de gemeenten. De waterbussen zullen in de toekomst moeten gefinancierd worden door de vervoerregio's. Uit de tabel blijkt dat met de voorziene budgetten het moeilijk is om bijkomende waterbussen in te leggen. Hij vindt dat een gemiste kans. Hiervoor zouden relancemiddelen kunnen gebruikt worden.

Wat Vision Zero 2050 betreft, stelt hij vast dat Volvo ernaar streeft om geen slachtoffers meer te hebben in hun wagens. Moet er niet samen met dergelijk constructeurs op Europees niveau bekeken worden of de doelstelling van nul slachtoffers in 2050 niet eerder kan bereikt worden? Kan Vlaanderen hierin geen voortrekkersrol spelen?

Hij hoopt dat er zo snel als mogelijk werk kan worden gemaakt van de aanpak van de missing links bij de fietssnelwegen. Hij is bevreesd dat deze missing links hetzelfde lot zullen ondergaan als de missing links in de wegeninfrastructuur.

Hij vraagt waarom de minister geen beroep doet op de kennis van de Nederlanders als het gaat over de LZV. Zijn zoals in het Verenigd Koninkrijk geen dubbeldekkers mogelijk voor vrachtvervoer? De bruggen over de snelwegen werden er al aangepast. Het kan meer vrachtwagens van de wegen halen.

De inhaalbeweging voor de estuaire vaart is dringend noodzakelijk. Bij de modal shift van de weg naar het water voor vrachtvervoer wordt volgens Wim Verheyden de kostprijs uit het oog verloren. Hij verwijst daarbij ook naar de dumpingprijzen die worden gehanteerd door Oost-Europese vrachtvervoerders op de weg.

In verband met de 300.000 euro coronasteun voor de LEM, herhaalt hij dat eigenaar EGIS een Franse multinational is die miljoenenwinsten maakt. De besprekingen voor de nieuwe samenwerkingsovereenkomst lopen nog maar tot zolang blijft de oude van kracht. EGIS kan dus alleen maar winnen. Hij wil dat dit kritischer wordt bekeken.

De minister verwacht geen gevolgen voor het Oosterweelproject van het terugtrekken van de bouwfirma Koninklijke BAM Groep. Waar baseert zij zich op om dit te concluderen?

4. Bijkomende antwoorden van de minister

Enkele technische vragen werden schriftelijk beantwoord (zie bijlage 5).

4.1. Basisbereikbaarheid

Op de vraag of de timing voor de invoering van basisbereikbaarheid gehaald zal worden, antwoordt de minister dat ze daar alle vertrouwen in heeft. Indien bijsturingen nodig blijken in 2021, zullen die gebeuren. Voor het indienen van de offertes voor de mobiliteitscentrale is de termijn voor het indienen van de offertes met drie weken verlengd. Maar dat heeft geen impact op de gunning en de timing. Dat een verlenging werd gevraagd is net positief en een teken dat de betrokken bedrijven een grondige offerte willen maken.

De benchmark is geregeld in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Het bepaalt dat er eerst een benchmarkstudie moet uitgevoerd worden vooraleer kan overwogen worden om de VVM De Lijn opnieuw het interne operatorschap toe te kennen. De studie zit momenteel in een eindfase. Zodra ze gefinaliseerd is, zal de minister de commissie hiervan op de hoogte brengen.

Wat de impact van de OV-plannen van de vervoerregio's op het vervoersnet betreft, zegt de minister dat De Lijn geen aanpassingen heeft gevraagd aan vervoerregioraden. De Lijn gaat er dus van uit dat binnen het huidige beschikbare budget het door de vervoerregio's vooropgestelde kern- en aanvullend net realiseerbaar is. De Lijn is op basis van de doorrekeningen de amplitude of frequentie van sommige lijnen nog verder in detail aan het bekijken. Mochten hierin wijzigingen zijn zal De Lijn dit zo snel mogelijk doorgeven aan de betrokken vervoerregio. Deze moet dan beoordelen of bijsturing nog nodig is. Momenteel is dat niet aan de orde.

