

ingediend op **15** (2021-2022) – Nr. 6-H
7 december 2021 (2021-2022)

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 2022

Documenten in het dossier:

- 15** (2021-2022) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
 - Nr. 2 t.e.m. 5: Amendementen
 - Nr. 6-A t.e.m. G: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie
- 14** (2021-2022) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
 - Nr. 2: Amendementen
- 13** (2021-2022) – Nr. 1: Algemene toelichting
- 13-T** (2021-2022) – Nr. 1: Beleids- en begrotingstoelichtingen
- 12-A** (2020-2021) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen over de begroting
- 16** (2021-2022) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof over de begroting
- 21** (2021-2022) – Nr. 1: Meerjarenraming
- 986** (2021-2022) – Nr. 1: Ontwerp van programmadecreet



Vlaams
Parlement

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;

Jo Brouns, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

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;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

I.	Toelichting door minister Lydia Peeters	5
1.	Drie speerpunten	5
2.	Belangrijkste items	5
2.1.	SD 1: investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken	5
2.2.	SD2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	6
2.3.	SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten	6
2.4.	SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem	6
2.5.	SD 5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur	7
2.6.	SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur	7
2.7.	SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk	7
2.8.	SD 8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan	7
3.	Begrotingsopmaak MOW 2022	8
II.	Bespreking	9
1.	Vragen en opmerkingen van de leden	9
1.1.	Tussenkoms van Els Robeyns	9
1.2.	Tussenkoms van Annick Lambrecht	11
1.3.	Tussenkoms van Martine Fournier	14
1.4.	Tussenkoms van Marino Keulen	15
1.5.	Tussenkoms van Jo Brouns	18
1.6.	Tussenkoms van Bert Maertens	19
1.7.	Tussenkoms van Stijn Bex	21
1.8.	Tussenkoms van Jos D’Haese	23
1.9.	Tussenkoms van Rita Moors	24
1.10.	Tussenkoms van Marius Meremans	24
1.11.	Tussenkoms van Wim Verheyden	25
2.	Antwoorden van minister Lydia Peeters	28
2.1.	Verkeersveiligheid	28
2.2.	Fiets	33
2.3.	Duurzaamheid en klimaat	35
2.4.	Basisbereikbaarheid	37
2.5.	De Lijn	41
2.6.	Infrastructuur	42
2.7.	Waterwegen en havens	45
2.8.	Diverse onderwerpen	46
3.	Replieken	48
3.1.	Tussenkoms van Jo Brouns	48

3.2. Tussenkomst van Stijn Bex	49
3.3. Tussenkomst van Els Robeyns	50
3.4. Tussenkomst van Annick Lambrecht.....	51
3.5. Tussenkomst van Marino Keulen	51
3.6. Tussenkomst van Wim Verheyden.....	51
3.7. Tussenkomst van Karin Brouwers	55
4. Antwoorden van de minister.....	55
5. Bijkomende replieken en antwoorden	59
III. Indicatieve stemming	59
Gebruikte afkortingen.....	60

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 18 november (*deze vergadering werd als hybride vergadering georganiseerd.*) en 25 november en 2 december 2021 (*deze vergaderingen werden als videovergaderingen georganiseerd*) het ontwerp van decreet houdende de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2022. 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. VI.Parl. 2021-22, nr. 13-T/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.

I. Toelichting door minister Lydia Peeters

1. Drie speerpunten

Minister *Lydia Peeters* zegt dat haar beleid focust op drie thema's: inzetten op fiets(infrastructuur), meer verkeersveiligheid en duurzaamheid. Wat het inzetten op veilige en comfortabele fietsinfrastructuur betreft, merkt ze op dat binnen de Vlaamse Regering een groeipad werd afgesproken van 300 miljoen euro in 2024. In 2018 ging het om 140 miljoen euro. In 2022 wordt al in een bedrag van 300 miljoen euro voorzien. De bedoeling is om een fietsreflex te creëren en zo de modal shift naar meer duurzame verplaatsingen te realiseren.

Op het vlak van verkeersveiligheid wil de minister de 37 maatregelen van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan verder uitrollen om zo de ambitie Vision Zero eerder dan in 2050 gerealiseerd te zien.

Voor het luik duurzaamheid verwijst de minister naar het Klimaatakkoord van 5 november 2021, het CPT-plan en andere elementen die eerder al aan bod kwamen zoals de logistieke sector, waterbeheersing enzovoort.

Overkoepelend boven de drie thema's is er de optimalisering van het regelgevend kader. Met het MIA-project wil men versneld en proactief werk maken van verkeersveiligheidsmaatregelen. Andere aanpassingen zijn voorzien aan het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de gewestelijke rooilijnen, het decreet van 5 april 2014 betreffende complexe projecten (in samenspraak met het Departement Omgeving), de regelgeving voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs enzovoort.

2. Belangrijkste items

2.1. SD 1: investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken

Er zal volop geïnvesteerd worden in de weg-, water- en fietsinfrastructuur: de R0 door De Werkvennootschap, de Oosterweelverbinding en de leefbaarheidsprojecten, de R4WO in Gent en de Noord-Zuidverbinding in Limburg. Voor dat laatste complex project wil de minister in april 2022 richting definitief voorkeursbesluit gaan. Daarnaast zijn er nog heel wat kleinere werken. Daarvoor verwijst de minister naar het ontwerp-GIP 2022 dat werd overgemaakt aan het parlement. Verder zijn er nog de pps-projecten: Gent Dampoort met lijn 4 en 7, de A8 in Halle, het

premetroproject in Antwerpen, de ombouw van de A12 in Londerzeel Zuid en Knoop Mechelen-Noord. Tot slot is er in het kader van het asset management de aanpak en het onderhoud van (beweegbare) kunstwerken en sluisen zoals de Dam-poortsluis.

2.2. SD2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer

De tweede strategische doelstelling gaat over het inzetten op combimobiliteit. Het is een belangrijk aspect van de Mobiliteitsvisie 2040. Centraal daarbij staat een vraaggestuurd mobiliteitsaanbod in het kader van de uitrol van basisbereikbaarheid. De minister wil zich niet vastpinnen op een datum voor dit laatste. Ze hoopt in 2022 de laatste puzzelstukken te kunnen leggen om dan na te gaan wanneer het startsein kan worden gegeven. Verder vernoemt de minister als belangrijke aandachtspunten de hoppinpunten en de doorstroming voor het openbaar vervoer (proefproject KAR in Gent).

2.3. SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten

De derde strategische doelstelling betreft het goederenvervoer. Voor economische groei is een vlot multimodaal netwerk noodzakelijk. Het gaat om een vlotte bereikbaarheid, een veilig transportsysteem en een duurzaam goederenvervoer.

Het proefproject Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV) wordt voortgezet. In juni 2023 volgt een tussentijdse evaluatie en in 2024 een eindevaluatie. De minister verwijst ook naar het CPT-plan voor de verdere uitrol laadinfrastructuur. Er is verder een studieopdracht voor de transitie naar zero-emissie goederenvervoer. Voor de emissievrije stedelijke distributie is er overleg met de lokale besturen, bedrijven en de sector. Er komt een studie en er zal een Vlaams kader worden opgemaakt.

Voor de modal shift naar spoor en waterweg wordt er gewerkt aan de Vlaamse spoorprioriteiten, het kaaimurenprogramma, en de realisatie watergebonden bedrijventerreinen (ENA). Voor de estuaire vaart wordt bekeken welke (vooral juridische) hinderpalen voor de uitbreiding ervan moeten worden weggewerkt.

Tot slot is er het belang van de havens die moeten kunnen rekenen op investeringen voor de sluisen: de nieuwe sluis in Zeebrugge, de Royersluis en de nieuwe sluis Gent-Terneuzen.

2.4. SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem

Voor de realisatie van de vierde SD wil de minister gebruik maken van het Verkeersveiligheidsplan. Daarvoor wordt onder meer gebruikgemaakt van MIA. MIA1 is volop in uitrol: een regelluw kader, proeftuinen in West-Vlaanderen en Limburg en vereenvoudiging van de regelgeving. Er wordt gewerkt aan een volgend decretaal kader (MIA2) voor fietsinfrastructuur.

Het responsabiliseren van de weggebruiker blijft een belangrijk aspect, net zoals sensibiliseringscampagnes. Voor dat laatste komt er een flexibele kalender zodat men kan inspelen op actuele gebeurtenissen. Er komt een evaluatie van de hervormde rijopleiding categorie B om na te gaan waar er moet worden bijgestuurd. VSV blijft een belangrijke partner voor verkeerseducatie.

Als sluitsteen van het verkeersveiligheidsbeleid is er de handhaving. Daarbij gaat het om trajectcontroles op autosnel- en gewestwegen. De minister is tevreden dat

er op federaal niveau volop werk wordt gemaakt van de gewestelijke verwerkingscentra voor het effectief innen van de boetes.

2.5. SD 5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur

Het gaat hier om een mental shift om te komen tot een modal shift. De combimobiliteit, de uitrol van basisbereikbaarheid, de hoppinpunten enzovoort moeten faciliteren dat burgers en bedrijven een omslag maken. Er wordt verder werk gemaakt van Mobility as a Service als hefboom voor combimobiliteit. Er komt hiervoor een Vlaams afsprakenkader.

2.6. SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur

Innovatie en technologie zijn niet weg te denken bij mobiliteit. Slimme technologieën zorgen voor veiligere voertuigen. De overheid moet voorzien in een aantal randvoorwaarden. Verder wordt ingezet op dynamisch verkeersmanagement en het Vlaams actieplan intelligente transportsystemen (ITS). Met dit laatste wordt werk gemaakt van gedeeld autonoom vervoer.

Het Mobilidataprogramma, dat nog tot 2025 loopt, cofinanciert innovatieve mobiliteitsoplossingen die zorgen voor meer verkeersveiligheid, een betere doorstroming en minder uitstoot.

Verder is er de uitrol van slimme verkeerslichten. Bijna 1700 verkeerslichten geïntegreerde kruispunten worden zo maximaal mogelijk conflictvrij gemaakt. Waar dat niet kan moeten er flankerende maatregelen worden genomen.

Tot slot wil de minister alle beweegbare kunstwerken zoals bruggen en sluizen vanop afstand bedienen vanuit drie centrales (Evergem, Hasselt en Willebroek).

2.7. SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk

Voor de voorlaatste SD verwijst de minister naar klimaatadaptieve maatregelen en die rond waterbeheersing. In het geval een zogenaamde waterbom zich zou voordien boven Vlaanderen zou dit veel schade veroorzaken voor een vijftigtal gezinnen en voor 2 miljard euro schade. Het beleid moet hierop anticiperen door na te gaan welke infrastructuurwerken prioritair zijn. Er werd hiervoor een expertenpanel aangesteld. Er wordt voortgewerkt aan het Sigmaplan, de Kustvisie, het Masterplan Kustveiligheid en de Blue Deal om waterschaarste en droogte aan te pakken.

Tot slot is er de vergroening van privévoertuigen en het openbaar vervoer, zowel bij De Lijn als de pachters. Verder is er de uitrol van de laadpaalinfrastructuur en het zorgen voor walstroom voor de binnenvaart.

2.8. SD 8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan

De minister verwijst voor de laatste doelstelling naar de samenwerking in de vervoerregioraden die de laatste hand leggen aan de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen.

Er moet ook samengewerkt worden met andere overheden in dossiers zoals 3RX, het Seine-Scheldeproject, de nieuwe sluis Gent-Terneuzen en de Spartacuslijn 1.

3. Begrotingsopmaak MOW 2022

De minister toont een tabel van de begrotingsopmaak 2022 (zie slide 12 van haar presentatie) waaruit een grote daling van de beleidskredieten blijkt, met 2,9 miljard euro. De reden hiervoor is de daling van de beleidskredieten bij Lantis. Verder zijn er de relancemiddelen van 885 miljoen euro waarvan twee derde werd aangewend in de begroting 2021. De vereffeningskredieten stijgen met 365 miljoen euro die het gevolg zijn van realisaties van genomen engagementen.

Slide 13 toont de evolutie voor de verschillende entiteiten van MOW. De belangrijkste wijzigingen betreffen extra investeringen voor vervoer op maat (+ 6 miljoen euro) en een opstap van de investeringskredieten voor MOW met 105 miljoen euro voor investeringen van het GIP, zoals voorzien in het regeerakkoord.

Zoals eerder gezegd nemen de beleidskredieten voor het Oosterweelproject in 2022 af met 3 miljard euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021. Het gaat om de hoofdwerken Oosterweel (2,3 miljard euro) en 722,5 miljoen euro voor leefbaarheidsprojecten.

De beleidskredieten van De Werkvennootschap dalen bij de begrotingsopmaak 2022 met 53 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021. Er wordt in extra investeringskredieten voorzien vanuit het VIF, maar de aanwending van de begrotingsruiter daalt met 83,7 miljoen euro.

Voor De Vlaamse Waterweg nv dalen de beleidskredieten met 60 miljoen euro, voornamelijk doordat in 2021 in het kader van Europese cofinanciering in een eenmalige recuperatie van 57,1 miljoen euro was voorzien, die in 2022 wegvalt.

De beleidskredieten van De Lijn stijgen bij de begrotingsopmaak 2022 met 74,2 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021. Het exploitatiebudget van De Lijn stijgt verder tot 890 miljoen euro. Ook het investeringsbudget wordt opgetrokken tot 264 miljoen euro in het GIP. Daarin zitten ook de vergoedingen voor een aantal pps-projecten, zoals de opstart van Spartacus 2 en de premetrotunnel in Antwerpen.

De beleidskredieten van de LOM Vlaanderen blijven ongeveer gelijk. De beleidskredieten in het kader van de realisatie van de nieuwe sluis Terneuzen stijgen met 140,9 miljoen euro en evolueren in functie van de bouwkosten.

Slide 15 toont een overzicht van de verdeling van het budget van het ontwerp-GIP 2022 over de verschillende entiteiten. Er is in een bedrag voorzien van 2,157 miljard euro. Daarin zijn de resterende relancemiddelen voor 260 miljoen euro inbegrepen.

De minister overloopt slide 16 met enkele investeringscijfers uit het ontwerp-GIP 2022: 300 miljoen euro fietsinvesteringen, 185 miljoen euro voor kunstwerken (bruggen en tunnels), 186 miljoen euro voor verkeersveiligheid (gevaarlijke punten, schoolroutes, conflictvrije kruispunten, handhaving, dynamische verkeersmanagement enzovoort), 87 miljoen euro voor waterbeheersing, 80 miljoen euro voor het verhogen van de bruggen van het Albertkanaal en Seine/Schelde, 50 miljoen euro voor de kustverdediging en jachthavens, 60 miljoen euro voor spoorvernieuwingen en de stelplaatsen van De Lijn en 20 miljoen euro voor de hoppinpunten.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkoms van Els Robeyns

Els Robeyns zegt dat iedereen met veel verwachting had uitgekeken naar de verwezenlijkingen van de minister in het jaar 2021. Waar 2020 nog overschaduwd werd door de coronapandemie, zou 2021 het jaar worden waarin men een aantal belangrijke beslissingen en beleidsdaden kon nemen. 2021 is helaas nog een coronajaar geworden, maar dat mag geen excuus zijn.

Vanaf 1 januari 2022 zou het plan basisbereikbaarheid worden uitgevoerd. In april 2021 kwam de minister echter met de mededeling dat de ingangsdatum met minstens een jaar wordt uitgesteld, mogelijks nog langer. De Lijn weet van niets, het personeel weet van niets en het ergste: de reiziger weet van niets.

2021 was ook het jaar van de Internationale Klimaatconferentie in Glasgow, waar de afspraken die in Parijs werden gemaakt concreet zouden worden. Maar terwijl de conferentie al bezig was, moesten een aantal ministers van de Vlaamse Regering vervroegd uit hun vakantie terugkeren om nog snel een lijstje op te stellen met 42 maatregelen. Minister Lydia Peeters speelde daar een belangrijke rol in, want transport is een van de belangrijkste bronnen van broeikasgasemissies. Els Robeyns vindt het dan heel merkwaardig dat er eigenlijk slechts één nieuwe maatregel wordt aangekondigd: de uitfasering van wagens met verbrandingsmotoren. Bovendien is de minister hiervoor zelf niet bevoegd en moet ze de vraag stellen aan het federale niveau die misschien evenmin bevoegd is.

Voor het overige misbruikt de minister het Klimaatplan om De Lijn verantwoordelijk te stellen voor het falen van deze en de vorige Vlaamse Regering rond de vergroening van de busvloot van De Lijn en om haar privatiseringsagenda verder door te zetten. De Lijn tikte de minister daarvoor terecht op de vingers in niet mis te verstane woorden.

Namens de Vooruitfractie besluit ze haar inleiding dat haar fractie met deze beleids- en begrotingstoelichting op vlak van mobiliteit serieus op haar honger blijft zitten. Het is helaas een verloren jaar voor de mobiliteit in Vlaanderen.

In een volgende luik focust Els Robeyns op het onderdeel openbaar vervoer. Opmerkelijk genoeg behoort openbaar vervoer niet tot de drie pijlers waarop de minister in haar beleid wil focussen: fiets(investeringen), verkeersveiligheid en duurzaamheid. Het is nochtans de pijler waar veruit het meeste middelen naartoe gaan binnen MOW, maar waar jammer genoeg weinig vooruitgang in wordt geboekt.

Op p. 14 van de BBT gaat het over de operationalisering van basisbereikbaarheid, en worden een heel aantal opdrachten opgesomd waar in 2022 werk van moet worden gemaakt: het uittekenen van regionale mobiliteitsplannen, de uitwerking en implementatie van de mobiliteitscentrale, de uitrol van hoppinpunten enzovoort. Stappen die al veel langer hadden moeten voltooid zijn wilde men tijdig met de uitrol van basisbereikbaarheid van start kunnen gaan. Een maand voor de deadline, die al eens werd uitgesteld, is er op het terrein nog niets zichtbaar. Reizigers die aangewezen zijn op het openbaar vervoer voor hun dagelijkse verplaatsing hebben geen flauw idee van wat hen te wachten staat.

Geloven de minister en de coalitiepartners nog in dit plan? Zo ja, wat is de concrete timing of tijdshorizon voor de uitrol van basisbereikbaarheid? Is de minister nog

steeds voorstander van een volledige uitrol of denkt ze ook aan een gedeeltelijke uitrol? Zijn intussen alle OV-plannen gefinaliseerd? Wanneer zullen de regionale mobiliteitsplannen worden goedgekeurd? Hoe ver staat het met de opstart van de mobiliteitscentrale? Loopt dat vlot? Wanneer en hoe zal de reiziger geïnformeerd worden?

Wat de discussie over 'tarief- en ticketintegratie' betreft, vraagt Els Robeyns of het de bedoeling is om te komen tot een ticket en een tarief voor alle toekomstige vormen van openbaar vervoer? Hoe wil de minister dat bereiken?

In het regeerakkoord staat dat het kern- en aanvullend net voor een vervoerregio in de markt zal worden gezet. Gezien de vertraging die werd opgelopen lijkt dat de spreker onrealistisch. Is deze tender nog steeds de doelstelling en hoe ziet de minister dat concreet?

Het woord vervoersarmoede komt niet een keer voor in de beleidsnota. Het is nochtans een niet te onderschatten probleem in Vlaanderen en iets waar zij en andere commissieleden zich veel zorgen over maken. Uit onderzoek blijkt dat 3 op 10 mensen in vervoersarmoede afhankelijk zijn van openbaar vervoer voor hun verplaatsing en dat 1 op 5 mensen in vervoersarmoede geen kwaliteitsvolle voeding kan kopen zonder openbaar vervoer. Volgens experts zal door de nieuwe OV-plannen ruw geschat één op de tien Vlamingen zonder vaste busdienst in zijn of haar woonkern zitten. Waarom behoort het terugdringen van de vervoersarmoede niet tot de beleidsdoelstellingen?

In verband met het nieuwe openbaredienstencontract van De Lijn (p. 16 van de BBT): dit werd met een jaar uitgesteld. Vanaf 1 januari 2022 moet er een nieuwe beheersovereenkomst in voege zijn. Wat is de stand van zaken? Wanneer zal de goedkeuring op de Vlaamse Regering geagendeerd worden?

Volgens het Masterplan Toegankelijkheid (p. 16) moeten tegen 2030 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net toegankelijk zijn zodat 70% van alle reizigers kan rekenen op een toegankelijke halte. Loopt dit project vertraging op door de uitstel van basisbereikbaarheid? Zullen haltes die op hun huidige locatie blijven al worden aangepakt zodra alle halteplannen zijn voltooid? Wat met haltes die worden verplaatst, verdwijnen of nieuwe haltes?

Het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs zal tot het vervoer op maat behoren, en daardoor onder coördinatie van de mobiliteitscentrale vallen, en niet langer bij De Lijn zitten. Klopt die interpretatie? Wordt hiermee rekening gehouden bij het zoeken naar een oplossing voor de lange reistijden? Werd hierover al overleg gepleegd met de uitbater van de mobiliteitscentrale?

In een volgende luik behandelt Els Robeyns het thema duurzaamheid. Ten eerste is er de vergroening van De Lijn. De vorige Vlaamse Regering kondigde op het einde van de legislatuur de aankoop van 900 elektrische bussen aan. Volgens het regeerakkoord van de huidige regering moeten tegen 2025 alle stadkernen van emissievrije bussen zijn voorzien en moet tegen 2035 de hele vloot elektrisch rijden. Maar daar werden nooit de nodige middelen voor uitgetrokken.

Tijdens een hoorzitting in de commissie in maart 2021 was directeur-generaal Ann Schoubs daar duidelijk over. Ze citeert uit het verslag: "De totale financiering voor de elektrificatie van De Lijn van 2020 tot 2035 zou 3,9 miljard euro bedragen in een brownfieldscenario tot 5,2 miljard euro in een greenfieldscenario. Dat is een stijging van de investeringsmiddelen met 70 procent tegenover het diesel- en hybridescenario. (...) In het buitenland staat men verder met de vergroening. De Lijn heeft verouderde bussen en infrastructuur, onder meer als gevolg van onderfinanciering in het verleden. Om haar ambities te realiseren zal zij over de nodige

financiering moeten kunnen beschikken tenzij de vergroeningsambities worden bijgesteld, wat ook geen optie is. De Lijn vraagt dat de regering op basis van het voorgelegde plan zekerheid geeft over een stabiele financiering om de implementatie daarvan mogelijk te maken.” (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 731/1, p. 11).