Er werden opmerkingen gemaakt over de transparantie van de werking van vervoerregio's en uniformiteit. De minister zegt dat bij de opstelling van het decreet destijds expliciet werd gekozen om de vijftien vervoerregioraden in alle vrijheid hun werking, samenstelling en participatietraject te laten regelen. De minister verwijst ook naar de omzendbrief (omzendbrief MOW 2019/01 omtrent de vervoerregiowerking van 17 mei 2019). Er wordt gevraagd om te zorgen voor een maximale transparantie voor de betrokken steden en gemeenten. En naar verluidt gebeurt dit ook, aldus de minister. Zo wordt via een sharepointsite alle materiaal, info, verslagen enzovoort ter beschikking gesteld. Daarnaast worden goedgekeurde verslagen van de vervoerregioraden ook zo veel mogelijk online gezet (https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios#vervoerregioraad). Daarnaast verwijst de minister naar de stand van zaken over de vervoerregiowerking die ze halfjaarlijks in het parlement geeft.

Elke vervoerregioraad heeft daarenboven bij de opstartfase zelf een participatietraject voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan uitgewerkt voor het middenveld en de georganiseerde burger. Er zijn verschillende vormen uitgewerkt maar het is aan de vervoerregio om dit op maat te organiseren. Verder is de communicatie naar de burger voorbereid samen met de steden en gemeenten door het ter beschikking stellen van een communicatietoolbox.

4.2. De Lijn

De minister kreeg het verwijt dat zij te veel de verantwoordelijkheid zou leggen bij de raad van bestuur van De Lijn in het dossier van de vergroening van de vloot. Ze repliceert dat De Lijn een EVA is met een eigen raad van bestuur die beslist over de praktische organisatie binnen de contouren van de beheersovereenkomst die werd gesloten met de Vlaamse overheid. De minister stelt dat ze daarbinnen haar verantwoordelijkheid zal nemen.

De minister herhaalt wat ze eerder zei over de vergroening van de vloot en het dossier van de aankoop van de 970 elektrische bussen en laadinfrastructuur voor een bedrag van 1,3 miljard euro. De raad van bestuur bekijkt hoe de procedure kan worden hernomen en zo kan voldoen aan het regeerakkoord. Het onderzoek naar de deconsolidatie loopt. Ze kan daar geen details over geven. De minister heeft ervoor gekozen om, boven op de 150 miljoen euro reguliere investeringsmiddelen voor De Lijn, ruim 90 miljoen euro aan relancemiddelen, specifiek voor de vergroening van de vloot in te zetten. Dat zal uiteraard niet voldoende zijn om de 2400 bussen van De Lijn te vergroenen. Het is dan ook een gefaseerd project tot 2035.

Gevraagd naar meer verduidelijking over de zogenaamde coronacompensatie voor De Lijn, zegt de minister dat de vervoermaatschappij al een compensatie ontving om de geleden verliezen tijdens de eerste lockdown te compenseren. Voor de periode van maart tot en met juli 2020 was dit 20,5 miljoen euro. Vermoedelijk zal in de loop van december 2020 op de Vlaamse Regering een nieuw herverdelingsbesluit worden goedgekeurd waarmee de maanden tot en met oktober 2020 zullen gecompenseerd worden. Voor de maanden november en december 2020 wordt dit nog bekeken. Voor 2021 is er afgesproken dat er tot en met maart zal gewerkt

worden zoals in 2020. Dat betekent dat De Lijn maandelijkse afrekeningen overmaakt die gevalideerd worden en waarna deze middelen worden overgeheveld van de Vlaamse overheid naar De Lijn. Zo heeft De Lijn voldoende garantie en zekerheid dat ze kan verder werken.