Bij een regering die het meent met duurzaamheid zouden dan alle alarmbellen moeten afgaan. Maar openbaar vervoer was al een ondergeschoven kind van het relanceplan Vlaamse Veerkracht (met amper 93 miljoen), en werd dat nog meer in het Vlaams Klimaatplan. Met als gevolg dat in het beste scenario er eind 2022, begin 2023 60 e-bussen rondrijden en in 2024 350. In Nederland zijn er dat nu al meer dan 1400. Het openbaar vervoer rijdt daar in 2030 emissievrij, in Vlaanderen zal dat ten vroegste vijf jaar later zo zijn.

Paradoxaal genoeg wordt De Lijn nu door minister Lydia Peeters beschuldigd van te traag vooruit te gaan met dit dossier. En daarom zullen de private pachters meer ritten mogen rijden en zal de Vlaamse Regering hen financieel compenseren bij de aankoop van elektrische bussen. Daarvoor wordt een vehikel opgericht waar vanaf 2023 65 miljoen euro per jaar naartoe gaat. Belastinggeld dat dus niet naar De Lijn mocht gaan, zal nu richting private pachters gaan. Daar heeft de top van De Lijn de minister terecht openlijk voor op de vingers getikt, in niet mis te verstane woorden. Hoe zal de minister het vertrouwen tussen haar en De Lijn herstellen? Is er al duidelijkheid over de financiering van het vergroening van de busvloot van De Lijn? Klopt het dat deconsolidatie geen optie meer is, gezien de fors afgenomen eigen inkomsten en dus lagere kostendekkingsgraad door de coronapandemie bij De Lijn? Welke andere pistes worden onderzocht? De doelstelling om ten laatste in 2025 de stadskernen enkel nog emissievrij te bedienen, komt niet meer voor in de BBT. Is die ambitie definitief verlaten?

Els Robeyns vraagt verder toelichting over het financieringsvehikel van 65 miljoen euro. Volgens minister-president Jan Jambon zou de meerkost voor de aankoop van een elektrische bus door de pachters worden gefinancierd. Klopt dat? Hoeveel elektrische bussen kunnen daar jaarlijks mee aangekocht worden? Wat zijn de reacties vanuit de sector?

Als laatste onderdeel van het luik duurzaamheid is er de uitfasering van de verkoop van wagens met verbrandingsmotor. Minister Lydia Peeters wou dat invoeren vanaf 2027 maar het werd uiteindelijk 2029, maar is niet bevoegd. Ze herhaalt haar vraag van een week eerder (*Woordelijk verslag* VI.Parl. 2021-22, nr. C69, p. 15), namelijk welk beleidsniveau is hiervoor wel bevoegd. De minister verwees in haar antwoord naar Noorwegen, maar dat is geen lid van de Europese Unie. Denemarken is dat bijvoorbeeld wel, en daar heeft men deze maatregel on hold moeten zetten omdat de Europese Commissie er hen op wees dat dit indruist tegen Europese regels.

1.2. Tussenkomen van Annick Lambrecht

Een eerste luik dat *Annick Lambrecht* wil bespreken, gaat over verkeersveiligheid. Uit nieuwe cijfers van Vias institute blijkt dat het aantal verkeersdoden opnieuw stijgt. Er is vooral een stijging bij de fietsende 65-plussers. De eerste negen maanden van 2021 vielen er 170 verkeersdoden, 20 procent meer dan in 2020. Dat is bijna een verkeersdode per dag. De aanpak van de verkeersveiligheid door de Vlaamse Regering is niet oké. Het is goed dat er eindelijk een nieuw Vlaams Verkeersveiligheidsplan is. De minister formuleert ambitieuze doelstellingen maar het ontbreekt aan doeltreffende maatregelen om ze te halen. Charters en vereenvoudiging van administratieve procedures zullen niet volstaan.

Er is ook een mentaliteitswijziging nodig. In de eerste helft van 2021 werden 2 miljoen verkeersinbreuken genoteerd in Vlaanderen, waarvan 1,6 miljoen

snellidsovertredingen. Dat zijn er 350.000 meer dan in 2020, 170.000 meer dan in 2019 en 30 procent meer dan vijf jaar geleden. De minister noemde het een stevige wake-upcall en verwacht niet dat de cijfers zullen dalen. Welke maatregelen verbindt de minister hieraan?

De verkeersveiligheidscijfers in Vlaanderen zijn dramatisch. Het aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen blijft stijgen: 299 in 2017, 310 in 2018 en 315 in 2019. Zelfs in 2020 tijdens de coronacrisis waren er nog 254 dodelijke slachtoffers in het verkeer. Dat is nog steeds ver boven de Vlaamse doelstelling van minder dan 200 verkeersdoden per jaar.

Erger nog is het feit dat er de afgelopen maanden een stijging is van het aantal verkeersdoden bij zwakke weggebruikers zagen en dat de ernst van de ongevallen toeneemt. Dit moet een wake-upcall zijn voor een minister die van verkeersveiligheid haar speerpunt wil maken. Annick Lambrecht herhaalt haar tevredenheid met het feit dat er eindelijk een Vlaams Verkeersveiligheidsplan is, en met de ondertekening van een interfederaal Verkeersveiligheidsplan.

De doelstellingen zijn absoluut de juiste en stralen ambitie uit. Een kwart minder verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2025, een halvering tegen 2030, geen dodelijke voetgangers- en fietsersslachtoffers meer in 2040 en naar 0 verkeersslachtoffers in 2050. Maar de concrete maatregelen om die te bereiken ontbreken echter. Zo dreigt men weer dezelfde fouten uit het verleden te maken.

In het plan staat de actieve weggebruiker (stappers en trappers) centraal, aangezien de verkeersveiligheidscijfers in die categorieën het slechtst evolueren. Daarbij is het de bedoeling om sterke progressie te maken op drie belangrijke probleemgebieden: overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding. Dat is een goede benadering want het zijn de drie grootste 'killers' in het verkeer. Te snel rijden veroorzaakt 30% van alle dodelijke ongevallen en 100 verkeersdoden per jaar. Alcohol speelt een rol in een op vier dodelijke ongevallen (bijna 90 dodelijke slachtoffers per jaar). En afleiding zoals gsm-gebruik zorgt jaarlijks voor meer dan 4000 letselongevallen, 5000 gewonden en ongeveer 60 doden.

In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan ontbreken concrete maatregelen om die drie killers aan te pakken. Een zin die volgens haar veelzeggend is: "In een volgende fase zullen deze maatregelen, samen met de verkeersveiligheidspartners, verdere invulling en uitwerking krijgen." Nochtans zijn een aantal oplossingen op korte termijn gekend.

De minister stelt dat het laaghangend fruit al geplukt is (p. 26 van de BBT). Annick Lambrecht is het daar niet mee eens. Er zijn nog quick wins mogelijk. Maar dan moet de minister moeilijke beslissingen durven nemen zoals het verlagen van de algemene snelheidslimiet naar 30 kilometer per uur. De in de commissie gehoorde experts waren hierover positief en deze maatregel begint internationaal meer ingang te vinden, zoals in Zwitserland.

Verbaasd maar tevreden nam de spreker kennis van de Coalitie van 30 binnen het project De Grote Versnelling van minister Lydia Peeters. Het probleem is wel dat zo een Vlaanderen met meerdere snelheden ontstaat. Bij sommige lokale besturen is het geloof in deze maatregel al doordrongen, bij andere niet. Het is de taak van de minister om de verkeersveiligheid van alle Vlamingen te waarborgen. Blijft ze zich verzetten tegen een algemene maatregel vanuit Vlaanderen?

De beleidstoelichting bevat verschillende lijsten van zwarte punten en gedetecteerde knelpunten van verkeersonveilige situaties in Vlaanderen: de historische lijst van zwarte punten, de dynamische lijst van zwarte punten, de lijst van 800 knelpunten die op schoolroutes langs gewestwegen werden vastgesteld en de lijst

van onveilige kruispunten en fietspaden die de minister via MIA wil aanpakken. Bestaan deze lijsten afzonderlijk, naast elkaar? Waaraan wordt prioriteit gegeven?

De dynamische lijst wordt steeds langer: 287 zwarte punten in 2020, 313 in 2021. Hoe zal de dynamische lijst met zwarte punten versneld worden aangepakt? Staat de minister nog steeds achter het werken met een dynamische lijst, waardoor het mogelijk is dat een zwart punt waar enkele jaren wat minder ongevallen gebeuren van de lijst verdwijnt zonder aangepakt te worden?

Voor Annick Lambrecht is het nog steeds niet duidelijk wat de minister met MIA wil bereiken en hoe dit de verkeersveiligheid moet verhogen. De minister wil inzetten op bestuurlijke innovatie en juridische en administratieve vereenvoudiging, versterkte samenwerking, meer verbinding met de burgers en de wetenschap, regel-luwe experimenteerzones en proeftuinen. Dat is voor haar ambtenarentaal waar niets concreet uit op te maken valt. Hoe zal dit project de verkeersveiligheid in Vlaanderen verbeteren?

Noch in het Verkeersveiligheidsplan, noch in de BBT wordt verwezen naar een Vlaams vrachtroutenetwerk. Dat moet de voorkeurroutes voor vrachtwagens vastleggen. Het plan lag in 2014 klaar maar is door de vorige minister van Mobiliteit op de lange baan geschoven. Wordt aan dat plan nog gewerkt? En als het definitief opgeborgen is, welke maatregelen zal de minister dan nemen om het zwaar vrachtverkeer in stads- en dorpskernen terug te dringen?

Tot slot wat het luik verkeersveiligheid betreft, wordt in de BBT (p. 17) verwezen naar de reddingstrook die sinds oktober 2020 verplicht is bij filevorming. **Annick Lambrecht** stelt vast dat dit nog niet altijd even goed wordt opgevolgd. Heeft de minister ook die ervaring?

Voor de herziening van de wegcode werd het startschot gegeven in 2021. Er was al in de vorige legislatuur een voorstel dat stootte op verzet van de Vlaamse overheid als gevolg van bevoegdheidskwesties. Wat is de stand van zaken en timing? In het regeerakkoord is er ook sprake van een Vlaamse wegcode. Wat is de bedoeling hiervan en de timing?

Een tweede luik van opmerkingen handelt over fietsinvesteringen. De investeringen voor fietsinfrastructuur werden in 2021 opgetrokken tot 355 miljoen (p. 10 van de BBT). Het is echter bekend dat er de voorbije jaren vaak een grote kloof was tussen de aangekondigde middelen en wat er effectief gerealiseerd werd. Vaak werd maar de helft van de aangekondigde projecten ook echt gerealiseerd. Bodemsaneringen en archeologische onderzoeken werden als fietsinfrastructuur ingeschreven en de volledige onteigeningskosten werden beschouwd als fietsinvesteringen. Hoeveel van de voorziene 355 miljoen werd reeds geïnvesteerd en ging effectief naar fietsinvesteringen? Hoeveel projecten werden hiermee aangevat of voltooid? Tot hoeveel kilometer nieuwe of heraangelegde fietspaden heeft dit geleid?

Uit een aantal recente schriftelijke vragen van Annick Lambrecht over het Fietsfonds vielen een aantal opmerkelijke zaken op. Sinds 2014 wordt er jaarlijks 10 miljoen euro voorzien voor het Fietsfonds. Slechts de laatste 3 jaar wordt dat bedrag bijna integraal uitgegeven. Van 2014 tot en met 2017 zit men daar ruim onder. Opgeteld voor de jaren 2014 tot en met 2020 komt de spreker aan 46,5 miljoen euro, terwijl er 70 miljoen voorzien was. In 2020 werd minder dan de helft kilometers fietspaden aangelegd in vergelijking met 2019 (respectievelijk 32,05 en 77,93 kilometer), terwijl de budgetten nagenoeg hetzelfde waren. Hoe verklaart de minister dat? De budgetten worden nu met 50 procent opgetrokken tot 15 miljoen per jaar.

Wanneer mag men nieuwe Fietsvademecum (p. 14 BBT) verwachten?

Het doel van de minister is om het aandeel van de fiets voor functionele verplaatsingen tegen 2025 te verhogen naar 20 procent. Het regeerakkoord voorziet voor de duurzame modi een aandeel van 40 procent en 50 procent in de Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent. Volgens het laatste OVG bedraagt dit voor Vlaanderen 20 procent. Zijn er recentere cijfers? Waarom dateert het laatste OVG van 2019-2020? Waarop baseert de minister zich? De nieuwe dataverzameling voor OVG 6 start in september 2021 en het rapport is pas voorzien in 2023. Is het realistisch om de 40 en 50 procent aandeel voor duurzame modi nog te bereiken?

1.3. Tussenkost van Martine Fournier

Martine Fournier formuleert eerst enkele algemene bedenkingen. Een eerste grote uitdaging is de klimaatuitdaging. De Vlaamse Regering en de federale regering zetten samen grote stappen. Zo heeft minister Lydia Peeters ambitieuze plannen 35.000 laadpalen te realiseren tegen 2025, en 100.000 tegen 2030. De CD&V-fractie steunt deze ambitie. Bij wijze van spreken kunnen er niet genoeg laadpalen zijn.

Een andere grote uitdaging is de uitrol van basisbereikbaarheid. 2022 wordt een cruciaal jaar in de laatste voorbereidingsfase. De spreker gaat ervan uit dat de minister zich bewust is van de urgentie. Er wordt uitgekeken naar de bestekken en gunningen in het kader van het vervoer op maat en naar de opbouw van de mobiliteitscentrale. De spreker hoopt dat in 2023 eindelijk de noodzakelijke overschakeling kan worden gemaakt naar basisbereikbaarheid.

De vergroening van de mobiliteit gaat echter verder dan de elektrificatie van het wagenpark en de modal shift naar een verbeterd openbaar vervoer. Het gaat ook om de modal shift richting zachte vervoersmodi. Enkele jaren geleden sprak CD&V daarom van Koning Fiets en men is dan ook verheugd dat er in 2022 opnieuw 300 miljoen euro wordt geïnvesteerd in fietsinfrastructuur, naast investeringen voor het veiliger maken van schoolomgevingen en schoolroutes op gemeentewegen en langs gewestwegen. Zo worden mensen van jongs af aan gestimuleerd om meer de fiets te nemen voor dagelijkse verplaatsingen.

Verkeersveiligheid is een thema dat het beleid niet mag loslaten. Uit een artikel in de krant *De Morgen* van 25 november blijkt dat in de eerste negen maanden van 2021 170 mensen om het leven kwamen door een verkeersongeval in Vlaanderen. Dat is 20 procent meer dan in 2020, en ook al meer dan in het precoronajaar 2019. Vooral bij fietsende 65-plussers blijkt het aantal dodelijke ongevallen zorgwekkend snel te stijgen. Het is goed dat de minister een Verkeersveiligheidsplan voor Vlaanderen heeft opgesteld en nog eerder deze week samen met haar federale en gewestelijke collega's een interfederaal Plan voor de Verkeersveiligheid ondertekend heeft. Dat zal nauw worden opgevolgd in de commissie.

Ten slotte benadrukt Martine Fournier het belang van de openbare water- en wegeninfrastructuur. Ze vernoemt onder meer Oosterweel, de Limburgse Noord-Zuidverbinding en de haven van Zeebrugge, en een goede Vlaamse waterbeheersing. De CD&V-fractie zal deze en andere dossiers nauwlettend in de gaten houden.

Vervolgens overloopt Martine Fournier enkele strategische en operationele doelstellingen. Bij de eerste strategische doelstelling wordt meermaals verwezen naar de onteigeningsprocedure en de procedure complexe projecten. Dit kwam reeds meermaals ter sprake in de commissie. Er is sprake van een evaluatie samen met minister van Omgeving Zuhal Demir. Wat is de timing? Indien men wil dat een hervorming nog een impact heeft op het terrein tijdens deze legislatuur, dan zal men moeten versnellen.

Wat is de timing voor de realisatie en aanpassing van de vrachtwagenparkings? De problemen blijven ondertussen voortbestaan. Welk plan heeft de minister voor ogen?

Onder de strategische doelstelling valt de tarief- en ticketintegratie. Veel Vlamingen pendelen voor het werk naar Brussel of over de taalgrens. Vele pendelaars gebruiken de trein. Zal de minister voor die ticketintegratie ook samenwerken met de NMBS, met de MIVB en TEC?

Voor fietsinvesteringen is in 2022 voorzien in een investeringsbudget van 300 miljoen euro. Hoeveel hiervan zijn relancemiddelen?

Liggen er voor 2022 al projecten vast in het kader van de subsidies voor veilige schoolomgevingen en veilige schoolroutes langs gemeentewegen? Hoeveel middelen zijn er nog beschikbaar voor projecten die gemeenten nog moeten indienen?

Wat is de timing voor het Vademecum Fietsvoorzieningen en de actualisatie van de lichtvisie voor fietsinfrastructuur? Zullen beide aan elkaar gekoppeld zijn aan de nutsvoorzieningen en verlichting die bij fietspaden moeten worden aangelegd, zodat ze met elkaar in lijn liggen?

Voor fietssnelwegen moeten nog heel wat missing links worden weggewerkt. Vaak gaat het om kruisingen met andere infrastructuur, zoals spoorwegen, waardoor een burg of tunnel nodig is. Hoe zal dit aangepakt worden met de NMBS en hoe zal de minister voor een versnelling zorgen?

Wat het Masterplan Toegankelijkheid betreft, vraagt Martine Fournier hoeveel gemeenten het charter voor toegankelijke haltes hebben ondertekend? Hoe wil de minister de andere gemeenten hiertoe aanzetten?

In het kader van MaaS en de omslag naar basisbereikbaarheid zal de minister een vervoersautoriteit oprichten binnen het Departement MOW. Wat is concreet haar taak? Hoeveel werknemers zal zij tellen? Zullen daarvoor nieuwe aanwervingen of verschuivingen gebeuren binnen het Departement MOW?

Een vlotte doorstroming op de weg realiseren vindt de spreker heel belangrijk. De minister wil het incidentmanagement verbeteren. Dat is prima maar houdt de minister ook rekening met de nieuwe uitdagingen die komen met elektrische auto's? Als ze defect zijn, zijn ze immers moeilijk verplaatsbaar. En als ze brand vatten, zijn ze moeilijk te blussen. Hoe wil de minister inspelen op deze nieuwe uitdagingen?

Strategische doelstelling 3 beklemtoont het belang van de estuaire vaart. Wat is de stand van zaken van de juridische oplossingen voor de huidige beperkingen?

De strategische visie voor de regionale luchthavens is in ontwikkeling. Dit is belangrijk. Er zou vertraging zijn? Wanneer mag ze verwacht worden? Wat zijn de concrete onderzoeksvragen die het studie bureau moet beantwoorden? Martine Fournier gaat ervan uit dat de minister de resultaten van de studie zal toelichten in de commissie.

1.4. Tussenkomst van Marino Keulen

Marino Keulen noemt 2022 een grand-crujaar als het gaat over het budget voor MOW voor 2022. In het ontwerp-GIP is in 2,157 miljard euro voorzien. Dat is gigantisch veel geld dat zorgt voor een kwantumstap voor het fietsbeleid en ook voor

verkeersveiligheid en duurzaamheid. Zonder budgetten blijven ambities wensdromen.

Verkeersveiligheid is terecht een van de belangrijke aandachtspunten. Dat moet ook integraal over de gewestgrenzen bekeken worden. Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan maakt integraal deel uit van de het nieuwe interfederaal verkeersveiligheidsplan. Bij verkeersveiligheid gaat het over vele aspecten: veilige infrastructuur, verkeerseducatie, sensibiliseringscampagnes en handhaving. Marino Keulen wil ook de eigen verantwoordelijkheid van weggebruikers beklemtonen, bijvoorbeeld als het gaat over het gsm-gebruik achter het stuur. Hij wijst op het blijven bestaan in Vlaanderen van een foute mentaliteit: de maximumsnelheid wordt vaak geïnterpreteerd als het aanbevolen snelheidsregime. Waar men 30 mag rijden, rijdt men 50; waar men 50 mag rijden, rijdt men 70. Dan is handhaving nodig. Het is dan goed dat de GAS5-boetes zijn ingevoerd. Er werden nog recent bij enkele vragen om uitleg hierbij kritische kanttekeningen gemaakt (*Woordelijk verslag* VI.Parl. 2021-22, nr. C69, p. 28-37). Maar het is goed dat steden en gemeenten meer handhavingsmogelijkheden krijgen in bijvoorbeeld de centra en de schoolomgevingen.

De Vlaamse wegen werden destijds aangelegd vanuit het zogenaamde vooruitperspectief met de focus op de auto. Er is hierin een omslag gaande. De minister toont hierin moed door verkeersveiligheid zwaarder te willen laten doorwegen dan doorstroming. Er is ook een duidelijke keuze voor conflictvrije kruispunten. Dat wordt niet altijd in dank afgenomen maar is de enige en juiste keuze volgens de spreker.

Marino Keulen vindt het belangrijk om bij fietsinfrastructuur de lokale besturen te betrekken.

Hij wijst vervolgens op de verkeersonveiligheidsspiraal: ouders brengen hun kinderen met de wagen naar school om veiligheidsredenen, waardoor het nog onveiliger wordt waarop andere kinderen de fiets niet meer mogen nemen en ook met de wagen gebracht. Deze paradox moet men doorbreken. Marino Keulen noemt zich een believer van de fiets als een duurzame vervoersoplossing, eventueel in combinatie met het openbaar vervoer. Hij wijst daarbij op het belang van de last mile en het gebruik hiervoor van een deelfiets of step. *A car runs on money and makes you fat, a bike runs on fat and saves you money.* Fietsen heeft dus ook gezondheidsvoordelen, en het is een hefboom voor het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Elektrische wagens kunnen bij dit laatste ook helpen, maar hebben ook een parkeerplaats nodig en staan in de file. 54 procent van de verplaatsingen van minder dan 5 kilometer gebeurt met de wagen. Er is dus nog veel winst te boeken volgens Marino Keulen. Hij beschouwt zich echter niet als een pleitbezorger van een anti-autobeleid. De weg van zero-emissietransport is de weg die moet gevolgd worden en hij is daarom blij met de oproepen voor de laadpaalinfrastructuur en het CPT.