De inzet van autocars voor versterkingsritten wordt verlengd tot aan de paasvakantie 2021. Een verlenging is mogelijk maar voorbarig gelet op de recente berichten over de vaccinaties.

Enkele bijkomende vragen handelden over het Masterplan Toegankelijke haltes. Het coachingtraject voor de gemeenten werd in samenspraak met de VVSG uitgewerkt. Er zal bij de toewijzing rekening worden gehouden met een geografische spreiding van de zes per provincie geselecteerde gemeenten. De opgedane kennis en inspiratie zal via een lerend netwerk worden aangereikt aan alle gemeenten.

Er werd in verband met de tweejaarlijkse prijs voor toegankelijke gemeenten gevraagd of het niet beter is om in plaats van het prijzengeld uit te delen, de haltes met deze middelen toegankelijk te maken. Dat is wel degelijk de bedoeling volgens de minister. In het Masterplan staat beschreven wat men met dit bedrag moet doen, namelijk het toegankelijk maken van haltes. Met de prijs wordt gezorgd voor een gezonde competitie tussen de steden en gemeenten en wordt het belang van toegankelijke haltes blijvend onder de aandacht gebracht.

4.3. Mobiliteit in de haven

Voor het meenemen van de ontsluiting in het dossier van de complex project ECA zijn er nog geen budgetten toegewezen. Begin 2021 zal het definitieve GIP voor 2021 gevalideerd worden. Voor 2022 kunnen de kosten van de westelijke ontsluiting in kaart en in rekening gebracht. Momenteel is het daar nog te vroeg voor.

4.4. Fiets

Er werd gevraagd welk percentage van de middelen voor fietsinfrastructuur in 2020 eind november 2020 zijn vastgelegd. Initieel ging het om 180 miljoen euro, vermeerderd met 10 miljoen euro bij de herziening. Tot en met 15 november werd voor 107 miljoen euro vastgelegd, zijnde een vastleggingspercentage van 59,7 procent op 180,3 miljoen euro. Er rest nog anderhalve maand en verder merkt de minister op dat bijvoorbeeld De Werkvennootschap en Lantis telkens beslissingen nodig hebben van de raad van bestuur vooraleer vastleggingen kunnen worden uitgevoerd. De minister verzekert dat het percentage continu wordt opgevolgd en dat zij de verschillende entiteiten er regelmatig op attent maakt dat de vastleggingen zo veel en zo snel mogelijk moeten gerealiseerd worden.

Voor de missing links bij de fietssnelwegen herhaalt ze dat er hierover midden december 2020 een overleg is met de provincies. Veel tracés zijn echter in het beheer van lokale overheden. Het verder versterken van het Fietsfonds past binnen deze aanpak.

4.5. Verkeersveiligheid

In de replieken werden vragen gesteld welke acties de minister zou koppelen aan de stijging van het aantal fietsdoden in de zomermaanden. De minister zegt dat ze volop inzet op verkeersveiligheid en verwijst naar de eerder vermelde maatregelen en acties. Er worden extra veel middelen ingezet voor fietsinfrastructuur en het wegwerken van gevaarlijke punten. Verder wordt bekeken hoe de verkeersveiligheidscampagnes in 2021 kunnen worden bijgestuurd. En in het kader van de onderzoeksagenda staat een diepteonderzoek omtrent de oorzaak van fietsongevallen op de agenda. De minister zal erop aandringen dat hier snel werk

van wordt gemaakt. Er komt ook een actualisatie van het verkeersveiligheidsplan. Daarbij zal ook aandacht gaan naar de fiets en de infrastructuur.

Vervolgens geeft de minister de cijfers van het aantal fietsongevallen en fietsdoden ter plaatse voor de eerste negen maanden van 2020. Er waren dertig fietsdoden, zijnde ten opzichte van 2019 een stijging met drie. Er waren 5946 letselongevallen wat een daling was. Bekeken per provincie, is het aantal fietsongevallen voor de eerste negen maanden van 2020 gedaald in de provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen. Er is een lichte stijging in de provincies Limburg en Vlaams-Brabant. Op vlak van het aantal fietsdoden ter plaatse is er een daling in de provincies Antwerpen en Limburg, een lichte stijging in de provincie Oost-Vlaanderen en een iets grotere stijging in de provincies Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen.

Tijdens de zomermaanden (juli, augustus, september) waren er achttien fietsdoden. In 2014 waren het er negentien. Na 2014 was er een daling, met weer een stijging vanaf 2018. Meer fietsers zal deels een verklaring zijn maar dat is geen reden om hier geen volle aandacht voor te hebben. Er zal blijvend op gefocust worden.

In verband met de suggestie om Vision Zero te vervroegen naar 2030, zegt de minister dat in het huidige Vlaamse Verkeersveiligheidsplan al zeer concrete doelstellingen voor 2030 werden opgenomen: maximaal 133 verkeersdoden, maximaal 1000 zwaargewonden en maximaal 17.000 lichtgewonden. Zulke maximale cijfers vindt de minister een vreemde manier van werken. Bij voorkeur staan deze tellers op nul. Voor de actualisatie van het Verkeersveiligheidsplan zal de minister de input van alle mogelijk stakeholders verzamelen om die nuldoelstelling te realiseren, naast de vraag naar concrete acties. Het blijft de ambities van de minister om de Vision Zero morgen al te halen. De boodschap moet zijn dat er geen enkel verkeersslachtoffer mag zijn.

De minister herhaalt dat ze niet ingaat op de suggesties die werden gedaan voor de zone 30 en venstertijden omdat ze alle vertrouwen heeft in de lokale besturen. Dat is geen doorschuiven van verantwoordelijkheid. De reden is dat het lokale niveau de lokale situatie beter kan inschatten dan het centrale bestuur. Als er gewestwegen bij betrokken zijn, wil de minister al haar medewerking verlenen. Belangrijk voor de minister is dat ook randvoorwaarden zoals de weginfrastructuur, voldoende handhaving en draagvlak vervuld zijn.

Hoeveel kruispunten langs gewestwegen zijn al conflictvrij? Van de 1769 kruispunten die AWV in beheer heeft, zijn er 247 volledig conflictvrij, 1313 gedeeltelijk conflictvrij of voorzien van veiligheidsverhogende maatregelen en 209 niet conflictvrij. 88 procent is dus volledig of gedeeltelijk conflictvrij ingericht of voorzien van veiligheidsverhogende maatregelen. Er is een actieplan opgesteld over met verkeerslichten geregelde kruispunten om ze maximaal conflictvrij te maken en om de doorstroming te verbeteren. Om deze doelstellingen te realiseren werkt AWV maximaal met detectiemiddelen.

De minister beaamt tot slot dat autoconstructeurs een rol hebben te spelen om de verkeersveiligheid van de nieuwe voertuigen te verhogen. Ze denkt daarbij aan de verhoogde verkeersveiligheidsstandaarden voor de nieuwe voertuigen die vanaf 2022 voorzien worden. Voertuigen die vanaf 2022 op de Europese markt komen, moeten immers worden uitgerust met een hele reeks geavanceerde veiligheidsvoorzieningen (ADAS), zoals een intelligente snelheidsassistent, een noodremsysteem, een hulpmiddel om binnen de rijstrook te blijven enzovoort. Sommige daarvan moeten bijdragen tot een betere detectie van kwetsbare weggebruikers. Daarnaast is educatie hier ook een belangrijke factor. De minister zal bekijken op

welke manier deze thema's aan bod kunnen komen binnen de rijopleiding en de examinering.