Het is daarbij ook goed dat er stappen worden gezet voor de verduurzaming en vergroening van het voertuigenpark van De Lijn, in samenwerking met de pachters. Deze laatsten zijn niet onderworpen aan de Europese regelgeving voor overheidsopdrachten en kunnen sneller tot aankoop overgaan. De nieuwe directeur-generaal van De Lijn, An Schoubs, is juiste persoon op de juiste plaats die nieuwe uitdagingen niet als een last ziet maar als een kans.

De Lijn onderging een benchmark en er zijn een aantal werkpunten. Hij is soms kritisch voor De Lijn maar hij vindt dat De Lijn nodig is.

Ook bij de binnenvaart en het spoor is er sprake van de last mile. Het probleem is daarbij dat vervoer van goederen over spoor slechts rendabel is vanaf een afstand

van 750 kilometer. Het vervoer van het spoor naar de eindbestemming is daarbij vaak een bijkomend knelpunt. Dat bemoeilijkt de omslag van transport van goederenvervoer van de weg naar het spoor. De gestegen brandstofprijzen kunnen dan weer een voordeel. De spreker vraagt oplossingen voor deze last mile.

Vervolgens is er de haven van Zeebrugge en het complexe project voor de nieuwe zeesluis. De procedure complexe projecten lijkt meer en meer een project complexe procedures te worden. Hij vraagt de minister om dit verder te bekijken in Vlaamse Regering.

De verkokering van de Vlaamse administratie is een oud pijnpunt. Een horizontale benadering is noodzakelijk.

Een ander punt dat Marino Keulen wil belichten is een veilige waterhuishouding. Hij herinnert aan de apocalyptische gebeurtenissen van 15 juli 2021 in de Maas-streek. Het is belangrijk dat er blijvend geïnvesteerd wordt in het bouwen en onderhouden van dijken en sluizen. Dat is noodzakelijk voor de bescherming van de mensen en hun eigendommen. Men moet durven rekening houden met worstcase-scenario's.

Marino Keulen is tevreden over de doorbraak in het dossier over de Noord-Zuid-verbinding in Limburg. Het concept van de trambus en de vrijliggende busbaan is een absolute 'game changer'. Het is belangrijk om het tempo van de voortgang van het dossier op te trekken zodat het project kan worden gerealiseerd.

Spartacuslimen 2 en 3 lijken in beweging te komen. Het dossier voor lijn 1 zit muurvast. Er moet iets gebeuren, hetzij een sneltram, hetzij een trambus. Hij is voor het laatste gewonnen om ook in dit dossier doorbraken mogelijk te maken. Hij zal er zich met man en macht tegen verzetten dat het dossier een stille dood zou sterven. Daarvoor werd er al te veel tijd en energie aan besteed. Hij vraagt aan de minister om haar schouders hieronder te zetten.

De spreker gelooft 100 procent in basisbereikbaarheid. De verandering is uitgetekend omdat gemeenten en steden te weinig gehoor vonden bij De Lijn, en omdat de minister voortdurend moet uitleggen waarom zaken niet gebeuren of fout lopen bij De Lijn. Basisbereikbaarheid voert een stuk subsidiariteit in in het openbaar vervoer door de oprichting van vervoerregioraden. Juridische procedures mag de minister niet van het rechte pad afbrengen. Basisbereikbaarheid moet het vertrouwen in het openbaar vervoer terug versterken.

Het is belangrijk dat bij de vergroening van het wagenpark van De Lijn, de pachters worden betrokken. Zij kunnen sneller schakelen. Hoe zullen zij concreet ondersteund worden hierbij?

Wat het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs betreft, verwijst hij naar de bespreking van de Verenigde Commissies Onderwijs en Openbare Werken en Mobiliteit van de voorstellen van resolutie op 25 november 2021 (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1026/3). Hij looft de samenwerking en vond het een constructieve vergadering om een moeilijk vraagstuk op een serene manier op te lossen. Hij vindt dat er vaker met een open geest partijgrenzenoverstijgend moet nagedacht worden over mobiliteitsvraagstukken.

Tot slot vraagt hij wat de stand van zaken is rond het project voor de aanleg van de kaaimuren en de commercialisering van de industrieterreinen door De Vlaamse Waterweg nv?

2020 was geen makkelijk jaar door de coronacrisis, 2021 was er de watersnood. 2022 moet het jaar van de relance worden. De Open Vld-fractie steunt de minister hierbij volledig.

1.5. Tussenkost van Jo Brouns

Jo Brouns vindt het bedrag van 2,157 miljard euro een gigantische investering in mobiliteitsinfrastructuur. Het is belangrijk dat deze investeringen efficiënt gebeuren. Hij verwijst naar het Vademecum Fietsvoorzieningen en de nieuwe lichtvisie voor gewestwegen die er nog niet zijn. Dat brengt praktische problemen met zich mee: vandaag worden fietspaden aangelegd die mogelijks later opnieuw moeten opgebroken worden om nutsvoorzieningen aan te leggen voor fietsverlichting. Hij roept op om zo snel als mogelijk het vademecum en de lichtvisie te finaliseren.

Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem luidt de vierde strategische doelstelling. Met een tweede MIA-besluit wil de minister focussen op de versnelling en vereenvoudiging van onder andere vergunningen en complexe projectmethodologie voor weginfrastructuur. Over welke weginfrastructuur gaat het? Zal de minister focussen op fietsinfrastructuur of breder gaan? Waar liggen concreet de problemen bij de vergunning en processen die de minister met MIA 2 wil aanpakken?

De CD&V-fractie vindt het positief dat de minister naast de BOB-campagne een campagne wil opzetten die op de gevaren van druggebruik wijst. De campagne 'Groot gelijk dat je nuchter rijdt' werd in 2021 gelanceerd. Hoe evalueert de minister deze campagne? Hoe wil ze de campagne aanpassen, versterken of verbeteren in 2022?

Steeds meer jongeren blijken te rijden zonder rijbewijs. Hij verwijst naar de actuele vraag in de plenaire vergadering van 24 november 2021 (*Actuele vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 121). Dat is onaanvaardbaar. Hij vraagt om de te overwegen om rijbewijs op school opnieuw in te voeren. Jongeren kunnen niet vroeg genoeg voorbereid worden op een veilige deelname aan het verkeer. Het was een project dat goed liep.

De minister wil ook werken aan een Vlaamse Wegcode. Wat is de meerwaarde van een Vlaamse Wegcode naast de bestaande federale Wegcode? Hoe ziet de minister deze Vlaamse Wegcode? Wat zal daarin zitten?

De minister wil werk maken van een duidelijk afwegingskader voor lokale besturen voor het invoeren binnen de bebouwde kom van een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Jo Brouns vindt het belangrijk om de scope te verruimen en ook op de infrastructuur en de vormgeving van die bebouwde kom te focussen. Kan dit meegenomen worden in het afwegingskader? Wat is de visie van de minister?

De lokale besturen omarmen de GAS5-regelgeving. Het kan een krachtig instrument zijn in de effectieve snelheidshandhaving. Hij bevestigt dat dit leidt tot gedragsverandering. Wanneer zal de evaluatie klaar zijn.

Het Vlaams Huis Verkeersveiligheid wordt vervangen door de nieuwe structuur 'Alliantie Veilig Onderweg'. Kan de minister hierover wat meer info geven? Welke verbeteringen hoopt men te bereiken? Wat zal in dit dossier concreet gebeuren in 2022?

Met VSV wordt tegen einde 2021 een nieuwe samenwerkingsovereenkomst gesloten. Wat is de stand van zaken?

Strategische doelstelling 6 heeft het over een slimmere en innovatievere infrastructuur. Er komt een strategische studie rond gedeeld autonoom vervoer, die

nog gegund wordt in 2021 en opgeleverd in 2022. Dat kan interessant zijn om op termijn in te schakelen in het vervoer op maat. Komt dit aspect in de studie aan bod?

Bij de zevende strategische doelstelling viel Jo Brouns als fervent openwaterzwemmer de operationele doelstelling 7.1 op: de recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken. Er wordt getracht om in het Vlaams Parlement over de partijgrenzen heen het uitgangspunt te veranderen: zwemmen in open water kan overal, behalve als het verboden is. De minister blijkt dit te steunen.

Wat grensoverschrijdende mobiliteit betreft, mag het voor de spreker ambitieuzer. Over de grens in Limburg zijn er heel wat interessante mobiliteitsknooppunten om een verbinding mee te maken. Hij roept op om hieraan meer aandacht te schenken.

De zogenaamde waterbom heeft in de provincie Limburg heel wat schade berokkend, zoals aan de brug over de Maas in Maaseik. Hij verneemt dat bij een renovatie er te weinig ruimte is om er een fietspad op aan te leggen. Als er meer dan 2 miljard aan investeringsmiddelen voorhanden zijn, gaat hij ervan uit dat het nodige geld beschikbaar is voor een toekomstbestendige nieuwe brug met fietspad.

Voor Spartacuslimijn 3 vindt hij dat het cruciaal dat er een vrijliggende bedding is van Hasselt tot het station in Pelt. De vergunning moet in een keer worden aangevraagd en niet in verschillende fasen zodat dit project als een geheel meteen wordt uitgevoerd. Voor Spartacuslimijn 2 zijn er investeringen voor de vrijliggende bedding opgenomen in het ontwerp-GIP 2022. Om dit te realiseren zal er een groot pakket flankerend beleid nodig zijn. Voorziet de minister hiervoor voldoende middelen?

Jo Brouns stelt vast dat Marino Keulen al inzicht heeft in de uitkomst van de lopende vergelijkende studie over de trambus. Voor de CD&V-fractie blijven snelheid en reizigerscapaciteit cruciale uitgangspunten. Alleen dan is er sprake van een geloofwaardig openbaar vervoer dat nodig is voor de modal shift. Wanneer zal de studie klaar zijn en kan de minister een algemene stand van zaken geven? Het geheel zal moeten getoetst worden aan de milieueffecten die anno 2022 verscherpt zijn.

1.6. Tussenkomen van Bert Maertens

Bert Maertens stelt in zijn algemene beschouwing dat het een bijzondere periode is: 2020 met de coronacrisis, en 2021 onverhoopt opnieuw. Al is hij er ietwat voor bevreesd, toch hoopt hij dat men in 2022 de draad opnieuw zal kunnen opnemen met het investeren van het record aan middelen.

De coronacrisis heeft echter ook gunstige effecten gehad, bijvoorbeeld de gedragswijziging bij veel Vlamingen inzake fietsgebruik, zowel recreatief als voor andere verplaatsingen zoals woon-werk. Daar moet verder op ingezet worden met de 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur.

Een tweede effect was meer thuiswerk en dus minder verplaatsingen. De Lijn moet zich hieraan aanpassen met flexibele abonnementsformules. Het derde effect zijn de relancemaatregelen voor versterkte investeringen in de economie en in infrastructuur in de domeinen mobiliteit en openbare werken. Meer dan 2 miljard euro is geen peulschil. Die investeringen moeten wel gerealiseerd worden op het terrein. Om dit snel te doen, moet het regelgevend kader bekeken worden, bijvoorbeeld de procedure complexe projecten.

Voor verkeersveiligheid stelde de minister terecht hoge doelstellingen voorop: een halvering van de verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030 en nul dodelijke fiets- en slachtoffers. Daar zal met alle middelen aan gewerkt moeten worden.

Het aandeel fiets voor functionele verplaatsingen wil men verder doen stijgen tegen 2025 naar 20 procent. De 300 miljoen euro investeringen voor fietsinfrastructuur zijn hiervoor welkom. Ook conflictvrije kruispunten zijn hiervoor belangrijk. Het gaat niet alleen om nieuwe fietspaden, maar ook het onderhouden van de bestaande. Samenwerking met de steden en gemeenten hiervoor noemt Bert Maertens van cruciaal belang om de projecten te realiseren.

Wat duurzaamheid betreft, drukt de spreker zijn geloof uit in de omslag van het wegtransport van goederen naar het spoor en de binnenvaart. 80 procent van de Vlaamse bedrijven is gehuisvest op minder dan 10 kilometer van een bevaarbare waterweg. Er moet meer gebruik worden gemaakt van de watersnelwegen, zowel door het voorzien in infrastructuur als het sensibiliseren van bedrijven. Het doel is om tegen 2030 het aandeel van de binnenvaart te verhogen tot 20 procent. Uit de begroting blijkt dat men fors blijft investeren in multimodale overslagpunten en kaaimuren. Dat vindt hij positief. Hij vraagt ook om het gedeeld gebruiken van kaaimuren te stimuleren.

De estuaire vaart vindt Bert Maertens ook belangrijk. Wat is de stand van zaken van de studie van het Departement MOW?

Om de beschikbare middelen geïnvesteerd te krijgen, is het belangrijk om de procedures te versnellen. Een ambtelijke werkgroep 'versnelling van onteigening' komt periodiek samen. Welke verbeterstellen zijn er vanuit MOW al gedaan? Wanneer mag er resultaat worden verwacht en kunnen de voorstellen worden omgezet in regelgeving? De minister zal bekijken of een aanpassing van het Rooilijnendecreet een meerwaarde kan zijn voor een snellere realisatie van projecten. Waar ziet de minister versnellingsmogelijkheden?

Het ontwerp-GIP 2022 werd overgemaakt aan het Vlaams Parlement. In het regeerakkoord is opgenomen dat de vervoerregio's actief betrokken worden bij de opmaak ervan. Hoe zal de minister de vervoerregioraden nog betrekken? Of zal dit niet meer gebeuren voor het GIP 2022 en wat zijn de redenen daarvoor? Wat is het perspectief hiervoor?

In 2019 werd door het Departement MOW een studie opgeleverd over hoeveel budgetten nodig zijn om de bestaande infrastructuur structureel te onderhouden en beheren. Het gaat om 650 miljoen euro. In welke mate houdt de minister hiermee rekening in het GIP? In welke mate besteedt de minister de eenmalige middelen voor het wegwerken van de structurele onderhoudsachterstand die afgesproken waren in het regeerakkoord?

Basisbereikbaarheid is een concept waarin Bert Maertens rotsvast gelooft en dat een verbetering moet worden van het openbaar vervoer. Wat is de timing voor de uitrol? Welke stappen moeten nog gezet worden?

De Lijn zal zich moeten aanpassen aan de stijging van het thuiswerk en mogelijks ook het digitaal lesgeven. Uit een interview met de top van De Lijn blijkt dat het voorstel van De Lijn voor flexibele abonnementen door de minister niet werd aanvaard. Wat is de stand van zaken en hoe zullen die flexibele abonnementen er uitzien?

Op 11 december 2020 besliste de Vlaamse Regering De Lijn voor tien jaar aan te duiden als interne operator voor het kern- en aanvullend net. De aanbevelingen van de benchmark moeten meegenomen worden bij de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst. Deze werd verlengd tot eind 2021. Zal de timing worden gehaald voor de nieuwe overeenkomst en welke accenten wil de minister hierin leggen?

De vergroening van de bussen van De Lijn kwam al veelvuldig ter sprake in de commissie. In het regeerakkoord werd bewust gekeken in de richting van een deconsolidatie voor de financiering ervan. Wat is de stand van zaken? Uit het eerder aangehaalde interview leek deze piste niet zo evident op korte termijn. Hoe zal de financiering gebeuren door middel van het zogenaamde investeringsvehikel? Wordt er ook nagedacht over een lening bij de Europese Investeringsbank?

Er werd in het regeerakkoord ook afgesproken dat de bussen in 2025 in de steden emissievrij zouden rijden. In de BBT leest hij dat er een kader wordt opgesteld dat emissievrije stedelijke distributie mogelijk maakt vanaf 2025 (p. 7 en 20). Wat is het doel van dat kader?

Voor de elektrificatie van de particuliere wagens moet de lat hoog worden gelegd. Als men wil dat alle Vlamingen op termijn elektrisch rijden, dan is voldoende laadinfrastructuur noodzakelijk, ook voor wie geen oprit of garage heeft. Een netwerk van publieke en semipublieke laadpalen is een must. In hoeverre worden de lokale besturen hierbij betrokken? Moeten zij investeren of eerder faciliteren? Voor hen lijkt een belangrijke rol weggelegd volgens Bert Maertens.

Men zal zich moeten aanpassen aan de toekomstige watersnood. Die is een gevolg van de klimaatopwarming. Het zal niet mogelijk zijn om elke impact te voorkomen. Er zal een 'wat als'-scenario worden uitgewerkt met overstromingsrisico's door De Vlaamse Waterweg nv, de diensten van het Waterbouwkundig Laboratorium en de VMM. Hij gaat ervan uit dat zij ook oplossingen zullen aanreiken. Maar de spreker vraagt zich af of de oplossingen al niet gekend zijn? Uit het Sigmaplan en het project Kustverdediging moeten toch lessen kunnen worden getrokken voor Vlaanderen? Hij hoopt vooral dat het geen rem zet op de nodige investeringen en oplossingen op het terrein.

Tot slot gaat hij in op een aantal gewestgrensoverschrijdende mobiliteitsdossiers zoals de herinrichting van de R0, fietssnelwegen enzovoort. De perceptie leeft dat er wel overleg is maar dat het tot weinig resultaten leidt. Hoe ziet de minister deze dossiers evolueren? Is er voldoende vooruitgang? Welke initiatieven heeft de minister al genomen en zal ze nemen om tot doorbraken te komen.

1.7. Tussenkoms van Stijn Bex

Stijn Bex heeft enkele inleidende bedenkingen. Hij is van mening dat halfweg de legislatuur blijkt dat het beleid nog niet heeft gebracht wat werd gehoopt. Er zijn ten eerste de slechte verkeersveiligheidscijfers. Het is problematisch dat de verkeersonveiligheid toeneemt in plaats van daalt. Volgens Groen is dat een gevolg van te weinig gedurfde keuzes. Ten tweede ligt de hervorming van het openbaar vervoer op apegapen. Het is ook niet duidelijk wanneer basisbereikbaarheid eindelijk zal kunnen starten. Hij stelt ook een 'selffulfilling prophecy' vast: er wordt geen geld geïnvesteerd in De Lijn waardoor deze slecht functioneert en als oplossing de privatisering naar voor schuift. Ten derde is het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs. Hij verwijst naar de vergadering van de Verenigde Commissies voor Onderwijs en Mobiliteit en Openbare Werken waarin vier voorstellen van resolutie werden besproken (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1026/3). Eén van de vragen aan de Vlaamse Regering is om korte termijn extra inspanningen te leveren om de meest problematische situaties op te lossen. Voorziet de minister middelen om versneld extra ingrepen te doen om de ritduur te verminderen?

Een tweede bedenking is dat de minister niet drie, maar eigenlijk vier speerpunten heeft in haar beleid. Niet alleen verkeersveiligheid, de fiets en duurzaamheid, maar ook de auto. Er wordt ingezet op de elektrificatie van personenwagens, maar er zijn in de begroting weinig middelen terug te vinden over een hoogwaardig openbaar vervoer. De minister heeft de verdienste dat ze de slimme kilometerheffing

terug op tafel heeft gelegd, maar in de feiten zal ze nog niet gerealiseerd worden. In de ambitieuze plannen voor een modal shift staan echter weinig maatregelen om de Vlaming aan te moedigen om de auto te laten staan. Er wordt integendeel veel geïnvesteerd in auto-infrastructuur, bijvoorbeeld Oosterweel en de R0. Kan de minister verduidelijken hoeveel van de 2,175 miljard euro aan investeringen naar auto-infrastructuur gaat? Moet de minister niet toegeven dat de auto een vierde belangrijk speerpunt is in haar beleid? Waarmee Stijn Bex niet wil zeggen dat deze investeringen tot nul herleid worden, maar wel dat de focus verkeerd ligt. Hij is overtuigd dat minister Lydia Peeters begaan is met verkeersveiligheid, maar een integrale benadering ontbreekt. De minister zou het STOP-principe in daden moeten omzetten, bijvoorbeeld bij de aanpak van kruispunten.

Een laatste inleidende bedenking is dat het niet altijd makkelijk is om de juiste cijfers en investeringen terug te vinden. Er is de begroting, het ontwerp-GIP 2022 en het Klimaatplan.

Het Rekenhof heeft ook enkele bedenkingen. Zo verwacht De Lijn dat de impact van de coronacrisis tot 2025 zal voelbaar zijn. Hiermee is volgens het Rekenhof geen rekening gehouden (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 16/1, p. 17-18). Stijn Bex vraagt wat de impact zal zijn voor 2022. Wordt de begroting aangepast?

Ten tweede vraagt het Rekenhof zich af waarom de Vlaamse Regering de vergroening van het wagenpark lager inschat in 2022 dan in 2021 (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 16/1, p. 36). Verder stelt het Rekenhof: "Ook de meerjarenraming gaat ervan uit dat de vergroening nauwelijks effect zal hebben op de ontvangsten uit de belasting op inverkeerstelling. De assumptie is dat de jaarlijkse verhoging van de CO2-factor in het tarief het effect van de vergroening zal compenseren vanaf 2024. Die veronderstelling is al eerder fout gebleken." Kan de minister verduidelijken wat de impact zal zijn van de vergroening van het wagenpark op de begroting?

Ten derde heeft het Rekenhof vragen over het gebrek aan informatie over investeringen bij De Lijn, Lantis, De Werkvennootschap en De Vlaamse Waterweg nv. Kan de minister dat verduidelijken?