4.6. GIP

In het decreet Basisbereikbaarheid staat te lezen dat de vervoerregioraden advies kunnen geven op het ontwerp van GIP. Er werd gevraagd waarom dat nog niet is gebeurd. Minister Lydia Peeters zegt dat dit volgens het decreet moet gebeuren binnen de krijtlijnen van het goedgekeurd regionaal mobiliteitsplan. Die regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's zijn vandaag nog niet opgemaakt en goedgekeurd. Net zoals vorig jaar werden de drie pilootregio's (Aalst, Antwerpen en Westhoek) om advies gevraagd. De andere twaalf vervoerregio's krijgen het ontwerp van GIP 2021 louter ter kennisgeving opgestuurd en kunnen opmerkingen en suggesties meegeven maar geen advies.

4.7. Regionale luchthavens

Er waren kritische opmerkingen over het geven van subsidies via de regionale luchthavens aan multinationals. De minister zegt dat dat de LEM's alleen gesubsidieerd worden voor de taken die zij uitvoeren voor beveiliging en brandweer. Sinds de opstart van de LOM-LEM-structuur is de internationale en Europese regelgeving op vlak van beveiliging verstrengd met extra kosten tot gevolg. Het is dus geen subsidie voor de exploitatie zelf en is dus ook geen onverenigbare overheidssteun.

4.8. Goederentransport en binnenvaart

Binnen de Centrale Commissie voor Navigatie op de Rijn is er een vergroeningsfonds opgericht. Dat bekijkt welke middelen aangewend kunnen worden voor financiële oplossingen en commerciële stimuli voor de binnenvaart. De Vlaamse overheid vindt het belangrijker om te investeren in infrastructuur zoals walstroomkasten. Verder denkt de minister aan automatisatie- en vergroeningsprojecten. Andere elementen zijn te bekijken in de Europese context.

4.9. Rivierherstel

Tot slot is er het rivierherstel van de Leie. Op de vraag wanneer de resterende 365 hectare zal gerealiseerd worden, antwoordt minister Lydia Peeters dat dit is opgenomen in de overeenkomsten en engagementen ten aanzien van de Europese subsidiemiddelen en in de MER. 135 hectare zijn in eigendom van diverse entiteiten van de Vlaamse overheid zoals ANB en DVW. In overleg met deze partners en de minister bevoegd voor Leefmilieu wordt bekeken hoe de resterende hectare verworven kunnen worden en wat een haalbaar tijdpad is.

5. Slotreplieken

5.1. Tussenkomsten van de leden

Els Robeyns vindt het te gemakkelijk van de minister om te zeggen dat de raad van bestuur van De Lijn maar een tandje bij moet steken voor de vergroening van de vloot. De minister maakt er zelf geen middelen voor vrij. In het relanceplan is er 93 miljoen euro voor de vervanging van bussen. Is dat dan voor de aankoop van elektrische bussen? Dat is ruim onvoldoende voor de totale vergroening die 1,3 miljard euro kost. De minister legt blijkbaar al haar eieren in de mand van de deconsolidatie, waar een onderzoek over loopt. Wat als dat niet lukt? De Lijn zegt zelf in de media dat de doelstelling uit het regeerakkoord van emissievrije bussen tegen 2025 in de stadskernen niet gehaald zal worden. De minister maakt het zich alweer gemakkelijk door te zeggen dat ze die vertraging niet pikt.

Stijn Bex vreest dat de tijd ontbreekt om alle middelen voor fietsinfrastructuur vast te leggen. Zijn de niet-uitgegeven middelen verloren of kan de minister ze overdragen naar 2021? Heeft ze al geïnformeerd bij de verschillende vennootschappen hoeveel ze dit jaar nog zullen uitgeven? Aan hoeveel procent denkt ze te komen? Hoe zal ze ervoor zorgen dat de 335 miljoen euro voor fietsinfrastructuur van volgend jaar vastgelegd wordt, als het dit jaar al zo moeilijk is om dat voor 100 miljoen euro te doen?

Wat de elektrificatie van De Lijn betreft, wijst hij erop dat de 93 miljoen euro uit het relanceplan naar hybride bussen gaat. De minister zei zelf in de krant De Tijd dat een hybride bus vooral op diesel rijdt en uitte haar frustratie omdat De Lijn de timing voor de elektrificatie van haar bussenpark niet zal halen. Welke timing heeft De Lijn aan de minister voorgesteld? Ligt het zwaartepunt van de aankopen na 2025, als de minister in de stadskernen al emissievrij wil rijden? Of is de doelstelling van het regeerakkoord haalbaar? Hoe garandeert de minister aan De Lijn dat ze geld zal hebben om de bussen te betalen? Nu verwacht ze dat De Lijn een miljardenbestelling doet terwijl de studie over de deconsolidatie pas begin 2022 wordt opgeleverd en dat mogelijk geen optie zal zijn.

Voor *Wim Verheyden* bevat de uitgavenbegroting nog te veel onduidelijkheden om haar goed te keuren. De minister spreekt dan wel over transparantie als ze het over de vervoerregio's heeft, maar die is er niet. Basisbereikbaarheid is noodzakelijk om vervoersarmoede te vermijden in landelijke gebieden maar ook in de lage-emissiezones en om te vermijden dat minder begoeden het kind van de rekening worden. Hij vreest dat de verwachtingen aangaande vervoer op maat en basisbereikbaarheid niet zullen worden ingelost, gewoonweg omdat de budgetten niet groot genoeg zijn. Zo moeten de vervoerregio's zelf de waterbussen betalen, waardoor andere vervoerregio's dan Antwerpen er geen zullen hebben. Het is ook een gemiste kans dat de regering met het relanceplan niet meer ingezet heeft op groenere en alternatieve vervoersmiddelen, zo noodzakelijk voor een andere beleidspijler, namelijk de modal shift. Nu het Masterplan Toegankelijke haltes er is, is het aan de gemeentelijke mandatarissen, waarvan er heel wat in het parlement zitting hebben, om ervoor te zorgen dat de haltes worden aangepast voor de mensen met een beperking. Voorts laakt het lid dat het niet duidelijk is of de minister de twaalf beleidsaanbevelingen van de MORA, die onder meer vraagt dat alle beleidsvisies nu eens eindelijk in praktijk omgezet worden, zal waarmaken in haar volgende BBT.

Voorts klaagt hij met het Rekenhof aan dat de financiering van de leefbaarheidsprojecten voor de Oosterweelwerken, althans de onderbouw ervan op rechteroever, niet langer enkel betaald worden met overgedragen onbenutte middelen, zoals de vorige Vlaamse Regering bepaalde, maar nieuwe kredieten vergen. De 722,5 miljoen euro vastleggingskredieten is een nieuwe beleidswending, volgens het Rekenhof een gevolg van de dwingende invloed van meerdere actiegroepen. De werken aan de onderbouw zijn volgens het Rekenhof alleen zinvol als ze samengaan met de werken aan de bovenbouw die volgens de intendant geraamd worden op meerdere miljarden extra. Volgens het Rekenhof worden er telkens kleine stappen beslist die naar een onaanvaardbaar eindresultaat leiden.

Passen de onderbouwwerken in de prioriteiten van Europa? Zullen ze leiden tot minder fijn stof of tot een betere doorstroming? Omdat het antwoord op die drie vragen neen is, is de spreker het eens met het Rekenhof dat ook aanklaagt dat het nieuwe krediet vooral naar beton gaat en niet naar leefbaarheid. Hij vindt het voorts geen goede zaak dat onbenutte beleidskredieten gebruikt worden voor nieuw beleid, omdat dat leidt tot toekomstige recurrente uitgaven. De schuld die wordt opgebouwd voor de Oosterweelverbinding zal betaald worden met de tolheffingen. Het Vlaams Belang maakt zich ook zorgen over het pleidooi van sommigen

om het geld van de tolheffing te gebruiken voor bijkomende nieuwe projecten. Kortom, hij dringt dus nogmaals aan op budgettaire discipline.