Verder vraagt Stijn Bex een duidelijk overzicht van de investeringen en werkingsmiddelen van De Lijn. Hoe zit het met de deconsolidatie? Wat met de piste van de Europese Investeringsbank? De algemene indruk van de Groenfractie is dat de minister De Lijn laat spartelen en voortwerken met onvoldoende middelen. Het leidt tot een nog slechter vertrouwen in het openbaar vervoer. Wat is de stand van zaken van de hervorming basisbereikbaarheid, de nieuwe beheersovereenkomst en de flexibele abonnementsformules? Thuiswerk kan ook kansen bieden voor nieuwe reizigers. Goedkopere tarieven moeten daarbij onderzocht worden. Is dat een optie?

Vervolgens overloopt Stijn Bex zijn bedenkingen bij de verschillende strategische doelstellingen. Hij vraagt hoeveel het totale bedrag is aan beschikbaarheidsvergoedingen voor de verschillende pps-projecten zoals de R0, de R4WO, Gent-Dampoort enzovoort. Mochten ze niet via pps kunnen worden gefinancierd, kunnen ze dan toch gerealiseerd worden?

Zoals al aangegeven door Bert Maertens blijkt uit de studie 'Eerst houden, dan bouwen' dat er 660 miljoen euro nodig is voor het onderhoud van de infrastructuur. Volstaan de geplande investeringen hiervoor? Er zou volgens dezelfde studie 8,5 miljard euro eenmalig investeringsbudget nodig zijn. Wordt dit opgenomen in een meerjarenplan?

Wanneer zal de reiziger zekerheid krijgen over de invoeringsdatum en alle praktische modaliteiten van het hervormde openbaar vervoer? In hoeverre wegen Vlaamse mobiliteitsambities omtrent de modal shift door in de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregioraden? Hoe wil de minister de vervoerregio's meekrijgen?

Het bedrag aan fietsinvesteringen is zeer hoog. Stijn Bex is benieuwd in welke mate de minister dat zal kunnen vastleggen en uitvoeren, en in hoeverre het om werkelijke fietsinvesteringen gaat. Er is meer vraag vanuit de provincies voor middelen vanuit het Fietsfonds dan de beschikbare 15 miljoen euro. De minister zou nagaan of er binnen het Kopenhagenplan van minister Bart Somers budget beschikbaar zou zijn. Uit een vraag die hij hem stelde leidt Stijn Bex af dat minister Somers hierop nog geen kijk heeft. De provincies kunnen hierop niet wachten. Heeft de minister een oplossing?

Voor de binnenvaart mag minister Peeters een tandje bijsteken, vindt de spreker. In Noorwegen ging het eerste elektrische containerschip te water en zijn er plannen om dit stevig uit te breiden. In Nederland hebben de binnenschippers met steun van de overheid hun motoren vernieuwd. Wil de minister de Vlaamse binnenschippers ook op deze manier helpen bij de vergroening van hun schepen?

Wat is de stand van zaken van het vrachtroutenetwerk? De verkeersveiligheidscijfers worden slechter. Er moeten doortastende maatregelen worden genomen. Alleen maar meer gemeenten sluiten zich aan bij de Coalitie van 30. Experts stellen dat het veralgemenen van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom, de belangrijkste maatregel is om de verkeersveiligheid te verhogen. Wanneer zal dit worden ingevoerd?

1.8. Tussenkost van Jos D'Haese

Jos D'Haese stelt vast dat er in de begroting 6 miljoen euro extra gaat naar vervoer op maat, terwijl dit volgend jaar nog niet wordt ingevoerd. Hoe verklaart de minister dit?

De opmerkingen van het Rekenhof over de ontoereikende coronacompensatie voor De Lijn in 2021 en de ontbrekende compensatie in de begroting 2022 gaan over tientallen miljoen euro's. Zal de minister dit nog aanvullen en rechtzetten?

De raad van bestuur van De Lijn zou half november tot de aankoop hebben beslist van 60 e-bussen. Kan de minister hierover meer informatie geven? Wanneer zullen de volgende openbare aanbestedingen worden gelanceerd? Voor 2022 is er voor de aankoop in 55 miljoen euro voorzien uit de relancemiddelen. Of dient dit bedrag voor de betaling van de bestelling van 2021? In het GIP Doorkijk 2022-2023 staat er 11,2 miljoen euro ingeschreven voor de aankoop van e-bussen. Hoe zal de minister het investeringsritme verhogen? Wat is de stand van zaken van de deconsolidatie en de piste van de Europese Investeringsbank?

Volgens het Klimaatplan wordt er 65 miljoen euro via een zogenaamd investeringsvehikel ter beschikking gesteld van de pachters voor de vergroening. De Lijn gaat er echter vanuit dat een deel van deze middelen ook voor haar bestemd zijn. Kan de minister dit verduidelijken? Het valt Jos D'Haese op dat er voor de pachters al duidelijkheid is over de financiering van de vergroening van hun wagenpark, maar niet voor De Lijn.

De vorige minister van Mobiliteit, Ben Weyts, beloofde 925 e-bussen tegen 2024. Daarvan rijden er nu 13 rond. Wat zijn nu de uiteindelijke ambities tegen 2024? Jos D'Haese verwijst naar de tussenkost van Marino Keulen die stelde dat ambities zonder budgetten wensdromen zijn.

Wat het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs betreft, heeft de minister in de plenaire vergadering van 17 november aangekondigd dat zij over twee maanden met voorstellen van oplossingen zou komen. In het televisieprogramma *De Afpraak* heeft ze gezegd dat er binnen twee maanden maatregelen zouden worden getroffen. Wat is de juiste timing en welk budget staat hier tegenover?

Tot slot vraagt Jos D'Haese hoe zit het met de financiering van de aangekondigde publieke en semipublieke laadpalen. Wat moet hij hieronder verstaan? Is het de bedoeling om na 2030 de installatie van laadpalen te versnellen? Wat zal de totale kostprijs aan overheidsmiddelen zijn?

1.9. Tussenkost van Rita Moors

Rita Moors vindt het positief dat verkeersveiligheid een van de prioriteiten is van de BBT. De weg naar de vooropgestelde doelen is nog zeer lang maar men moet blijven geloven in *Vision Zero 2050*. Om deze te verwezenlijken is er het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 en MIA. Welke MIA-projecten werden al gerealiseerd?

Het voordeel van de begin 2021 ingevoerde GAS5-boetes is dat de opbrengst naar de steden en gemeenten gaat. Zij kunnen de opbrengsten investeren ten bate van de lokale verkeersveiligheid. Wanneer zal de evaluatie klaar zijn? Welke bijsturingen zullen er komen?

Voor Spartacuslim 2 zullen er werken starten voor een maximale vrije bedding voor hoogwaardig openbaar vervoer op het tracé Hasselt-Maasmechelen. Wat is de stand van zaken van Spartacuslim 1?

Dit jaar hadden veel ongevallen plaats in de buurt van wegenwerken door onangepaste snelheid en afleiding. De minister zal mobiele trajectcontroles en semi-vaste snelheidscamera's inzetten. Over hoeveel van deze toestellen beschikt de Vlaamse overheid? Hoeveel zal de minister er nog aankopen?

1.10. Tussenkost van Marius Meremans

Marius Meremans is positief gestemd omdat hij vele infrastructuurwerken ziet: fietspaden langs gewestwegen, fietssnelwegen, de fietsschoolroutes enzovoort. Hij is geen voorstander van het behouden van de provincies maar het werk dat ze leveren voor de fietssnelwegen is bewonderenswaardig. Er is echter ook een historische achterstand. Hij vindt het wegwerken van de zwarte, niet-conflictvrije kruispunten essentieel. Vaak wordt men daarbij geconfronteerd met juridische procedures. De spreker hoopt dat de minister hiervoor een oplossing vindt.

Bij de sensibiliseringscampagnes over verkeersveiligheid vernoemt de minister een heleboel doelgroepen. Marius Meremans is van mening dat men hierbij moet focussen, zoals men bijvoorbeeld met de BOB-campagne heeft gedaan. Misschien wordt het ook tijd om te focussen op een ander thema, bijvoorbeeld de fietshelm.

Hij vraagt werk te maken van een beleid en regelgeving rond de nieuwe vervoersmodi zoals e-steps, monowheels enzovoort. Dat is deels federaal maar dat belet niet dat de Vlaamse overheid hierop niet kan wegen.

Is er een concreet tijdspad uitgetekend voor de mobiliteitscentrale? Dat is van belang voor de vervoerregio's. Wat is de stand van zaken van het fietsvademecum?

1.11. Tussenkomsst van Wim Verheyden

Wim Verheyden start met de eerste doelstelling om geen verkeersdoden meer te hoeven tellen. Dat is een zorg van iedereen. Vlaams Belang staat achter de doelstelling om het aantal zwarte punten aan te pakken en zoveel als mogelijk conflictvrije kruispunten te realiseren. De minister wil ook de werkwijze hiervoor tegen het licht houden. Daarom lanceerde ze MIA. De al vaak door de MORA aangehaalde kritiek is echter dat er veel ideeën en plannen worden gelanceerd, maar de aanpak laat vaak te wensen over. Ook MIA klinkt goed, maar men lijkt te vergeten dat MIA nog in een proefperiode zit. Het is een testcase waarvan het afwachten is wat de resultaten zullen zijn.

De minister streeft naar een drastische vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, De Vlaams Belangfractie staat daarachter, maar hoe wil ze dit concreet aanpakken? Het effect van onder meer MIA is echter onzeker, en het is niet zeker dat MIA nog ten volle kan ingezet worden tijdens deze legislatuur.

Bij strategische doelstelling 2 wil de minister inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer. De minister wil toewerken naar een tarief- en ticketintegratie. Het lijkt dat hier nog veel werk aan de winkel is. Hoe wil ze hier extra op inzetten? Uit de voortgangsrapportage rond Oosterweel (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 66/9) bleek nog dat De Lijn hier zeker geen voorbeeld is.

Het is duidelijk dat de fiets de hoeksteen van het beleid is. Maar dit is hoogst onrealistisch. Vlaams Belang steunt het veiliger maken van fietspaden en de investeringen in fietsinfrastructuur. Maar een omvangrijke groep van mensen is niet gebaat bij het gebruik van de fiets. Wim Verheyden ziet 70- en 80-plussers niet massaal gebruik maken van de fiets voor deelname aan de combimobiliteit.

In de Mobiliteitsvisie 2040 staat een duurzame, veilige, multimodale en slimme mobiliteit centraal. Basisbereikbaarheid zet in op combimobiliteit. Daarvoor wordt fors geïnvesteerd in hoppinpunten zodat reizigers vlot kunnen overschakelen van de bus naar bijvoorbeeld de (deel)fiets, deelstep of de deelwagen. In 2022 zal de uitrol van de hoppinpunten op het terrein een versnelling hoger schakelen. Zit men op schema voor de realisatie van de 1000 hoppinpunten? Wat de basisbereikbaarheid betreft, werd al gesteld dat de vervoersarmoede dreigt toe te nemen. Hoever staat men met het bijsturen van de plannen van de vervoersregio's? Want er blijkt toch vanuit het veld en de commissie nogal wat kritiek te komen op die plannen.

Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen, ook voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Met het Masterplan Toegankelijkheid wil de minister de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk maken. Is dit Masterplan Toegankelijkheid voldoende gekend bij de gemeenten? In de realiteit lijkt het dat gemeenten onvoldoende inzetten op de toegankelijkheid van de halte-infrastructuur. Moeten hiervoor niet in meer financiële middelen worden voorzien?

Het vervoer op maat is het sluitstuk van het collectief en openbaar vervoernetwerk. Centraal hierbij staat MaaS. Voor de organisatie hiervan wordt een vervoersautoriteit opgericht. Wim Verheyden vraagt meer verduidelijking over het hoe, wat en waarom van deze vervoersautoriteit.

De organisatie van het leerlingenvervoer wordt in de werking van de mobiliteitscentrale opgenomen. Gezien de stand van zaken van die mobiliteitscentrale lijkt het hoogst onwaarschijnlijk dat deze doelstelling behaald wordt. Zal men dit schooljaar nog structurele verbeteringen kunnen uitrollen voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs?

Hoeveel gemeenten hebben subsidiëring aangevraagd voor het aanleggen van veilige schoolomgevingen en -routes? Hoeveel projecten zullen op die manier gerealiseerd worden?

Hoe staat het met de gesprekken met de federale overheid over de elf strategische spoorverbindingen voor Vlaanderen? Uit de voortgangsrapportage over het Toekomstverbond bleek dat de NMBS niet bepaald een goede partner blijkt te zijn voor de realisatie van een extra spoorverbinding voor de Antwerpse haven. Hoever staat het daarmee?

Vervolgens komt de spreker bij de vergroening van het aantal kilometerverplaatsingen. Uit zijn vraag om uitleg (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2021-22, nr. 578) blijkt dat heel wat opmerkingen van de sector en van specialisten onbeantwoord blijven. Hij maakt dus voorbehoud bij de beperkte plannen om 35.000 laadpalen te realiseren tegen 2025, en 100.000 palen tegen 2030. Bij de vragen die hij stelde draaide de minister om de kwestie heen. Hij concludeert dat het onwaarschijnlijk is dat de doelstellingen gehaald zullen worden.

Er is een hoge vraag naar vrachtwagenparkings in heel Vlaanderen. Het is goed dat de minister de opdracht gaf om de reële parkeerbehoefte in kaart te brengen en na te gaan welke oplossingen mogelijk zijn. Het moet de basis worden voor een Vlaamse beleidsvisie over vrachtwagenparkeren. Hoe ziet de minister die visie en tegen wanneer wordt ze verwacht? Aan een aantal parkings zijn werken gestart om overlast en gevaarlijke situaties in verband met transmigranten op snelwegparkings aan te pakken. De minister zorgt voor de inzet van bewakingsagenten. Hoe zal men alle parkings beveiligen, want als de ene parking is aangepakt, dan zal het probleem zich wellicht verleggen naar een andere locatie. Gaat de minister al die parkings effectief aanpakken en beveiligen. Zo ja, binnen welke termijn?

De minister wil voor het herstel en de vervanging van kunstwerken deze legislatuur een grote inhaalbeweging maken. Sinds het einde van 2019 worden reeds de bruggen in de slechtste categorie 5 aangepakt. Verder is het de bedoeling de bruggen in categorie 4 (slechte toestand) tijdens deze en volgende legislatuur te renoveren of te herbouwen. Dat zal gebeuren door investeringen op het reguliere budget als via pps. Dat klinkt allemaal goed, maar Vlaanderen telt 2700 kunstwerken. Heeft de minister wel een goed beeld van de effectieve toestand van die 2700 kunstwerken. Gaan de cijfers in de BBT over de grote inhaalbeweging? Wim Verheyden betwijfelt dat. Voldoet het onderhoudsprogramma dat men uitvoert?

Bij strategische doelstelling 3 heeft Wim Verheyden het over het tweede proefproject rond LZV's in in 2018 van start ging. In juni 2023 volgt een tussentijdse evaluatie en in 2024 een eindevaluatie. Wat zijn de resultaten van de eerste bevraging van september 2021?

De minister zal een kader opstellen voor emissievrije stedelijke distributie vanaf 1 januari 2025. Ze wil hiervoor met alle centrumsteden een kaderovereenkomst afsluiten. Waar mogelijk moet het waterwegennetwerk worden ingeschakeld voor de bevoorrading en beleving van steden. Dit veronderstelt dat met steden wordt gekeken naar de mogelijkheden qua duurzame stadsdistributie en -bevoorrading over het water en de nodige investeringen hiertoe. Daarnaast wordt de mogelijkheid van watergebonden distributiecentra onderzocht. Hoe staan steden en gemeenten hier tegenover? Hoe ziet de minister deze emissievrije distributie?

De minister wil versneld inzetten op multimodale overslagpunten via een voldoende aanbod van watergebonden bedrijventerreinen. Het relanceplan voorziet in een versnelde realisatie van kaaimuurprojecten via pps. Hoeveel multimodale overslagpunten zijn er via watergebonden bedrijventerreinen gerealiseerd en hoeveel worden er in 2022 gerealiseerd? In de toelichting worden een aantal sites

genoemd, maar dat lijkt nog onvoldoende als men de modal shift in het vrachtverkeer naar de binnenvaart wil realiseren.

De Vlaamse Regering keurde op 18 december 2020 de startnota goed voor de opmaak van het GRUP Leidingstraat Antwerpen-Ruhr (Geleen). Het plan ligt op het grondgebied van 45 gemeenten. Het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen (KBV) tekent hiertegen bezwaar aan. De Vlaamse overheid en de Antwerpse haven werken aan een startnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor zo'n ondergrondse leidingstraat. Het KBV ziet niet in waarom men stoffen die ook door binnenschepen kunnen worden vervoerd door een duur nieuw leidingnetwerk zou transporteren. Binnenschepen kunnen waterstof en CO₂-gassen zonder hoge overheidsinvesteringen en zonder grote impact op de leefomgeving vervoeren. Waarom opteert de minister dan in de eerste plaats voor de aanleg van pijpleidingen? Bovendien promoot de Vlaamse Regering de binnenvaart als milieuvriendelijk, duurzaam en veilig. De sector heeft ook een prominente rol in de conceptnota voor de Vlaamse havenstrategie voor de komende tien jaar. Neem daarbij het feit dat de sector innoveert en het vervoer van alternatieve brandstoffen onderzoekt en dan lijkt het Wim Verheyden alvast de moeite waard om de piste van het KBV te bekijken. Heeft de minister dit bezwaar reeds ontvangen? Hoe staat de minister tegenover de argumenten van het KBV? De Vlaams Belangfractie is niet tegen pijpleidingen, maar de argumenten van de binnenvaart houden ook steek. Wordt een en-enscenario bekeken?

Onder strategische doelstelling 4 vallen de gevaarlijke punten. Het is goed dat de minister bijkomende middelen vrijmaakt om dergelijke gevaarlijke punten versneld aan te pakken. Wat betreft de projecten van de 809 historische gevaarlijke punten werden op 785 locaties ingrepen uitgevoerd. Zijn alle historisch gevaarlijke punten onder de loep genomen of breidt ook deze lijst zich nog uit gezien toch wel de omvangrijke dynamische lijst?

Er wordt een studieopdracht voorbereid die de meest optimale stimulansen en beleidsinitiatieven in beeld zal brengen betreffende de transitie naar zero-emissie goederenvervoer en bijbehorende laadinfrastructuur. Dat is rijkelijk laat: in het buitenland, bijvoorbeeld Nederland, staat men op dat vlak al veel verder. Het lijkt dus niet evident om de zero-emissiedoelstellingen te behalen.

Om de roetfilterfraude aan te pakken, wordt vanaf 1 juli 2022 de deeltjestellertest voor light duty dieselloertuigen met Euronorm 5 en hoger ingevoerd. Bijkomende studies moeten duidelijk maken of deze methode ook kan worden gehanteerd voor zware dieselloertuigen zoals bussen en vrachtwagens en of dit ook toepasbaar is op benzinevoertuigen. Wim Verheyden herhaalt zijn vroegere opmerking dat dat Euro 4-voertuigen die in orde zijn met de metingen wel degelijk toegang zouden moeten krijgen tot de LEZ. Euro 5-voertuigen met een kapotte roetfilter vervuilen veel meer dan de Euro 4-diesels met een functionerende roetfilter. Hij hoopt dat de test tot een bijsturing van het beleid zal leiden.

De minister wil de veiligheid op de Vlaamse waterwegen verhogen door de uitbouw van een correct handhavingsbeleid. Waaruit zal dit handhavingsbeleid bestaan?

De minister wil in de verdere uitbouw van de Vlaamse waterwegen investeren om ze future proof en waterproof te maken. Wat bedoeld ze hiermee?

De raad van bestuur van De Lijn keurde in de zomer van 2021 de bestelling van 44 plug-in hybride bussen goed. Er werd ook groen licht gegeven voor de upgrade van 280 hybrides naar e-hybride bussen. Strookt deze aankoop nog met de doelstelling dat er in 2030 nog enkel elektrische voertuigen zullen mogen aangekocht worden door particulieren. Moet de Vlaamse overheid niet het goede voorbeeld geven en overgaan tot de aankoop van enkel nog elektrische bussen?

Tot slot vraagt Wim Verheyden hoever het staat met de ontplooiing van walstroom voor zeeschepen: zij stoten immers veel meer uit dan de schepen voor de binnenvaart? Een snelle inhaaloperatie is wenselijk. Hij merkt op dat er in Antwerpen een LEZ is net naast de haven waar grote zeeschepen liggen die tonnen roet en CO₂ uitstoten.

2. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* deelt voorafgaand aan de antwoorden mee dat er een amendement in opmaak is. Het Rekenhof merkte op dat er een verschil is tussen de begroting van de BAM en de begroting van het beleidsdomein Financiën en Begroting in het kader van de waarborgvergoeding die de BAM betaald aan het Vlaamse Gewest (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr.16 /1, p. 55). De begroting van de BAM moet worden aangepast met 1,2 miljoen euro in plaats van 1,05 miljoen euro.

De minister bundelt de antwoorden in verschillende thema's.

2.1. Verkeersveiligheid

Een eerste thema is verkeersveiligheid. De minister bevestigt dat de doelstellingen ambitieus zijn, maar de maatregelen zijn dat ook. Er bestaat niet zoiets als een wondermiddel waarmee men de verkeersonveiligheid in één keer kan aanpakken.. Bepaalde zaken moeten vanuit verschillende invalshoeken met verschillende stakeholders worden bekeken.

Momenteel lopen de voorbereidingen voor het omzetten van de 37 maatregelen in concrete projecten en acties. Op 2 december had hiervoor een taskforce met de stakeholders plaats. Op basis hiervan zal men vanaf begin 2022 verder in dialoog gaan met deze stakeholders – de wegbeheerder, de weggebruiker, lokale besturen, lokale politiezones, onderwijsinstellingen, bedrijven, verenigingen, andere beleidsniveaus – zodat elke partner duidelijk kan aangeven welk engagement men wil en ook effectief zal opnemen bij de uitvoering van deze concrete projecten en acties. Dit moet samen worden bekeken met de initiatieven op het vlak van verkeersveiligheid binnen de MIA-proeftuinen. Een voorbeeld is het afwegingskader rond de zone 30 in de bebouwde kom dat met de lokale besturen wordt bekeken.

– *Alliantie Veilig Onderweg en samenwerkingsovereenkomst VSV*

Wat zal er gebeuren met de Alliantie Veilig Onderweg? Na het opstarten van de Task Force Verkeersveiligheid, de Verkeersveiligheidstafels met de lokale besturen en de politiezones en de afstemming met de stakeholders uit het verkeersveiligheidsveld die worden voortgezet in 2022, wil de minister verder vormgeven aan de Alliantie Veilig Onderweg door het opzetten van projectteams voor het doorvertalen – en vooral ook het uitvoeren en het opvolgen – van de 37 maatregelen in concrete projecten en acties. De voorbereidingen hiervoor lopen volop.

Voor de nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de VSV heeft de bevoegde administratie een ontwerp van overeenkomst uitgewerkt. Op basis hiervan zullen de betrokken partijen eerstdaags samenzitten om tot een nieuwe samenwerkingsovereenkomst te komen.

– *30 kilometer per uur in de bebouwde kom*

Meerdere commissieleden stelden vragen naar het dossier 30 kilometer per uur op gewest- en gemeentewegen in de bebouwde kom en het afwegingskader. Dat werd toegelicht in de taskforce en bevindt zich in de finale fase. Op basis van input van Vias institute, het Netwerk Duurzame Mobiliteit, het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, VVSG en De Lijn – met advies van de Task Force Verkeersveiligheid,

een aantal lokale besturen en de Fietsersbond – is het afwegingskader door AWV en het Departement MOW uitgewerkt. Het afwegingskader wordt eerstdaags voorgesteld. Het kader biedt voor de wegbeheerders een houvast bij het bepalen van een gepast snelheidsregime voor wegen binnen de bebouwde kom.

Er wordt vertrokken vanuit de functie van de weg. Voor wegen die voornamelijk een verblijfsfunctie vervullen, stelt het afwegingskader een snelheidsregime van 30 kilometer per uur voor. Gemengd verkeer is hieraan verbonden. Voor wegen die voornamelijk een verkeersfunctie vervullen, stelt het afwegingskader een snelheidsregime van 50 kilometer per uur voor. In deze situatie zijn voldoende veilige infrastructurele voorzieningen voor de actieve weggebruikers noodzakelijk. Verder geeft het kader ook het belang mee van het creëren van een zelfverklarend wegbeeld, met de nodige infrastructurele ingrepen. De leesbaarheid van de weg moet met andere woorden in overeenstemming zijn met de snelheidslimiet.

De lokale besturen kunnen met dit afwegingskader het debat op de gemeenteraad openen, vragen aan AWV om op bepaalde gewestwegen snelheidslimieten in te voeren. De minister blijft echter vasthouden aan de subsidiariteit: lokale besturen kennen hun grondgebied het best en zijn dus het best geplaatst om dit te beoordelen.

– *Sensibiliseringscampagnes*

Voor de sensibiliseringscampagnes werd door Marius Meremans gesuggereerd om andere accenten te leggen. De minister zal inhoudelijk blijven sensibiliseren over de zogenaamde drie 'killers' in het verkeer. Men moet blijvende aandacht hebben voor de gevaren van onaangepaste snelheid (met aandacht voor de verschillende vervoerswijzen), rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie en afleiding in het verkeer (in diverse vormen).

De rode draad in de campagnes is sinds enkele jaren het 'Beloofd'-concept. Vanaf 2022 wordt samengewerkt met een nieuw communicatiebureau. Via een overheidsopdracht selecteerde de VSV het bureau Famous Grey. Men wil dat de huidige communicatiekoepel met punctuele acties evolueert naar een interactieve beweging voor een veiliger verkeer in Vlaanderen. De communicatiestrategie zal focussen op specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld bestuurders van bestelwagens) of specifieke problematieken (bijvoorbeeld slaperigheid achter het stuur). De VSV zal met andere woorden haar actieprogramma moeten enten op de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan.

– *Lijsten van gevaarlijke punten*

Enkele tussenkomsten handelden over de lijsten van gevaarlijke punten. Er bestaat een historische lijst van 809 gevaarlijke punten. Daarnaast is er een dynamische lijst van gevaarlijke punten die jaarlijks wordt opgesteld met een terugblik op de voorbije drie jaar. Er wordt aan ongevallen een score 5 (dodelijk ongeval), 3 (ongeval met zwaar lichamelijk letsel), of 1 (licht letsel) toegekend. Voor ongevallen met actieve weggebruikers wordt een multiplicator van 1,7 toegepast. Vanaf een score van 15 wordt het punt weerhouden op de dynamische lijst. Op basis van de jaarlijkse doorrekening van de dynamische lijst worden telkens nieuwe gevaarlijke punten gedetecteerd. Het gaat momenteel om ongeveer 400 unieke punten.

Er wordt prioriteit gegeven aan de historische lijst van gevaarlijke punten, gevaarlijke punten waar een schoolomgeving in de buurt ligt en lichtengeregelde gevaarlijke punten. Uiteraard is het doel om alle punten op de lijsten zo snel mogelijk aan te pakken. Globaal wordt er voor gevaarlijke punten op het ontwerp-GIP 2022 in 27 miljoen euro voorzien: 16 miljoen voor de dynamische lijst en 11 voor de historische lijst. Het is de uitdrukkelijke ambitie om voor alle gevaarlijke punten op

de historische lijst budget op het GIP te voorzien deze legislatuur. Op deze manier zouden bijna alle punten op de historische lijst weggewerkt moeten zijn. Voor twee punten in Neerpelt moet nog op het GIP in budget voorzien worden en grondiger studiewerk verricht, al de rest is opgenomen in 2020-2021-2022. In oktober waren er nog 24 punten op de historische lijst openstaand: 13 punten zijn in uitvoering, 2 punten starten in de komende maanden en 9 punten zitten nog in een studiefase.

Voor de uitrol van de conflictvrije kruispunten is het AWV in 2016 gestart met de uitvoering van een specifiek actieplan verkeerslichten. Met dat plan wil AWV onder meer de ondertussen ongeveer 1700 verkeerslichten geregelde kruispunten in beheer van het agentschap maximaal conflictvrij regelen en in het bijzonder zo min mogelijk conflicten met de actieve weggebruikers toelaten. Sinds 2016 streeft AWV ernaar om jaarlijks 125 kruispunten op het terrein aan te passen conform het actieplan verkeerslichten. Inmiddels werden 561 kruispunten conform het actieplan verkeerslichten gerealiseerd. De jaarlijkse doelstelling van 125 kruispunten wordt ook de komende jaren verder gezet. In het kader van het Relanceplan Vlaamse Veerkracht werd in 2021 in 13 miljoen euro extra voorzien om het actieplan versneld uit te rollen. Met deze extra middelen zullen in de periode 2021-2023, 74 lichtengeregelde kruispunten vanop de dynamische lijst van gevaarlijke punten worden aangepast conform het actieplan.

– *Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA)*

MIA is een volgend onderwerp dat meermaals aan bod kwam bij de vragen rond verkeersveiligheid. De minister verwijst naar een getuigenis in de krant Het Laatste Nieuws van 2 december over een man wiens drie dochters slachtoffer werden van een verkeersongeval met de fiets op een zelfde locatie, het eerste in 2012. Deze locatie is tot op heden niet aangepakt. Dit wekt veel ergernis en is niet tolereerbaar. Er stonden vier kruispunten op de lijst knelpunten gewestwegen om aan te pakken. Drie zijn eenvoudig uit te voeren maar er is vertraging bij de levering van materialen. Ze zullen begin 2022 worden heraangelegd.

De minister wil er blijven op hameren dat zaken proactief moeten aangepakt worden. Vele knelpunten zijn gekend door de lijst van gevaarlijke punten en de schoolroutes. Het gaat niet altijd alleen over infrastructuur, maar ook over het gedrag van de weggebruiker, bijvoorbeeld het parkeren op een fiets- of voetpad.

MIA is een nieuwe bestuurlijke aanpak waarmee men de uitvoering van infrastructuurle ingrepen wil versnellen. Momenteel is er vaak een lange doorlooptijd vanaf de melding van gevaarlijke situaties op de provinciale commissies verkeersveiligheid en de uitvoering. Het nieuwe regelluw kader maakt mogelijk om af te wijken van de bestaande procedures. Er zijn twee proeftuinen in West-Vlaanderen en Limburg. Aannemers kunnen zelf voorstellen doen voor de aanpak van bepaalde punten en het voorleggen aan AWV, waarna kan overgegaan worden tot actie. De nadruk ligt op een proactieve aanpak. In het kader van het raamcontract worden zo in Limburg op korte termijn een vijftigtal infrastructuurwerken uitgevoerd, in West-Vlaanderen 28. Het wordt wetenschappelijk opgevolgd met als doel hieruit lessen te trekken om op brede schaal uit te rollen. Voor de minister is het belangrijk om hierop in te zetten om een kentering te krijgen in de verkeersveiligheidscijfers.

– *Vrachtroutenetwerk*

Wat is de stand van zaken van het vrachtroutenetwerk? Welke maatregelen zal men nemen om zwaar vrachtverkeer in de kernen terug te dringen? De minister verwijst naar het nieuwe verkeersveiligheidsplan. Een van de maatregelen is om de wegbeheerders te ondersteunen door richtlijnen te geven bij het veilig leiden van verkeersstromen, zodat zwaar verkeer en sluijperverkeer zoveel mogelijk vermeden worden in woonkernen (maar ook in buitengebied) en op plaatsen en

tijdstippen met veel kwetsbare weggebruikers. Wegbeheerders kunnen onder meer inzetten op het voorkomen en sturen van gemotoriseerde verplaatsingen, inspelen op de reistijd van het verkeer en knippen in het netwerk om het verkeer onmogelijk te maken of te beperken tot bepaalde categorieën van voertuigen of tot bepaalde tijdsvensters.

Bijzondere aandachtspunten zijn zwaar verkeer, sluipverkeer en het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen. Concreet zal men werk maken van:

- het verder onder de aandacht brengen en updaten van publicatie van de leidraad voor het sturen van verkeersstromen 'Naar gewenste verkeersstromen: meer dan toegangsverbodsborden' op www.vlaanderen.be. Deze werd in het najaar van 2020 gepubliceerd en gecommuniceerd naar de lokale besturen en politiediensten;
- de ontwikkeling en uitrol van reglementering voor pilootprojecten bredere aanhangwagens voor fietsen voor goederenvervoer;
- de aanpassing van de verkeersreglementering (onder andere aanpassing van de betekenis van het verkeersbord C23. Dat is een federale regel in de wegcode. Het gaat om de aanpassing van de plaatsingsvoorwaarden van de toegangsverbodsborden.);

Aan de selectie van het vrachtroutenetwerk wordt samen met de selectie van de wegencategorisering gewerkt door de vervoerregio's. Zij bekijken voor hun vervoerregio, in overeenstemming met de wegencategorisering, waar vrachtverkeer wel en niet gewenst is. De verdere uitbouw en operationalisering van het vrachtroutenetwerk wordt opgenomen in de regionale mobiliteitsplannen. Een bovenlokale aanpak is te prefereren boven een lokale aanpak.

– *Reddingstrook*

De minister heeft kennisgenomen van de eerder gemaakte conclusies van Touring en heeft zich bevraagd bij het kennis- en expertisecentrum Centrex Wegverkeer bij de geïntegreerde politie. De reddingstrook wordt door de politie als positief ervaren en men beschouwt het gebruik ervan veiliger dan het gebruik van de pechstrook. Men merkt op dat het begrip nog niet voldoende is ingeburgerd bij een groot deel van de weggebruikers. Men gaat wel opzij bij het horen van een sirene, maar dan is het eigenlijk al te laat. De bedoeling is om telkens bij filevorming meteen een reddingstrook te maken. Deze maatregel is uiteraard vrij recent en het vormen van die strook is nog geen automatische reflex bij de autobestuurders. Nieuwe gewoontes geraken slechts langzaam ingeburgerd. Het is de taak van de overheid om te blijven inzetten op bewustmakingscampagnes, sensibilisering en educatie.

Om de regeling onder de aandacht te brengen heeft AWW maar ook de politie en Vias institute de nieuwe regelgeving via tal van communicatiekanalen bekend gemaakt door afficheborden naast de snel- en gewestwegen, perscommunicaties, websites, sociale media en de VMS-borden boven de snelwegen en in het verkeersveiligheidsmagazine Kijk Uit. Educatie blijft eveneens belangrijk, bijvoorbeeld door dit aan bod te laten komen bij de rijopleiding en het terugkoment.

– *Aanpassing van de wegcode*

Over de stand van zaken van de wegcode verduidelijkt de minister dat de bevoegdheidskwesties nog niet van de baan zijn. Bovendien is het zo dat, hoewel enkel vanuit het Vlaamse Gewest een negatief advies bij de nieuwe wegcode werd uitgebracht, ook de andere gewesten inmiddels eigen wetgeving tot stand hebben gebracht die afwijkt van de standpunten die ten aanzien van het federale ontwerp. Een voorbeeld is het besluit van de Waalse Regering van 9 september 2021 houdende wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende

algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare we (Belgisch Staatsblad 22 september 2021). Dit gaat onder meer over het vervoer van graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk of in balen of de maximumsnelheid van 30 km/u op fietspaden.

De werkzaamheden werden heropgestart in het najaar van 2021. Er vinden opnieuw regelmatig overlegmomenten plaats. Het overleg wordt georganiseerd in functie van enerzijds het grote project van de vereenvoudiging van de wegcode en anderzijds, op korte termijn, het streven naar de finalisering van het ontwerp-KB over de middenrijbaan waarover de Vlaamse Regering eerder negatief advies verleende onder meer omwille van bevoegdheidsoverschrijding. De Vlaamse delegatie hoopt om binnen de verschillende administraties tot overeenstemming te kunnen komen over de bevoegdheidskwesties en op die manier een werkbare wegcode tot stand te kunnen brengen. Hier moet snel van worden werk gemaakt.

De Vlaamse delegatie heeft de deadline van eind 2023 vooropgesteld, zowel voor de publicatie van de nieuwe plaatsingsvoorwaarden als voor de regionale wegcode. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat de bevoegdheidskwesties moeten worden uitgeklaard.

– *Incidentmanagement – GAS5*

Op de vragen van Martine Fournier over het incidentmanagement en de elektrische voertuigen, antwoordt de minister dat binnen F.A.S.T. in de contracten met de takelaars is opgenomen dat zij voertuigen voorzien van eender welk soort motor of aandrijving op een veilige manier moeten kunnen takelen.

Wat is de stand van zaken van de GAS5-evaluatie? De analyse van de bevraging is momenteel volop aan de gang. 153 lokale besturen bezorgden de ingevulde vragenlijst terug. Zodra er meer informatie is en bijsturingen of remediëring nodig zijn, zal de minister hierop terugkomen.

– *Mobiele trajectcontroles en semi-vaste camera's*

Momenteel beschikt AWV over één mobiele trajectcontrole in eigendom die ingezet wordt voor de beveiliging van de grote werven op autosnelwegen. Het gebruik en inzet van een mobiele trajectcontrole is gekoppeld aan verschillende voor inzake locaties en gebruik. Er zijn geen plannen om bijkomende mobiele trajectcontroles van het huidige type aan te schaffen omdat deze installatie verschillende beperkingen heeft waardoor deze niet flexibel en gemakkelijk inzetbaar is in iedere werfzone. Het AWV is proactief in overleg met de markt om de noden voor een flexibeler systeem van mobiele trajectcontrole aan te kaarten.

Vooraleer een nieuw systeem voor snelheidshandhaving op de markt gebracht kan worden, moet deze evenwel over een modelgoedkeuring beschikken. Het doorlopen van dit proces is een verantwoordelijkheid van de leverancier. Een nieuw systeem zou tegemoet moeten komen aan een of meerdere beperkingen van het huidige systeem. Ten eerste moet momenteel de installatie en herijk van de huidige installatie gebeuren met tussenkomst van een hoogtewerker, wat niet altijd makkelijk is. Ten tweede is de periode om het systeem werkklaar in te zetten momenteel minstens 1 maand. **Ten derde moet voor het huidige systeem de minimale trajectlengte met uniform snelheidsregime minstens 500 meter zijn.**

Recent zat de minister nog samen met vertegenwoordigers van de werkgevers en werknemers van de bouwsector over de veiligheid bij wegenwerken en specifiek over de veiligheid van hun medewerkers op de werf. Naast de installatie in eigendom, is het mogelijk om een systeem te huren, wat al is gebeurd in het verleden.

2.2. Fiets

– Middelen

Binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid is er al enkele jaren een verhoogde aandacht voor de fiets. De duidelijke groei in investeringen toont dit aan. In 2018 was 140 miljoen euro voorzien, in 2020 180 miljoen euro en in 2021 (mede door de relancemiddelen) 350 miljoen euro. In het regeerakkoord is een groeipad ingeschreven van 300 miljoen euro tegen eind 2024. Dat is noodzakelijk want uit de fietsrapporten blijkt een achterstand aan fietsinfrastructuur. Het is ook nodig voor voldoende brede, conflictvrije, verlichte fietspaden enzovoort. Het creëren van de fietsreflex is belangrijk voor de modal shift. Dat lukt alleen als fietsverplaatsingen op een veilige en comfortabele manier kunnen.

Zitten de relancemiddelen al vervat binnen de 300 miljoen euro fietsinvesteringen? De relancemiddelen zitten vervat in zowel het GIP 21 als het ontwerp-GIP 22. Voor het GIP 21 werd in totaal voor 124 miljoen euro aan fietsprojecten voorzien die gefinancierd zullen worden met relancemiddelen. Voor het ontwerp GIP 22 is 126 miljoen euro aan relancemiddelen voorzien.

De focus ligt, conform het regeerakkoord, op de woon-werk- en het woonschoolverplaatsingen. Het verbeteren van de bestaande infrastructuur (zowel binnen het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, als voor de ontsluiting van bedrijventerreinen of veilige schoolroutes), maar ook het wegwerken van de onveilige, ontbrekende, en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk zijn de uitgangspunten.

De inventarisatie van de fietssnelwegen uitgevoerd door het Departement MOW geeft een overzicht van de huidige realisatiegraad en conformiteit van de fietssnelwegen. Deze informatie wordt momenteel ook verder verrijkt met andere data over de fiets, zoals bijvoorbeeld fietsongevallen en verkeerslichten. Het verrijken van deze inventarisatiedata laat toe om bijkomende analyses uit te voeren waarop de investeringen voor de fiets afgestemd kunnen worden.

De huidige fietsinvesteringen volgen grosso modo twee sporen. Ten eerste worden projecten gerealiseerd die een korte voorbereidingstijd vragen en waarvan de resultaten op korte termijn tot een zichtbare verbetering voor de fietsers leiden. Het tweejaarlijks rapport van de staat en inrichting van de fietspaden langs de Vlaamse gewestwegen geeft per provincie een globaal overzicht van de fietspaden die wel/niet conform zijn of in slechte staat verkeren. Deze rapportage biedt voldoende aangrijpingspunten voor een snelle kwaliteitsverbetering van de fietsinfrastructuur. Hiervoor worden extra middelen vrijgemaakt. De relancemiddelen moeten uiterlijk worden vastgelegd eind 2022 en worden hiervoor gebruikt.

Ten tweede zijn er complexe en meestal ook duurdere projecten, die vaak meer voorbereidend studiewerk vergen en een lange doorlooptijd kennen. Ze gaan vaak gepaard met onteigeningen. Er wordt nagegaan hoe dit efficiënter kan. Daarnaast is er de aanpak van gevaarlijke punten.

De minister wil dat de middelen voor het GIP maximaal worden vastgelegd. Dat wordt gemonitord: de entiteiten krijgen periodiek de vraag naar een overzicht van wat met de vastgelegde middelen al gerealiseerd is. Er werd gevraagd hoeveel van de voorziene 355 miljoen euro in 2021 effectief ging naar fietsinvesteringen. Voor 2021 waren 445 projecten voorzien. De opdeling per provincie is terug te vinden in het GIP. Het grootste deel werd vastgelegd. Van de relancemiddelen is ongeveer 30 miljoen euro nog niet vastgelegd. Die middelen verschuiven naar 2022. Voor 2022 is er opnieuw in een bedrag van 300 miljoen euro voorzien waaraan 442 projecten zijn gekoppeld.

– *Fietsfonds*

Voor het Fietsfonds was er tot en met 2020 steeds 10 miljoen euro voorzien om de provincies de mogelijkheid te geven fietssnelwegen aan te leggen. Andere fiets-snelwegen worden aangelegd door lokale besturen, de Vlaamse overheid en de verschillende entiteiten binnen het Departement MOW (bijvoorbeeld De Vlaamse Waterweg nv, Lantis en De Werkvennootschap).

Sinds 2021 werden de middelen voor het Fietsfonds verhoogt met 50 procent, tot 15 miljoen euro per jaar. De minister engageert zich om dat ook de volgende jaren te doen. Er werd gevraagd door provinciebesturen of de middelen uit het Kopenhagenplan kunnen gebruikt worden voor de aanleg van fietssnelwegen. Het gaat om een soort van trekkingsrechtenfonds voor lokale besturen om fietspaden aan te leggen die niet in aanmerking komen voor andere subsidies. Het gaat om een subsidie van 30 procent. De minister acht het mogelijk dat lokale besturen dan eerder zullen kijken naar middelen van het Fietsfonds of naar de initiatieven van de entiteiten van het Departement MOW. DE minister zal dit verder opvolgen en met minister Bart Somers bekijken in hoeverre middelen van het Kopenhagenplan kunnen aangewend worden.

– *Fietsvademeccum en lichtvisie*

AWV legt momenteel de laatste hand aan het fietsvademeccum. Het fietsvademeccum zal in de eerste helft van 2022 publiek beschikbaar gemaakt worden. Op de taskforce Verkeersveiligheid werd beslist om ook de experts van de taskforce na te laten gaan of in het fietsvademeccum rekening werd gehouden met alle verkeersveiligheidsmaatregelen. De minister bracht recent een werkbezoek aan een bedrijf dat zich sterk maakt dat gezien de duurzaamheid en waterinfiltratie betonnen fietspaden die optimaal vlak zijn, ook mogelijk zijn, in plaats van asfalt. Er wordt dus best niet gefocust op een bepaalde grondstof. Comfort en vlakheid zijn prioritair.