Martine Fournier vraagt de minister aandacht voor goed overleg met de buurlanden over de grensoverschrijdende mobiliteit na brexit. Frankrijk heeft een brexitverkeersplan voor het vrachtverkeer dat van België naar Engeland rijdt maar er wordt gevreesd dat Franse grenscontroles tot files in België zullen leiden.

5.2. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* geeft toe dat er nog wat werk is om het vastleggingspercentage voor fietsinvesteringen op te drijven. Ze blijft dat constant monitoren en bij de diverse entiteiten aandringen op een zo hoog mogelijk realisatiepercentage. Als een project tegengehouden wordt, door de vernietiging van een omgevingsvergunning of om een andere reden, zullen reserveprojecten die deel uitmaken van het GIP gestart worden, waarbij voorrang gegeven wordt aan fietsinfrastructuurprojecten. De Werkvennootschap, Lantis, De Vlaamse Waterweg zijn afhankelijk van besluiten van hun raden van bestuur. Zoals ze al zei, verschilt de realisatiegraad. Zo is die van Lantis het laagst. De minister heeft er alle vertrouwen in dat het goed komt, maar middelen die niet definitief vastgelegd zijn voor 31 december 2020, zijn niet verloren.

Voor het Oosterweelproject staat, op vraag van het Rekenhof, in de begroting om en bij 3,2 miljard euro, wat het totaal aan investeringen op 5,4 miljard euro brengt. Dat is nodig omdat heel wat projecten starten in 2021. Voor de uitvoering van de werken verwijst de minister naar het laatste voortgangsrapport maar ook naar de komende financiële voortgangsrapportage op 25 februari 2021.

Om de uitspraak van de minister in de krant De Tijd te begrijpen, schetst de minister de context. Vooraf was er die dag een persconferentie over de samenwerkingsovereenkomst tussen De Lijn en Fluvius. De Lijn heeft voorts de selectieprocedure voor de vergroening van haar vloot stopgezet, onder meer omdat er maar één aanbieder was voor de laadinfrastructuur maar ook om die aan te passen aan technologische vernieuwingen. Op een vraag van een journalist of de minister akkoord zou zijn dat de vergroening pas start in 2027, zoals blijkbaar in een presentatie van De Lijn stond, heeft de minister, naar waarheid, geantwoord dat De Lijn zich moet houden aan de doelstellingen van het regeerakkoord, namelijk tegen 2025 emissievrij rijden in de stedelijke kernen en in de rest van Vlaanderen tegen 2035. De Lijn onderzoekt nu volop hoe de selectieprocedure herop te starten, wat aan de raad van bestuur zal worden voorgelegd.

Het bestek van 970 elektrische bussen en bijhorende laadinfrastructuur werd in 2018-2019 geraamd op 1,3 miljard euro. Die staan inderdaad niet in de begroting. Als het niet kan via deconsolidatie, zal het project gefinancierd worden met klassieke financiering, een lening dus. Daar zal de voltallige regering zich dan mee akkoord moeten verklaren. Kortom, het geld is niet voor handen maar de regering kijkt als een goede huisvader naar de best mogelijke financieringsopties.

Naar welke projecten de extra relancemiddelen van 93 miljoen euro gaan, zal De Lijn zo snel mogelijk bepalen. De regering heeft er in ieder geval op aangedrongen een zo groot mogelijk deel te besteden aan de vergroening van de vloot. De oude hybride bussen rijden meer op diesel dan op elektriciteit, de nieuwe generatie zal kunnen worden omgebouwd naar volledig elektrische bussen. De minister deelt met het parlement wat ze al weet, maar stelt voor dat het De Lijn hoort over de stand van zaken van de elektrificatie.