Er is een ontwerpversie van de lichtvisie, die werd opgemaakt in samenspraak met het Departement Omgeving, beschikbaar. De focus lag erg op natuurgerelateerde aspecten (lichtvervuiling, SBZ-gebieden enzovoort). De minister is van oordeel dat het ook belangrijk is om zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen met het oog op de modal shift. Daarom moeten fietspaden voldoende verlicht zijn. Er bestaan innovatieve oplossingen voor natuurvriendelijke verlichting. Ook deze lichtvisie wordt verder afgetoetst door de taskforce Verkeersveiligheid omdat dit een belangrijk aspect is.

– *Modal shift*

Hoe wil de minister de ambitieuze modal shift realiseren? In het regeerakkoord is opgenomen dat het aandeel duurzame modi voor heel Vlaanderen moet toenemen tot minstens 40 procent en voor de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent minstens 50 procent.

Uit OVG 5.5 (januari 2019 – januari 2020) blijkt dat 65 procent van de functionele verplaatsingen nog autogerelateerd (als bestuurder of passagier) gebeuren. De minister wil alles op alles zetten om hierin een kentering teweeg te brengen die de duurzame modi een boost geven. De minister houdt vast aan het STOP-principe of soms ook STOEP-principe waarbij de letter E staat voor de elektrische voertuigen die duurzamer zijn dan fossiele verbrandingsmotoren.

Er werd ondertussen gestart met OVG 6 dat loopt van september 2021 tot september 2022. De minister hoopt op een sterke wijziging ten opzichte van OVG 5.5. De minister verwijst verder naar de website: <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-ovg>.

2.3. Duurzaamheid en klimaat

– *Uitfasering fossiele verbrandingsmotoren*

Op de kritiek van Els Robeyns over het inschrijven van de uitfasering van de fossiele verbrandingsmotoren vanaf 2029 als klimaatmaatregel door de Vlaamse overheid en het niet bevoegd zijn hiervoor, antwoordt de minister dat het niet de bedoeling is om een ambitieuze doelstelling op tafel te leggen waaraan de Vlaamse overheid zelf niets hoeft te doen. De minister wil hiermee mee aan de slag. De EU had als ingangsdatum 2035 vooropgesteld. Er zijn Europese landen die sneller willen gaan. Vlaanderen zit daar samen met Noorwegen (2025) aan de kop. De inschrijving van voertuigen is een federale materie maar minister Lydia Peeters heeft al een brief aan federaal minister Gilkinet gericht om hiermee werk van te maken. Aan de Europese Commissie en de Europese parlementsleden wil men vragen om in het Europees Parlement de deadline te vervroegen. De minister zal het actief op de agenda blijven zetten.

Verder vermeldt ze de transitie manager Elektrificatie die blijft monitoren of er voldoende laadinfrastructuur is en ook de elektrische modellen. De technologische vooruitgang gaat immers snel.

– *Laadinfrastructuur*

Voor de grote lijnen van de aanpak verwijst de minister naar de conceptnota Laadinfrastructuur die werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 november 2020. De erin geformuleerde doelstelling van 35.000 laadpalen tegen 2025 werd door het Klimaatplan verhoogd naar 100.000 tegen 2030.

Momenteel worden de plaatsingsprocedures voor de publieke laadpunten op het openbare domein voorbereid. Alle lokale besturen worden hierover ingelicht en krijgen de kans om deel te nemen aan de klankbordgroep. Bij de uitrol zelf (vanaf 2022) worden de lokale besturen uiteraard betrokken, omdat er telkens een akkoord moet zijn over de precieze locaties. De lokale besturen krijgen een belangrijke rol inzake de strategische plaatsing van laadinfrastructuur.

In januari 2022 zet Vlaanderen een bestek in de markt per regio. De exploitant (charge operator genoemd) die de gunning wint van een specifieke regio is vervolgens verantwoordelijk om daar laadpalen te zetten. De aanvraag voor die laadpalen gebeurt op drie manieren:

- strategisch: op vraag van de lokale besturen;
- vraaggestuurd: op vraag van de burger (paal volgt wagen);
- datagestuurd: wanneer de data aangeven dat er nood is aan meer laadcapaciteit bij een andere laadpaal (paal volgt paal).

De investeringen voor de plaatsing op het openbare domein worden gedragen door de laadpaalexploitant. De Vlaamse overheid stuurt en faciliteert de plaatsing.

De doelstelling voor de laadpalen is uitgedrukt in CPE. Publieke laadpunten zijn daarbij laadpunten die 24 uur op 24 uur toegankelijk zijn voor iedereen. Daarnaast zijn er semipublieke laadpunten waarvoor onlangs 222 projecten werden goedgekeurd. Hiervoor was grote interesse. Deze semipublieke laadpunten zijn minimaal 10 uur voor iedereen toegankelijk.

Waarom 100.000 laadpalen? Als er in 2030 ongeveer 1 miljoen elektrische wagens rondrijden, zullen vermoedelijk ongeveer 100.000 laadequivalenten nodig zijn, conform de Europese leidraad van 1 punt per 10 wagens. Het komt erop aan om beide (laadpunten en voertuigen) goed te monitoren. Daarvoor is er de werkgroep Elektrificatie en de transitie manager Elektrificatie.

Bij de uitrol op het private domein wordt er vooral geïnvesteerd door de bedrijven. De minister wil geen oversubsidiëring en daarom werd gekozen voor een tussenkomst van maximaal 1000 euro per CPE.

Op de drukke verkeersassen wil de minister om de 25 kilometer (ultra)snelladers. Afhankelijk van de nodige aanpassingen voor potentieel bijkomende laadinfra in de toekomst extra middelen uitgetrokken. Dat wordt gemonitord. De subsidies voor laadinfrastructuur komen voornamelijk vanuit Europese middelen.

De minister maakt zich sterk dat de volgende twee jaar er heel wat laadinfrastructuur zal bijkomen. Maar men zal alles blijven opvolgen.

– *Waterbeheersing en -beveiliging*

Op 22 oktober 2021 agendeerde de minister samen met Vlaams minister Zuhair Demir op de Vlaamse Regering een mededeling Hoogwaterbeveiliging in Vlaanderen. Daarin is de opmaak van een 'wat als'-scenario en de oprichting van een expertenpanel voorzien. De Vlaamse Waterweg nv en het Waterbouwkundig Laboratorium kregen de opdracht om op basis van de riviermodellen 'wat als'-simulaties te maken. Daaruit kan worden geconcludeerd dat de klimatologische impact immens is. Men zal een aantal prioriteiten moeten stellen. De Vlaamse Regering stelde ook een expertenpanel samen onder het voorzitterschap van Henk Ovink. De minister had enkele gesprekken met hem over de aanpak.

Wanneer het Waterkundig Laboratorium in februari 2022 de eerste scenario's klaar heeft, zal het panel deze analyseren en advies geven over de bevaarbare en onbevaarbare waterlopen.

– *Duurzame verplaatsingen, vergroening van het wagenpark en deeltjestellertest*

Volgens Stijn Bex ontbreken in de BBT maatregelen om duurzame verplaatsingen te stimuleren. De minister repliceert dat ze het aandeel duurzame verplaatsingen wil vergroten door de vele investeringen waarvoor ze al sprak. Het gaat om fietsinfrastructuur, park-and-rides (bijvoorbeeld Toekomstverbond, Werken aan de Ring, hoppinpunten) enzovoort.

Wat de door Stijn Bex aangehaalde opmerkingen van het Rekenhof betreft over de vergroening van het wagenpark en de impact op de begroting, verwijst minister Lydia Peeters voor de raming van de ontvangsten van de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting naar minister Matthias Diependaele die bevoegd is voor Financiën en Begroting. Dit zal verder moeten gemonitord worden. In het Klimaatplan staat dat men zal evolueren naar een toekomstige heffing die rekening houdt met sturende aspecten.

De bedoeling van de deeltjestellertest is inderdaad om roetfilterfraude aan te pakken bij de autokeuring. De test zal de fraudeurs eruit halen, maar wijzigt de criteria niet van de LEZ's. De autokeuring bepaalt namelijk de euronorm van een voertuig niet en dat is het toelatingscriterium voor de LEZ. Het LEZ-kader is uitgetekend door de Vlaamse Regering en is de bevoegdheid van minister Zuhair Demir. Een lokaal bestuur kan beslissen om al dan niet een LEZ in te voeren. Dat behoort tot de lokale autonomie.

Dieselveertuigen met euronorm 4 maken geen deel uit van de deeltjestellertest omdat men in eerste instantie wil focussen op die voertuigen die conform Europese voertuigeisen met een roetfilter uitgerust moeten zijn. Dieselveertuigen met euronorm 4 zijn standaard niet voorzien van een roetfilter en de technische keuring kan bijgevolg moeilijk een onderscheid maken tussen voertuigen met of zonder roetfilter.

– *Walstroom en elektrificatie binnenvaart*

Walstroom is een voorziening om bij aanmeren aan te sluiten op walstroom, zodat de generator op fossiele brandstoffen kan afgezet worden (laag vermogen). Daarnaast is er het elektrisch laden om de scheepsbatterij (voor voortbeweging van het schip) op te laden. Dit opladen gebeurt bij voorkeur op zo'n kort mogelijke tijdsperiode en vereist dan ook een hoog vermogen.

De minister wil inzetten op de vergroening van de binnenvaart en de verdere uitrol van walstroom voor de binnenvaart. De Vlaamse Waterweg nv en het Departement MOW trekken dit dossier. De verdere uitrol van een walstroomnetwerk voor de binnenvaart voorziet in meer dan 500 aansluitpunten. In samenwerking met de verschillende havens en waterwegbeheerder en Fluvius werd gestart met de opmaak van dergelijk meerjarenwalstroomplan. Om walstroom nog beter te verankeren in heel Vlaanderen en langs de waterwegen dienen er nog belangrijke inspanningen geleverd te worden.

Verder is er de vraag om in de zeehavens te voorzien in walstroom wat een taak is voor de havenbedrijven. Het kostenplaatje is hoog en de minister kijkt hiervoor naar Europese steun (CEF) gelet op de zware Europese verplichtingen. Er werd een projectgroep walstroom voor zeeschepen opgericht. Deze projectgroep bestaat uit de havens, het Departement MOW, het Departement Omgeving, VMM, VLAIO, MDK en VEKA. Daarnaast is er het Europese PIONEERS-project dat vijf jaar zal lopen.

Voor de vergroening van de eigen vloot is er het via het Programma Innovatieve Overheidsopdrachten een project lopende. Bij de aankoop van nieuwe vaartuigen (zoals de veerboten) wordt de kaart van duurzaamheid getrokken.

2.4. Basisbereikbaarheid

Els Robeyns merkte op dat het openbaar vervoer niet behoort tot de drie pijlers van het beleid van de minister. Voor de minister valt dit echter onder de noemer duurzaamheid. Er is het Brabantnet, de Spartacuslijnen en andere trajecten met bus en tram. Met basisbereikbaarheid is het de bedoeling om het STOP-principe in praktijk te brengen. Dit staat voor eerst naar stappen, dan het trappen, vervolgens het openbaar vervoer en uiteindelijk ook het privé vervoer gaat.

Hiernaar gevraagd, bevestigt de minister dat ze nog steeds gelooft in de transformatieve kracht van basisbereikbaarheid. Dit in tegenstelling tot het vroegere concept basismobiliteit met vele lege bussen en een topdownbenadering door De Lijn. De lokale besturen hebben al intens werk geleverd voor de basisbereikbaarheid, zoals bij de opmaak van de nieuwe OV-plannen. Hieraan gekoppeld zijn de hop-punten voor duurzame verplaatsingen. De vervoerregioraden selecteerden 1800 dergelijke overstapplaatsen. De Vlaamse overheid wil dit verder faciliteren, sturen en subsidiëren.

De minister herhaalt haar geloof in de basisbereikbaarheid. Een decreet goedkeuren is echter een ding, het uitvoeren in al zijn facetten is een andere zaak. De minister heeft met alle partners binnen het Departement MOW op vaste tijdstippen overleg over de voortgang. Ze verzekert dat er nog veel werk aan de winkel is voor het verhogen van het reizigerspotentieel van gemiddeld zeven procent, en dus meer duurzame verplaatsingen.

– *Timing en volledige of gedeeltelijke uitrol*

De commissieleden maar ook alle betrokkenen vernemen graag wat de timing is voor de verdere uitrol van basisbereikbaarheid. De minister kan alleen herhalen dat 2022 niet haalbaar is. Er moet nog heel veel werk gebeuren. Zodra ze zicht

heeft op een concrete datum, zal ze die meedelen. Ze herinnert eraan dat er in het verleden tweemaal een datum werd vastgelegd maar deze telkens moest vooruitgeschoven worden door het vele werk. Daarom wil ze nu omgekeerd te werk gaan en wil ze eerst nagaan wanneer iedereen klaar zal zijn.

Door sommigen wordt voorgesteld om een gedeeltelijke uitrol te overwegen. Betekent dit dan het uitrollen in enkele vervoerregio's? Wat dan met reizigers die van de ene vervoerregio naar een andere reist? Eerst het kernnet en aanvullend net uitrollen en later het vervoer op maat, lijkt de minister ook niet haalbaar door het risico voor vervoersarmoede. Een aantal vervoerregio's heeft immers voorbehoud aangetekend bij de OV-plannen totdat het vervoer op maat duidelijk is. Kortom, de minister acht een gedeeltelijke invoering niet haalbaar. En de twee systemen, basismobiliteit en basisbereikbaarheid, tijdelijk naast elkaar laten lopen, zou onbetaalbaar zijn.

De minister herinnert eraan dat door de procedure bij de Raad van State over de mobiliteitscentrale een jaar vertraging werd opgelopen. Verder moeten de hoppinpunten worden uitgerold, moet het vervoer op maat op punt staan en moet de vervoersautoriteit operationeel zijn.

– *OV-plannen, regionale mobiliteitsplannen en mobiliteitscentrale*

Er werd gevraagd naar de stand van zaken van de OV-plannen en de regionale mobiliteitsplannen. De minister verduidelijkt dat voor alle vervoerregio's de OV-plannen zijn goedgekeurd, waarvan enkele onder voorbehoud. De Lijn kan er echter verder mee aan de slag.

Voor de regionale mobiliteitsplannen is er in 2021 hard gewerkt aan de synthese-nota's. Voor het opstellen van de MER's is het integratiespoor goedgekeurd. Op 25 oktober 2021 vond de startvergadering met de aangestelde MER-coördinatoren, administratieve voorzitters en het Team-MER plaats.

Meerdere commissieleden peilden naar de stand van zaken van de operationalisering van de mobiliteitscentrale. In het bestek is voorzien dat de mobiliteitscentrale negen maanden de tijd krijgt om data van het vervoersnet te verzamelen. In de volgende drie maanden, het laatste kwartaal van 2022, kan getest worden. De cruciale elementen zijn de ticketing en tarievenintegratie en het operationaliseren van het vervoer op maat, van de hoppinpunten, van het kern- en aanvullend net, van de haltes vervoer op maat en het haltebeer en van de vervoersautoriteit.

– *Communicatie naar de reiziger, tarief- en ticketintegratie en tender*

Terecht werd volgens de minister gevraagd naar de communicatie naar de reiziger. Het Departement MOW zal een volledig communicatieplan uitrollen. Er zal een brede communicatie zijn naar de burgers en reizigers maar ook gerichte communicatie naar de lokale besturen, de vervoerregioraden, pachters, taxidiensten enzovoort. In de loop van 2022 wordt dit verder uitgewerkt.

De standpunten van de vervoerregio's rond tarieven en tariefintegratie werden in kaart gebracht. De belangrijkste wens vanuit de meerderheid van de vervoerregio's is een geïntegreerd tarief tussen het Flexvervoer en De Lijn. Er is een voorstel uitgewerkt om dit te realiseren en er is een voorstel van verdeelsleutel voor de tariefinkomsten. In het voorstel is het ook voorzien om de bestaande geïntegreerde vervoerbewijzen met de andere openbaarvervoerbedrijven uit te breiden naar het Flexvervoer. Dit voorstel wordt voorgelegd aan de vervoerregio's voor verdere afstemming. Ondertussen wordt dit verder technisch uitgewerkt. De minister besluit dat het aangewezen is om naar een geïntegreerd tarief tussen Flexvervoer en De Lijn te gaan en een geïntegreerd tarief tussen de verschillende vervoerregio's.

Els Robeyns vroeg of het nog steeds de bedoeling is om in een vervoerregio een tender uit te schrijven. De minister verwijst naar het regeerakkoord dat moet uitgevoerd worden. Ook De Lijn kan aan de tender deelnemen. Er zal nagegaan worden welke vervoerregio zich kandidaat wil stellen. Er wordt vaak verwezen naar het Nederlands model dat als voorbeeld kan dienen.

– *Vervoersarmoede*

Er werd vastgesteld dat in de BBT het woord vervoersarmoede niet voorkomt. De minister wil uiteraard geen vervoersarmoede creëren. De aanpak van de vervoersarmoede is structureel verweven in het nieuwe OV-plan. Met de uitrol van basisbereikbaarheid wordt het terugdringen van de vervoersarmoede beoogd door het vervoer op maat. Het Flexvervoer zal namelijk instaan voor het openbaar vervoer in gebieden waar de vervoersvraag laag is en het Flexplusvervoer zal instaan voor het openbaar vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking (de huidige MAV's en DAV's).

Het decreet Basisbereikbaarheid stelt dat het hervormde openbaar vervoer bestaat uit vier verschillende lagen, die een voldoende gebiedsdekking moeten verzekeren. Waar er geen dekking is door het kern- en aanvullend net, moet ingezet worden op vervoer op maat. Dit vervoer op maat beantwoordt aan de mobiliteitsnoden van zowel de open gebruiker door het inzetten van deelsystemen en collectief vervoer, als de doelgroepsreiziger door het organiseren van gespecialiseerd vervoer.

Het vervoer op maat wordt door de vervoerregioraad vastgesteld, waardoor lokale besturen beter kunnen inspelen op bestaande mobiliteitsnoden in hun eigen regio. In tegenstelling tot vroeger wordt het vervoer van onderuit uitgetekend (in plaats van bovenaf door De Lijn). Samen met de hoppinpunten moet dit ervoor zorgen dat er geen vervoersarmoede is.

– *Masterplan Toegankelijkheid*

Het masterplan Toegankelijkheid bevat onder meer een charter dat door 32 gemeenten werd ondertekend. Het voorziet in een subsidiemogelijkheid voor het toegankelijk maken van haltes. Helaas hebben slechts twee gemeenten de subsidie aangevraagd voor in totaal vier haltes. Dit ligt beduidend lager dan vooropgesteld. Een communicatie zal nodig zijn. Wellicht heeft het ook te maken met de opmaak van de BBC's in de lokale besturen.

Uit navraag blijkt dat de gemeenten momenteel vooral werk maken van het aanleggen van hoppinpunten. Bij de aanleg van nieuwe hoppinpunten moeten deze voldoen aan de eisen van het masterplan. Voor haltes die verdwijnen kunnen logischerwijs geen subsidies aangevraagd worden, wel voor haltes die verplaatst worden. Verder is er een coachingtraject door Inter. 27 gemeenten worden momenteel begeleid. De uitreiking van de tweejaarlijkse prijs 'Meer mobiele gemeente' is voorzien in 2022 en 2024. De communicatie daarrond start begin 2022. De minister roept om haltes meer toegankelijk te maken.

– *Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs*

Er werd gevraagd of het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs tot het vervoer op maat behoort en onder de mobiliteitscentrale zal vallen. De minister verwijst naar de beheersovereenkomst met De Lijn en de jaarlijkse ondernemingsplannen. Daarin staat dat De Lijn het leerlingenvervoer blijft organiseren zolang er niets wordt gewijzigd in de regelgeving. Het is pas wanneer het decreet Basisbereikbaarheid effectief wordt uitgerold, dat het leerlingenvervoer zal worden georganiseerd door de mobiliteitscentrale. De vervoersautoriteit staat in voor het in de markt plaatsen van de bestekken.

Ongeacht de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid wordt er nu gezocht naar structurele oplossingen voor de bestaande problemen met de ritduur. **Het is absoluut noodzakelijk dat hiervoor op korte termijn een oplossing wordt gevonden, wat betekent dat dit met de huidige betrokkenen zal gebeuren.** Het Departement Onderwijs bepaalt of een kind recht heeft op collectief openbaar vervoer en zorgt voor de leerlingenbegeleiding op elke bus. De Lijn zorgt voor het uitstippelen van de routes en het in de markt plaatsen van de bestekken.

In september 2021 werd een beperkt budget vrijgemaakt voor extra busritten maar dat volstond blijkbaar niet. 32 ritten werden in de markt geplaatst. Slechts 30 konden worden toegewezen door gebrek aan leerlingenbegeleiding. Er werd een werkgroep opgericht met de kabinetten MOW, Onderwijs, Welzijn, Jeugd en Binnenlandse Aangelegenheden en Digitaal Vlaanderen.

– *Vervoersautoriteit*

Gevraagd naar de taken van de vervoersautoriteit en de toekomstige werknemers ervan, antwoordt minister Lydia Peeters dat de vervoersautoriteit is opgenomen in het decreet Basisbereikbaarheid. Het zal een onderdeel zijn van het Departement MOW dat zal instaan voor het beheer en de organisatie van het openbaar vervoer dat onder bevoegdheid van het Vlaamse Gewest valt.

De gedetailleerde opsomming van de taken van de vervoersautoriteit zal worden opgenomen in het toekomstige besluit van de Vlaamse Regering dat de taken en de werking van de vervoersautoriteit (en de DAB Vervoersautoriteit) zal regelen. Dit besluit is in voorbereiding en zal worden goedgekeurd nadat het decreet inzake de vervoersautoriteit is goedgekeurd en wat verwacht wordt in de eerste maanden van 2022.

Een belangrijk deel van het takenpakket houdt direct en indirect verband met de contracten inzake openbaar personenvervoer. Vervoerregioraden hebben geen rechtspersoonlijkheid en kunnen geen bestekken in de markt plaatsen of contracten sluiten.

Voor de uitvoering van deze taken worden momenteel gedetailleerde inschattingen van het aantal en de profielen van de nodige personeelsleden gemaakt. Er zal nagegaan worden aan wie binnen het Departement MOW deze taken worden toegewezen.

– *Studie autonoom vervoer*

Jo Brouns vroeg of de strategische studie rond gedeeld autonoom vervoer kan ingeschakeld worden binnen het vervoer op maat. De minister antwoordt dat deze studie focust op de vraag hoe de overheid kan garanderen dat de potentiële maatschappelijke voordelen van gedeeld autonoom rijden (met name robotaxi en roboshuttle) op de weg gerealiseerd worden. In eerste instantie moet de studie inzicht bieden in de verschillende scenario's die zich kunnen voordoen betreffende de ontwikkeling van gedeeld autonoom personenvervoer met tijdshorizon 2040. De studie bekijkt ook wat de maatschappelijke voordelen zijn van gedeeld autonoom rijden. Met andere woorden: welke rol moet de overheid hierin opnemen en welke maatregelen kan ze nemen? De minister bezocht eerder een pilootproject in het AZ Maria Middelaes in Gent waarbij autonoom rijdende shuttles pendelen tussen de bushalte en het ziekenhuis. Daaruit kunnen lessen worden getrokken voor het vervoer op maat. Maar dat is nog te vroeg.

– *Bijkomende middelen voor vervoer op maat*

Jos D'Haese vroeg waarvoor de 6 miljoen euro bijkomende middelen voor vervoer op maat worden ingezet. Dit is volgens de minister gekoppeld aan de uitrol van het nieuwe OV-plan voor het vervoer op maat. Momenteel zijn de contracten voor de DAV's en de MAV's verlengd maar de provinciebesturen hebben laten weten dat ze niet meer mee financieren. Die middelen voor vervoer op maat worden onder meer daarvoor gebruikt.

– *Hoppinpunten*

Gevraagd of men op schema zit voor de realisatie van de 1000 hoppinpunten, zegt de minister dat er momenteel 45 punten in hoppinstijl en één hoppinpunt (met subsidieaanvraag) gerealiseerd zijn. AWV werkt aan een richtlijnenkader voor de lokale besturen. In het ontwerp-GIP 2022 is voorzien in een budget van 20 miljoen euro voor de realisatie van hoppinpunten aan gewestwegen.

Lokale besturen spelen een belangrijke rol en kunnen op basis van het bestaande subsidiereglement middelen ontvangen. Er zijn 1820 hoppinpunten geselecteerd door de vervoerregio's maar die kunnen niet allemaal in de huidige legislatuur worden gerealiseerd in hoppinstijl.

2.5. De Lijn

– *Openbaredienstencontract*

Er werd gevraagd naar een stand van zaken van de aflopende beheersovereenkomst en het nieuwe openbaredienstencontract. De minister herinnert eraan dat in het najaar 2020 VVM De Lijn voor 10 jaar aangeduid werd als interne operator voor het organiseren van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Een aantal elementen uit de benchmarkstudie werden hierin opgenomen. De bedoeling was om dat ook op te nemen in het nieuwe openbaredienstencontract. Eerder werd de beheersovereenkomst 2017-2020 met een jaar verlengd. Er is nog geen nieuw openbaredienstencontract omwille van meerdere redenen. Er zijn nog een aantal onduidelijkheden onder meer door de coronacrisis. Dit heeft bijvoorbeeld gevolgen voor de kostendekkingsgraad. De bezettingsratio bedraagt momenteel 57 procent. De minister wil de tarieven niet verhogen want het is net de bedoeling om meer reizigers aan te trekken. Er hadden diverse gesprekken plaats maar die hebben nog niet geleid tot een nieuw contract. Andere elementen waarmee men rekening moet houden zijn het dossier van de elektrificatie, de vergroening van de vloot van de pachters, het verhogen van het aantal voertuigkilometers van de pachters enzovoort.

– *Vergroening van de vloot*

Voor de financiering via de deconsolidatie zegt de minister dat ook hier de coronacrisis een belangrijke rol speelt. Zoals bepaald in het regeerakkoord heeft VVM De Lijn de optie tot deconsolidatie onderzocht. De conclusie is dat door de enorme verliezen die De Lijn lijdt als gevolg van de coronacrisis een deconsolidatie niet haalbaar is.

Daarnaast werd de mogelijkheid nagegaan van financiering door de Europese Investeringsbank. De minister hoopt hierover kortelings meer informatie te krijgen. Als er echter via de EIB wordt geleend is dat niet langer ESR-neutraal. Er dient trouwens opgemerkt dat ook binnen een gedeconsolideerd scenario een dergelijke EIB-financiering door de vraag naar een gewestwaarborg moeilijk ESR-neutraal te maken zou zijn.

De minister bevestigt dat de Vlaamse Regering vasthoudt aan de plannen om tegen 2025 emissievrij te rijden in de stadskernen. De gunning van de eerste zogenaamde wave van zestig bussen is een feit. Er werd gelukkig geen procedure wegens uiterst dringende noodzakelijkheid aangespannen bij de Raad van State. Maar een gewone procedure tot schorsing of vernietiging is nog altijd mogelijk. 60 procent van de e-bussen werd toegekend aan de hoogste gerangschikte, zijnde de firma Van Hool. De andere 40 procent of 24 bussen wordt geleverd door VDL. De levering is wellicht eind 2022.

De 55 miljoen euro die voorzien is in 2022 zal aangewend worden voor de uitrol van het EBS voor De Lijn. Daarnaast wordt er jaarlijks 65 miljoen euro voorzien voor een investeringsvehikel dat nog moet uitgewerkt worden. Het Departement MOW zal dit verder bekijken met het Departement Financiën en Begroting. De minister had ook een gesprek met de FBAA en zij willen volop inzetten op de elektrificatie van hun busvloot.

– *Flexibele abonnementsformules*

Er werd nog geen akkoord gevonden over een invoering van de door De Lijn voorgestelde nieuwe tariefformules. Aan de raad van bestuur van De Lijn werd meegedeeld dat een verhoging van de prijzen niet aan de orde is als men meer reizigers wil aantrekken. Men zal in 2022 eerder op kleinere schaal een aantal projecten uitrollen maar hierover is nog geen globaal akkoord.

– *Investerings in hoogwaardig openbaar vervoer*

De minister is het er niet mee eens dat er niet zou worden geïnvesteerd in hoogwaardig openbaar vervoer. Er wordt geïnvesteerd in tramsporen, nieuwe tramtoestellen en de revisie van de oude, nieuwe elektrische bussen, hybride bussen, de uitrol van het Brabantnet, Spartacus 2 en 3 enzovoort. Men investeert enkel in 2022 alleen al 60 miljoen euro in spoorvernieuwingen. Er is in 274 miljoen euro voorzien in het GIP voor investeringsmiddelen voor De Lijn, terwijl het basisbedrag 145 miljoen euro is. Verder zijn er bijkomende pps-projecten met de vertramming van lijn 4 en 7 in Gent en de realisatie van de premetro in Antwerpen (Kerkstraat-Poethoekstraat voor extra 60 miljoen euro).

– *Opmerking van het Rekenhof impact COVID-19 op rekeningen VVM De Lijn*

Het Rekenhof merkte op dat er geen rekening werd gehouden met de impact van COVID-19 op de rekeningen bij VVM De Lijn. Dat is een terechte opmerking aldus de minister. De Vlaamse Regering heeft hierover al overlegd en dit zal opnieuw worden geagendeerd. Dat zal best via een begrotingsaanpassing verlopen. Aan De Lijn werd gevraagd om een en ander beter in kaart te brengen. Ook de nieuwe beslissing van het Overlegcomité voor vier dagen verplicht thuiswerk en scholen die sluiten zullen een bijkomende impact hebben op het reizigersaantal.

2.6. Infrastructuur

– *GIP*

Over de adviesverlening van de vervoerregioraden over het GIP, zegt de minister dat in de omzendbrief is voorzien om de drie pilootprojecten (Aalst, Antwerpen, Westhoek) nu al een advies te vragen. Dat zal gebeuren. De andere vervoerregioraden zullen, zoals de regelgeving het voorschrijft, om advies worden gevraagd als de regionale mobiliteitsplannen zijn goedgekeurd, wat nog niet het geval is.

– *Asset management*

Er werden vragen gesteld over de budgetten voor structureel onderhoud. Zal hiervoor jaarlijks 650 miljoen euro worden voorzien?

De minister verwijst naar de studie van de Deloitte uit 2018. Eerst houden dan bouwen. Ze kwam ook al eerder aan bod in de commissie (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 16 en 2727). Daaruit blijkt dat er een enorm bedrag op tafel moet gelegd worden om de onderhoudsachterstand bij te benen. Daarenboven zou er ook jaarlijks 600 miljoen euro nodig zijn om het onderhoud op peil te houden. In 2021 werd er door de afdeling Expertise Beton en Staal van het Departement MOW, De Vlaamse Waterweg nv en AWV hard gewerkt aan dit dossier. Alle assets (tunnels, kaaimuren, bruggen) werden in kaart gebracht en gelabeld van 1 tot 5.

Kunstwerken die behoren tot categorie 5 zijn er het slechtst aan toe. Categorie 5 en 4 wil men verspreid over een periode van 10 jaar aanpakken. Daartoe zullen jaarlijks middelen in het GIP worden opgenomen voor tunnels en kunstwerken. Daarnaast werd recentelijk een pps-programma opgezet omdat het gaat over enorm veel kunstwerken (2700). Heel wat van die kunstwerken zitten in categorie 5 en 4 door de enorme onderhoudsachterstand. Het is niet mogelijk om voor dit allemaal het reguliere investeringsbudget te gebruiken want dat zou er geen geld meer zijn voor bijvoorbeeld nieuwe fietspaden.

In het ontwerp-GIP 2022 is er in 185 miljoen euro voorzien, waarvan 137 miljoen voor kunstwerken (onder meer bruggen) en 48 miljoen voor tunnels. Over de tunnels had de Europese Commissie opmerkingen, dus daarvoor moet men een versnelling hoger schakelen (bijvoorbeeld de Tijsmanstunnel). De minister engageert zich om jaarlijks 50 miljoen euro te voorzien om die enorme onderhoudsachterstand bij de tunnels weg te werken.

Er zijn in 2022 ook nog relancemiddelen voor twaalf bruggen.

– *Auto-infrastructuur*

Er werd gevraagd hoeveel van de GIP-middelen naar auto-infrastructuur gaan. De minister zegt dat investeren in verkeersveiligheid investeren in infrastructuur betekent. Een kruispunt conflictvrij maken heeft te maken met weginfrastructuur, maar dat betekent niet dat men alleen investeert in auto-infrastructuur. Het is altijd een win-winsituatie voor alle vervoersmodi. Uit het OVG blijkt dat 65 procent van de woon-werkverplaatsing gebeurt met de auto. Verkeersveiligheid en auto-gebruik zijn dan ook belangrijke aspecten waarin de minister wil investeren, zeker in gebieden waar een minder dicht kern- en aanvullend net is. Buiten de Vlaamse Ruit zijn mensen vaak aangewezen op de auto en vervoer op maat, dat ook gebruik maakt van de weg.

– *Beschikbaarheidsvergoedingen pps-projecten*

Hoeveel zal de totale beschikbaarheidsvergoeding bedragen als de pps-projecten op snelheid zijn? De minister vindt dat die projecten voldoende uitgewerkt moeten zijn voor er adequate ramingen mogelijk zijn van de beschikbaarheidsvergoedingen.

Het DBFM-project Gent-Dampoort – Vertramming lijn 4 en 7 wordt geschat op circa 465 miljoen euro bouwkost (inclusief btw). Op basis van de inschatting van deze bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor dit project geschat worden op 46,5 miljoen euro per jaar (inclusief btw).

Voor de A8 in Halle wordt de beschikbaarheidsvergoeding geraamd op 16 miljoen per jaar, de premetro Kerkstraat-Pothoekstraat 6 miljoen euro, asset management 41 kunstwerken 30 miljoen euro.

De minister herhaalt dat er veel onderhoudsachterstand is en er veel extra noden aan infrastructuur zijn. Dat kan niet allemaal met de reguliere middelen gefinancierd worden. Vandaar dat er wordt gekeken naar die alternatieve financieringsbronnen.

– *Vrachtwagenparkings*

Specifiek voor 2022 worden er rond volgende tien dienstzones robuustere hekwerken en poorten geplaatst (steeds in beide richtingen): Gentbrugge, Kruibeke, Marke, Westkerke, Peutie, Everberg, Heverlee, Walshoutem, Postel en Vorselaar.

Daarnaast zullen op volgende tien snelwegparkings camera's voorzien worden die ook zullen zichtbaar gemaakt worden in de communicatie- en informatiecentra van de politiediensten: Gentbrugge, Kruibeke, Westkerke, Everberg, Heverlee, Walshoutem, Groot-Bijgaarden, Gierle, Postel en Vorselaar. De plaatsing van de camera's en hekwerken zal in de loop van 2022 starten.

In 2022 worden opnieuw middelen uitgetrokken voor de verlenging van de private bewakingsopdracht. Bewakingsopdrachten en beveiliging zijn een federale taak maar in het verleden werd beslist om via private bewaking een bijdrage te leveren.

Tot slot worden middelen voorzien voor de herinrichting van volgende snelwegparkings volgens het netplan: Boutersem voor 2,25 miljoen euro en Diepenbeek voor 6,25 miljoen euro. Hierdoor krijgen ze een volwaardige en kwalitatieve inrichting.

– *Verkeersveilige schoolomgevingen en schoolroutes*

Voor het verkeersveilig maken van de schoolomgeving en de schoolroutes werd opnieuw in middelen voorzien voor het begrotingsjaar 2022. De lokale besturen kunnen nog steeds een aanvraag indienen. Eind 2022 zijn de finale bedragen en projecten gekend.

Voor de veilige schoolomgevingen zal naar schatting 3 miljoen euro worden toegekend. Voor de schoolroutes is 30 miljoen euro voorzien voor 2021 en 2022 samen. Er is nog een ruim budget beschikbaar.

– *Maasbrug Maaseik*

In het GIP is 8 miljoen euro voorzien voor de Maasbrug in Maaseik. Daar moet dringend een en ander veranderen. Het is een belangrijke as voor woon-werkverkeer en het schoolverkeer. De voetpaden en fietspaden op de brug zijn in een erbarmelijke toestand. Een aantal werken zaten in de planning maar de afdeling Expertise beton en staal deed een bijkomend onderzoek als gevolg van de hoge waterstanden in juli 2021. De conclusie is dat het bovendek in slechte toestand is. De vraag is of het bovendek wordt aangepakt en daarbij de fiets- en voetpaden mee geïntegreerd worden. Het moet nog verder onderzocht worden of dat mogelijk is. Een alternatief is een nieuwe brug. De vraag stelt zich dan of het een nieuwe brug moet zijn op deze locatie. Er zijn nog andere pistes zoals een aparte fietsbrug. Men zal sowieso moeten overleggen met Rijkswaterstaat en met De Vlaamse Waterweg nv over de bottleneck.

– *Spartacus*

Meerdere commissieleden stelden vragen over het Spartacusdossier. In 2022 en 2023 worden de eerste quickwinprojecten aanbesteed voor Spartacuslim 2. De middelen zijn voorzien in het GIP 2022 en 2023. Sinds 2014 werd er weinig voortuitgang geboekt. De Werkvennootschap werd gevraagd om dit in handen te nemen. Zij hadden veel overleg met de lokale besturen. Voor deze lijn komt een trambus in vrije bedding. Er werd gevraagd naar flankerend beleid maar de minister acht dat niet nodig. De projecten waarbij bijkomende grondinname moet gebeuren of bijkomende planprocessen nodig zijn, komen later.

Voor Spartacuslim 3 wordt gewerkt aan een voorkeursbesluit. De minister gaat ervan uit dat de vooropgestelde timing wordt gehaald. Het ontwerp van voorkeursbesluit zal nog in december 2021 worden afgerond.

Over de voortgang van Spartacuslim 1 is de minister iets minder enthousiast. Er werd gevraagd naar de beknopte vergelijkende studie die is opgestart in oktober. Een finale conclusie wordt verwacht rond april 2022. De minister zal bekijken of dit niet kan vervroegd worden.

– *Beschikbaarheid GIP*

Het Rekenhof had vragen over het gebrek aan informatie over investeringen bij De Lijn, Lantis, De Werkvennootschap en De Vlaamse Waterweg nv.

De kritiek lijkt de minister achterhaald omdat het ontwerp-GIP 2022 inmiddels ter beschikking werd gesteld van het Vlaams Parlement en digitaal consulteerbaar.

2.7. Waterwegen en havens

– *Estuaire vaart*

Er werd gevraagd naar de stand van zaken van de estuaire vaart en het overleg met Nederland. Er is nog steeds een juridische anomalie rond internationale trajecten met estuaire schepen via binnenwateren. Er loopt een studie naar oplossingen. De minister overlegde hierover recent met de Nederlandse ambassadeur en het kwam ook meermaals aan bod op de Vlaams-Nederlandse Top. Zodra de nieuwe minister bevoegd voor Rijkswaterstaat bekend is, zal ze onmiddellijk een vergadering inplannen. Het is een belangrijk dossier voor de haven van Zeebrugge.

– *Zwemmen in open water*

De visie van de waterwegbeheerder op zwemmen op de bevaarbare waterwegen is dat deze uit veiligheidsoverwegingen geen geschikte omgeving vormen om individueel te zwemmen. Uitzonderlijk wordt zwemmen in waterwegen toch toegelaten, als het kadert in een specifiek evenement waarvoor de initiatiefnemer een vergunning kreeg van De Vlaamse Waterweg nv of als het gebeurt in een afgebakende zone onder strikte voorwaarden en indien het betrokken lokaal bestuur hiervoor een vergunning kreeg van De Vlaamse Waterweg nv. De minister geeft het voorbeeld van de Big Jump van Natuurpunt. Belangrijke elementen hierbij zijn de waterkwaliteit, het verantwoordelijkheidsaspect, de milieuvergunningen en uiteraard ook de veiligheid.

– *Kaaimuren en commercialisering watergebonden industrieterreinen*

De minister wil inzetten op het snel uitrollen van de kaaimuren. Als men meer duurzaamheid wil realiseren in de logistieke sector, dan zullen heel wat meer overslagpunten nodig zijn. Een kade in Rotem is recent afgerond. Er zijn een aantal in

uitvoering: River Terminal Roeselare, River Terminal Wielsbeke, Van Helmont te Hasselt, Kerkstoel te Grobbendonk, Kaneka te Geel, Adams te Geel en de containerkade voor het bedrijventerrein Ford Genk (Port of Limburg). In 2022 zijn er nog zeven waarvan de start van de bouw wordt verwacht. De minister vraagt De Vlaamse Waterweg nv om, gelet op het economisch potentieel en het verduurzamen van logistieke ketens, snel werk te maken van de aanleg van bijkomende kades. Als de vraag er is moet men de bedrijven faciliteren en ondersteunen.

Ook op de commercialisering van de watergebonden industrieterreinen moet men verder inzetten. Momenteel lopen de vermarktingen van 36 hectare watergebonden industriegrond op het bedrijventerrein Genk Zuid, 10 hectare op het terrein Lanaken, en 4 hectare tweedelijnswatergebonden terrein op het industrieterrein in Aalter. Men zal er verder over moeten waken dat de ENA-projecten vooruitgang boeken.

– *Handhavingsbeleid en uitbouw waterwegen*

Wim Verheyden vroeg meer informatie over het handhavingsbeleid waterwegen. De Vlaamse Waterweg nv heeft diverse bevoegdheden voor wat betreft de veiligheid van alle gebruikers op en rond de binnenwateren. De Vlaamse Waterweg nv zet in op een correct handhavingsbeleid om die veiligheid nog verder te verhogen. In de BBT werd, met betrekking tot snelheid op de waterwegen, al verwezen naar een proefproject op het Albertkanaal, en naar het e-loket voor jaagpadtoelatingen.

De Vlaamse Waterweg nv draagt daarnaast ook een aanzienlijke verantwoordelijkheid bij het afleveren van bekwaamheidsbewijzen, en controleert hierbij de volledigheid van de klantendossiers. Tot slot voert de aan De Vlaamse Waterweg nv verbonden commissie van deskundigen enerzijds onderzoeken op het terrein uit in het kader van de certificering van schepen, en doet ze anderzijds auditering op de onderzoeken uitgevoerd door de classificatiemaatschappijen. Deze processen worden in 2022 verder geoptimaliseerd.

De uitbouw van waterwegen future proof en waterproof maken, betekent respectievelijk toekomstbestendig en bestand tegen de extreme krachten van het water. Men wil de efficiëntie verhogen (door middel van automatisering en digitalisering van bijvoorbeeld sluizen en bruggen), de beschikbaarheid en bedieningstijden verbreden (door middel van afstandsbediening) en de veiligheid van het waterwegen-netwerk garanderen, onder meer voor geautomatiseerd varen.

2.8. Diverse onderwerpen

– *Spoor*

Er werd gevraagd naar de stand van zaken van de investeringen in Vlaamse spoor-dossiers. De minister zegt dat de elf spoorprojecten waarin het Vlaamse Gewest mee in financiert omschreven zijn in het samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018. Elk project werd ondertussen opgestart door Infrabel of NMBS. Zij zijn de uitvoerende partijen met betrekking tot deze projecten. Zo werd in juni 2021 de nieuw geëlektrificeerde spoorlijn 19 (Mol-Hamont) in gebruik genomen door NMBS. Andere projecten zoals de werken aan spoorlijn 15 (Mol-Hasselt), de werken aan het station te Hasselt en spoorlijn 59 (derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas) zijn in volle uitvoering. De meeste studies opgenomen in het samenwerkingsakkoord zijn in de onderzoeksfase. Er wordt regelmatig samengezeten met Infrabel en NMBS en de minister verzekert dat deze samenwerking heel goed en vlot verloopt.