De brexitcirculatieplannen van Frankrijk zijn afgestemd op de Vlaamse verkeerscirculatieplannen. Er zijn duidelijke afspraken tussen de federale politie, het

Centrum voor Politie en Douanesamenwerking (Centre de Coopération Policière et Douanière, CCPD) en de Franse prefect dat de grenzen niet afgesloten mogen worden. Op de laatste vergadering van het Nationaal Crisiscentrum heeft gouverneur Carl Decaluwé gevraagd om die afspraak op papier te zetten. De federale ministers zijn daarmee bezig. De diensten zijn goed voorbereid op alle mogelijke scenario's zoals files. Zo nodig zal het noodplan in werking treden om het verkeer zo vloeiend mogelijk te houden door bijvoorbeeld bijkomende parkings voor vrachtwagens open te stellen.

5.3. Bijkomende tussenkomsten en antwoorden

Stijn Bex begrijpt dat de reserveprojecten van het GIP eventueel niets met fietsinfrastructuur te maken hebben. Hij vraagt waakzaam te zijn dat ook de komende jaren de middelen voor de fietsdoelen gebruikt worden.

Hij zal mogelijk een nieuwe interpellatie indienen over de elektrificatie van de vloot want dat er pas gestart wordt in 2027 is een ramp. Ook het antwoord op een schriftelijke vraag over de stand van zaken is niet geruststellend. Eigenlijk komt het erop neer dat elektrische bussen stilstaan omdat er onvoldoende chauffeurs opgeleid zijn om ermee te rijden. Groen zal tegen de begroting stemmen, maar als aanmoediging en niet als afwijzing. De bedoelingen van de minister zijn goed, maar Groen heeft twijfels bij de uitvoering, bijvoorbeeld van de fietsinfrastructuur, en vindt dat de minister te weinig doortastend kiest voor verkeersveiligheid en voor een sterk openbaar vervoer.

Minister *Lydia Peeters* legt uit dat op de presentatie van De Lijn 2027 als startdatum stond, wat ze onaanvaardbaar vond. De Lijn heeft haar dan een tijdsplanning bezorgd waarin de eerste leveringen van elektrische bussen gepland zijn eind 2022, begin 2023. Het is een omvangrijk dossier in volle evolutie. Hoewel de raad van bestuur nog niet definitief beslist heeft, suggereert ze het parlement opnieuw De Lijn erover te horen. Stijn Bex heeft in de minister een bondgenoot om ervoor te zorgen dat de ervoor bestemde middelen effectief naar fietsinfrastructuur gaan.

III. Indicatieve stemming

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2021, bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Lydia Peeters, wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 8 stemmen tegen 5 bij 1 onthouding.

Bart CLAES,
voorzitter

Stijn BEX,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ABVV	Algemeen Belgisch Vakverbond
ACV	Algemeen Christelijk Vakverbond
ADAS	Advanced Driver Assistance System
AMS	ANPR Mangement System
ANB	Agentschap voor Natuur en Bos
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BBT	beleids- en begrotingstoelichting
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
BFTB	Belgische Federatie van Transportorganisatoren in Binnenvaart
CLINSH	Europese Clean Inland Shipping
CPT	Clean Power for Transport
DVW	De Vlaamse Waterweg
EAFO	European Alternative Fuels Observatory
ECA	extra containercapaciteit Antwerpen
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
EV	Electric Vehicle
EVA	extern verzelfstandigd agentschap (van de Vlaamse overheid)
FAQ	Frequently Asked Question
FEBIAC	Fédération belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle (= Syndicale Kamer der Auto- en Motorrijwielenconstructeurs van België en Belgische Federatie der Auto- en Rijwielnijverheden verenigd)
FOD	Federale Overheidsdienst
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
IMO	International Maritime Organization (van de Verenigde Naties)
KBV	Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
led	light-emitting diode
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	langere en zwaardere vrachtwagen
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	milieueffectrapport
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
pps	publiek-private samenwerking
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer
ro-ro	roll-on-roll-off
SD	strategische doelstelling
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VLM	Vlaamse Landmaatschappij
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
vzw	vereniging zonder winstoogmerk