– *Regionale luchthavens*

Martine Fournier polste naar de stand van zaken van de studie over de regionale luchthavens. De minister antwoordt dat de studie iets later werd opgestart dan oorspronkelijk voorzien. De eerste fase van de opdracht, namelijk de opmaak van de MKBA en de strategische visie voor de Vlaamse regionale luchthavens, loopt. Er wordt verwacht dat de MKBA wordt afgerond tegen eind maart 2022. Nadien zal de strategische visie opgesteld worden.

Momenteel worden de verschillende ontwikkelingsscenario's verder op punt gesteld in samenspraak met de stakeholders. Nadien worden deze scenario's onderworpen aan een MKBA zodat vervolgens de strategische visie kan opgemaakt worden.

– *Emissievrije distributie in steden, LZV's en pijpleiding*

Enkele vragen gingen over de emissievrije distributie in de stedelijke kernen. Op 16 juli 2021 werd de werkwijze voor emissievrije stedelijke distributie goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Hierin staat het overleg met de logistieke sector en de steden centraal. Deze werkwijze laat toe om vanaf 2025 emissievrije zones voor distributie in te richten in steden, en dit in overleg met de logistieke sector en de steden zelf.

Vlaanderen neemt een coördinerende rol op door een Vlaams kader op te stellen, waarop overeenkomsten op stedelijk niveau kunnen volgen. Hiermee wordt er gestreefd naar uniformiteit in het formuleren van heldere doelstellingen, een coherente visie op hoe die doelstellingen te bereiken en het flankerend beleid dat hiervoor nodig is.

Om dit te bereiken wordt een studie gemaakt, waarbij ook input van de steden, bedrijven en sectorfederaties wordt gevraagd. Deze studie vormt de basis om een kaderovereenkomst op te stellen. Samen met de betrokken spelers wordt in deze kaderovereenkomst het ambitieniveau afgesproken en de flankerende maatregelen die nodig zijn om dit ambitieniveau te ondersteunen. Het Vlaamse kader mondt daarna uit in een decretaal kader met overkoepelende regelgeving, waarbij de autonomie bij de steden ligt. De minister ijvert voor lokaal maatwerk en ze hoopt dat de officiële gesprekken in functie van de kaderovereenkomst in 2022 van start kunnen gaan.

Op de vraag naar de resultaten van de eerste bevraging van september 2021 over de LZV's antwoordt de minister dat door de uiteenlopende kwaliteit van de antwoorden van de transporteurs de resultaten van deze bevraging nog niet helemaal verwerkt zijn. Er wordt contact opgenomen met de transportbedrijven om dit verder te bekijken en te finaliseren.

– *Pijpleiding*

Er loopt een GRUP bij het Departement Omgeving over de pijpleiding. De adviezen worden momenteel verwerkt. Minister Lydia Peeters verwijst naar de bevoegde minister Zuhail Demir. De pijpleiding is in eerder beperkte mate concurrentie voor de binnenvaart, omdat deze laatste vooral containers en bulk vervoert.

– *Internationale samenwerking*

Jo Brouns vroeg naar de ambities van de minister voor de koppeling van mobiliteitsknooppunten over de grens. De minister zegt dat de vervoerregioraden als sturende organen kunnen beschouwd worden. Zij hebben de vrijheid om met de geïntegreerde regionale mobiliteitsplannen de toekomstvisie voor alle vervoersmodi binnen de vervoerregio's uit te tekenen en een aanpak voor de mobiliteits-

uitdagingen voor infrastructuur te bepalen. Daar kunnen grensoverschrijdende verbindingen en belangrijke knooppunten deel van uitmaken. Voor een aantal grote grensoverschrijdende projecten neemt de Vlaamse overheid het voortouw: Spartacus, 3RX, MaaS Living Lab en de Eurometropool. Ze worden nauwgezet opgevolgd en gemonitord door de administratie en het kabinet.

Bert Maertens ziet dat grensoverschrijdende dossiers weinig vooruitgaan. De minister is van mening dat voor de grote grensoverschrijdende mobiliteitsdossiers men niet kan spreken van ter plaatse trappelen. Het gaat in vele gevallen om complexe dossiers die veel aandacht vragen en waarbij men niet over één nacht ijs gaat, bijvoorbeeld in het 3RX-project en het Spartacusproject. Er zijn bijvoorbeeld ook trajecten opgezet richting Nedcar in Nederland. Ook bij de ondertekening van het verdrag in Parijs werd gevraagd om met de Franse partners aan tafel te zitten over het Seine-Scheldeproject.

– *Decreet Complexe projecten*

Hoe ver staat het met de evaluatie van het decreet Complexe projecten? Het Departement Omgeving maakte een meer interne evaluatie. Er zijn een aantal positieve elementen zoals draagvlak en grote betrokkenheid. Maar men stelde ook vast dat van de initieel dertien projecten die zijn opgestart al een aantal zijn stopgezet, waarvan sommigen in een ander proces zijn heropgestart. De minister verwijst naar haar kritiek over het complexe project Nieuwe Zeesluis Zeebrugge. Er is een ontwerp van voorkeursbesluit dat in een uitwerkingsfase nog heel veel bijkomend studiewerk vraagt waarvoor nog minstens een jaar nodig is. Een grondige evaluatie van het decreet is nodig. Een ander dossier is de Noord-Zuidverbinding in Limburg dat al vijftig jaar aansleept. Er is een ontwerp van voorkeursbesluit maar de minister hoopt dat er geen gelijkaardige problemen optreden in de uitwerkingsfase. Minister Lydia Peeters heeft haar wijzigingsvoorstellen voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

– *Werkgroep onteigeningen en Rooilijnendecreet*

Er werd gevraagd naar de verbetervoorstellen van de werkgroep Onteigeningen. De minister verduidelijkt dat de ambtelijke werkgroep Versnelling onteigeningen een multidisciplinair team is, samengesteld uit vertegenwoordigers van verschillende entiteiten en administraties. Zij deden al een aantal voorstellen. MOW nam al het initiatief rond het MIA-besluit. Er zal verder gekeken worden met de andere betrokken diensten hoe men versneld kan overgaan tot onteigeningen.

Ook aan het Rooilijnendecreet wil de minister wijzigingen doorvoeren. Het is van belang dat AWV vlot de rooilijnen kan vastleggen voor de gewestwegen. Er zijn namelijk nog heel wat wegen zonder bekrachtigde rooilijn of verouderde rooilijn. Dit kan worden verbeterd zodat men komt tot een snellere en vlottere uitvoering van de werken.

3. Replieken

3.1. Tussenkoms van Jo Brouns

Jo Brouns hoorde de minister verwijzen naar Neerpelt in de context van de verkeersveiligheid. Over de omleidingsweg die in het gewestplan stond eind jaren 70, begin jaren 80 zijn heel veel studies verricht. Uit een recente schriftelijke vraag blijkt dat er in 2022 nieuwe studies komen. Gaan de middelen die ingeschreven staan in de Doorkijk-GIP 2034-2024 naar de aanleg van nieuwe infrastructuur om zo het drukke en onveilige centrum van Neerpelt te ontlasten?

Wil men zoveel mogelijk mensen op de fiets krijgen, dan moet dit veilig kunnen en dus ook zichtbaar. Wanneer zal de lichtvisie voor de fietspaden klaar zijn?

Vele lokale besturen gaan aan de slag met trajectcontroles. Is het Vlaams raamcontract al operationeel zodat al bestellingen kunnen worden geplaatst? Wat is de timing?

De Maasbrug is een belangrijke grensovergang die de voorbije decennia enorm veel te lijden heeft gehad en recent nog door de zogenaamde waterbom. De minister verwees naar een aantal scenario's. Gelet op de normen van vandaag voor veilige fiets- en voetpaden de belangrijke sociaal-economische functie om daar voluit te gaan voor een nieuwe brug. Dat is absoluut nodig. De miljoenen euro's kunnen maar eenmaal worden uitgeven.

Bij het Spartacuslijn 2 had Jo Brouns het over flankerend beleid. De minister verwees in haar antwoord naar onteigeningen of bestemmingswijzigingen maar dat bedoelde hij niet. Hij doelde op de aanpassingen van de infrastructuur en de omgeving, bijvoorbeeld rond de stationsomgeving, die nodig zijn om de vrije busbaan aan te leggen. In welke mate worden hiervoor al budgetten vrijgemaakt?

3.2. Tussenkost van Stijn Bex

Stijn Bex wenst nog een aantal algemene bedenkingen formuleren ter verklaring van zijn stemgedrag. Mocht hij alleen moeten oordelen over het fietsbeleid of over de algemene principes van de mobiliteitsvisie van de minister dan zou hij de begroting goedkeuren. Maar hij blijft op een aantal andere vlakken te fel op zijn honger zitten.

Voor verkeersveiligheid en de modal shift blijft de minister teveel op de vlakte en zijn er te weinig doortastende maatregelen. Bijvoorbeeld bij de plannen om van de A12 in Brussel een stadsboulevard te maken hoort hij de minister wanneer ze de plannen beoordeeld geen rekening houden met haar torenhoge ambities om het aantal pendelaars fel naar beneden te halen. De minister hinkt voortdurend op twee gedachten. Dat is ook het geval voor de klimaatmaatregelen. Zo vroeg hij in de schriftelijke technische vragen (zie bijlage) om voor de 25 concrete acties op het vlak van mobiliteit aan te geven welke budgetten daarvoor in deze begroting zijn vrijgemaakt. Daarop ontving hij een bijzonder lapidair en ontgoochelend antwoord op, namelijk dat dit overal verspreid zit in de begroting. Hij vraagt om die vraag nog eens te herbekijken om te tonen dat het de Vlaamse Regering menens is met die klimaatmaatregelen. Nu moet hij concluderen dat men daar totaal niet bezig is om dit te monitoren.

Wat het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs betreft, werd samen met de Commissie voor Onderwijs een voorstel van resolutie in commissie aangenomen (*Parl. St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1026/3). Daarin wordt onder meer gevraagd om snel werk te maken van een oplossing. Dat zal ook bijkomende middelen vergen, maar de minister heeft niet gezegd dat hiervoor extra middelen zijn voorzien in de begroting 2022. Betekent dat dat men een oplossing zal moeten zoeken binnen een gesloten enveloppe? Is dat mogelijk?

Over de hervorming basisbereikbaarheid geeft de minister nog steeds nul perspectief. Voor de coronategemoetkomingen kondigt de minister een begrotingsaanpassing aan. Dat is positief.

Er is nog steeds geen openbaredienstencontract kunnen afgesloten worden met De Lijn en dat zal er ook niet zijn voor 1 januari 2022. Dat is voor Stijn Bex een van de belangrijkste feiten uit het antwoord van de minister. De Lijn trappelt ter plaatse, weet verder niet weet welke hervormingen er boven haar hoofd hangen

en heeft te weinig middelen. Hij besluit dat de minister te weinig bezig is met het lot van De Lijn. De minister zet wel veel in op privatisering, getuige de tendering van een vervoerregio. Die privatisering vindt hij problematisch.

Ook een aantal competenties wil de minister weghalen bij De Lijn en bij de vervoersautoriteit en het Departement MOW onderbrengen. Zo holt de minister De Lijn uit. Dat is het enige tastbaar beleid op het vlak van openbaar vervoer van deze Vlaamse Regering.

Wat de vergroening van de vloot betreft, is het positief dat de Vlaamse bedrijven Van Hool en VDL de opdracht hebben binnengehaald. Is dat door de wijziging aan de aanbesteding die er op vraag van het parlement is gebeurd?

Hij vraagt om voor de vergroening en elektrificatie van de vloot op een heldere manier uit te leggen hoe al die middelen voor de vloot van De Lijn en de pachters zullen aangewend worden.

Het onderzoek naar de deconsolidatie van De Lijn lijkt begraven. De minister lijkt ook te betwijfelen of de piste van de EIB in orde komt. Een bestuurslid van de EIB dat al dan niet toevallig ook voorzitter is van de raad van bestuur van De Lijn, namelijk Marc Descheemaeker, heeft gezegd dat de EIB ook een bank is en dat geen enkele bank momenteel met de cijfers van De Lijn een lening wil toekennen. De EIB zal dat dus ook niet doen.

Het lijkt Stijn Bex dat er een serieuze vertrouwenscrisis is tussen de minister en het bestuur van De Lijn. Hoe staat het met antwoord op de brief van 7 oktober 2021 van De Lijn? Is er al overleg geweest ondertussen?

3.3. Tussenkost van Els Robeyns

Els Robeyns komt terug op de uitfasering van de verkoop van de wagens met verbrandingsmotoren en de bevoegdheidskwestie. Door te zeggen dat de federale minister bevoegd is voor de inschrijving van nieuwe voertuigen en hem hierover aan te schrijven, wijst de minister erop dat dit wel degelijk doorschuift. De minister zal ook aandringen bij Europa om de timing van uitfasering te vervroegen van 2035 naar 2030. Het zou logischer zijn volgens *Els Robeyns* om dit eerst te vragen vooraleer het in het Klimaatplan in te schrijven.

Over het openbaar vervoer heeft ze gelijkaardige opmerkingen als Stijn Bex over het openbaredienstencontract. Komt er een nieuwe verlenging van het bestaande? De minister heeft uitgebreid geantwoord op de vele vragen over openbaar vervoer maar in de praktijk schiet de reiziger daar heel weinig mee op. De minister blijft geloven in basisbereikbaarheid, maar de opsomming van alles wat nog moet gebeuren is ellenlang. Er is één ding dat met zekerheid kan worden gesteld en dat is dat alles vertraging oploopt. Behalve één zaak en dat is de tendering van het kern- en aanvullend net in een vervoerregio. Kan de minister meer zeggen over hoe ze dit verder zal aanpakken? Het lid benadrukt nogmaals de privatiseringsagenda die de minister voortdurend in het achterhoofd heeft. De Lijn moet volledig worden uitgehold en de Vooruitfractie betreurt dat. Dat is niet haar visie op openbaar vervoer.

Tot slot heeft ze een vraag over de cijfers over de extra investeringssubsidie bij De Lijn in het antwoord op de schriftelijke technische vragen. In de 57 miljoen euro zitten 700.000 euro studiekosten pps De Lijn in. Heeft dit te maken met de tendering?

3.4. Tussenkost van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht vraagt over de modal shift of het gaat om het aantal verplaatsingen of het aantal verplaatsingskilometers. Het klopt dat 65 procent autogerelateerd is als men kijkt naar het aantal verplaatsingen. Maar voor het aantal verplaatsingskilometers ligt dit aandeel van de auto nog hoger, namelijk meer dan 75 procent. Is de minister zich hiervan bewust?

3.5. Tussenkost van Marino Keulen

Voor *Marino Keulen* mag het tenderingproject van het openbaar vervoer in de vervoerregio Limburg plaatshebben. Voor hem gaat het niet om een ideologisch strijdpunt. Men gaat iedereen nodig hebben voor het openbaar vervoer: De Lijn, de pachters en eventueel ook derde aanbieders. Men moet altijd in het belang denken van de reizigers. Hoe kan men het aanbod vergroten en daardoor misschien frequenter en meer betaalbaar? Het is ook één van de manieren om de modal shift een impuls te geven. Er is geen toverformule met een zaligmakende oplossing. Het zal via verschillende sporen en via verschillende stimulansen moeten gebeuren.

Een andere vraag had de spreker ingediend als vraag om uitleg maar de commissievoorzitter stelde voor om ze te stellen tijdens de begrotingsbespreking. Uit een onderzoek van een afdeling van de Europese Rekenkamer onder leiding van Annemie Turtelboom, blijkt dat bij grote openbare werken elders in de wereld de kosten ook altijd overschreden worden ten opzichte van wat werd geraamd. Maar wat betreft de realisatietermijn is er een groot verschil. De Europese Unie bengelt daaraan in tegenstelling tot landen zoals de Verenigde Staten, Australië en Noorwegen. In die landen wordt er onder meer een evaluatie gemaakt na de oplevering van de werken om na te gaan waar eventuele vertragingen werden opgelopen om daarna het reglementair kader aan te passen. Hij stelt voor om Annemie Turtelboom uit te nodigen naar de commissie.

3.6. Tussenkost van Wim Verheyden

Wim Verheyden heeft weinig bijkomende vragen maar wil nog duiding geven bij het stemgedrag van zijn fractie.

Volgens de minister deed de coronacrisis de mensen nadenken over hun verplaatsingsgedrag en zorgde het voor een ware fietsboost. Hij denk echter dat het overgrote deel van die fietsboost zich vooral op het recreatieve vlak situeerde. Het gebruik van de fiets nam ook significant toe voor het woon-werkverkeer, maar de toename is toch minder uitgesproken.

De Vlaams Belangfractie steunt de fietsinvesteringen voor meer veiligheid van de actieve weggebruiker. Men moet ook een comfortabele infrastructuur kunnen aanbieden zodat dat automobilisten eventueel vrijwillig zouden overstappen naar andere vervoersmodi. Hij benadrukt hierbij dat het moet gaan om een vrijwillige overstap.

De minister hoopt dat de coronacrisis een 'eye opener' is en de weg vrijmaakt voor nieuwe duurzame mobiliteit voor persoonlijk en voor goederenvervoer. Terugkeren naar 'business as usual' is voor haar geen optie. Maar Wim Verheyden stelt vast dat de huidige files dit tegenspreken.

Zijn fractie kan zich vinden in een beleid om meer goederenvervoer naar de waterwegen en de spoorwegen toe te leiden. Maar hiervan mogen de Vlaamse transportbedrijven niet de dupe van worden. Wim Verheyden vraagt integendeel om die Vlaamse transportsector meer te betrekken in deze evolutie.

Met die duurzame mobiliteit in het achterhoofd lanceerde de minister de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 waarin hij zich kan vinden. In de voorliggende begroting wil de minister het investeringsritme verhogen om een inhaalbeweging te maken op verschillende fronten met bijzondere aandacht voor de fiets. Dat klinkt allemaal mooi maar is niet altijd even realistisch. Er zijn factoren die roet in het eten kunnen gooien en bovendien is de voorliggende begroting niet altijd even transparant. Dat zeggen ook andere stakeholders zoals het Rekenhof.

Wat kan roet in het eten gooien? Ten eerste is er de impact van de coronacrisis die ook in 2022 invloed zal hebben. Daarom is het goed dat er een begrotingsaanpassing komt omdat De Lijn verwacht dat de impact van de coronacrisis nog tot in 2025 voelbaar zal zijn. Daar heeft men duidelijk geen rekening mee gehouden bij de ramingen van de initiële begroting.

Ten tweede zijn er correcties voor de aftoetsing van de begrotingsdoelstelling Oosterweelverbinding. Zoals de vorige jaren neemt de Vlaamse Regering ook volgend jaar de bouwkosten voor de Oosterweelverbinding (246,9 miljoen euro) niet in aanmerking bij de vaststelling van het begrotingstraject. Hij citeert verder uit het verslag van het Rekenhof: "Tot vandaag is er nog altijd geen herziening van de voorwaarden van de flexibiliteitsclausule voor strategische investeringen. Zolang de Europese Commissie geen expliciet standpunt heeft ingenomen over een herziening van de flexibiliteitsclausule voor strategische investeringen, tellen de bouwkosten van het Oosterweelproject mee voor de toetsing van de Europese begrotingsnormen." (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 16/1, p. 29). Wim Verheyden blijft dit jaarlijks herhalen. Hij vindt dit belangrijk omdat het ook een grote zorg is van het Rekenhof die men niet zomaar kan negeren.

Dat brengt de spreker tot de BAM. Ook hierbij heeft het Rekenhof bedenkingen. Hij citeert uit het verslag: "Volgens de financieringsovereenkomst die het Vlaams Gewest met Lantis heeft gesloten in 2018, kan Lantis een beroep doen op financiering van het Vlaams Gewest wanneer de cashpositie dat vereist. Er staat daarvoor een eerste opname van 125 miljoen euro gepland in de initiële begroting 2022. De exacte modaliteiten van de financiering, waaronder het type lening, de intrestvoet en de terugbetalingsplanning, moeten nog definitief worden bepaald. De cashnoden van Lantis zouden nog kunnen wijzigen in de loop van het jaar 2022. Zo is er nog onzekerheid over eventuele meerkosten voor de PFOS-problematiek, waarvoor in de initiële begroting 2022 nog geen kredieten zijn ingeschreven. Binnen het relancebudget wordt weliswaar reeds 23,0 miljoen euro toegewezen aan Lantis via het project VV103 - Lantis - Pfos - vervuiling, maar volgens een huidige schatting zou daaraan nog minstens 10 miljoen euro worden besteed in 2022. Het is echter mogelijk dat dit bedrag nog stijgt wanneer nog bijkomende saneringsmaatregelen nodig zouden zijn." (p. 42). Het lijkt er op dat de minister zich daar niet te veel zorgen over maakt.

Het enige wat Wim Verheyden in de toelichting hierover leest is dat in de context van de vervuiling met PFOS de werken, conform de aanbevelingen van de Commissie Grondverzet, worden voortgezet.

Een andere factor die van belang is voor de uiteindelijke vaststelling van de cashnoden is de voortgang van de Oosterweelwerken. Ook daar maakt het Rekenhof opmerkingen over die het Vlaams Belang onderschrijft.

Zoals eerder gezegd kan Wim Verheyden zich vinden in de fietsinvesteringen om de Vlaming vrijwillig richting de fiets te krijgen. Maar hij is het er mee fundamenteel oneens dat de fiets de hoeksteen moet zijn van het mobiliteitsbeleid. Een omvangrijke groep mensen is niet gebaat bij het gebruik van die fiets. Het feit dat zij in bepaalde gevallen zullen moeten gebruikmaken van die fiets is een duidelijk bewijs dat de vervoersarmoede zal toenemen wanneer basisbereikbaarheid wordt uit-

gerold. De vraag is zelfs maar of basisbereikbaarheid zal uitgerold worden. Er zijn nog serieuze uitdagingen en heel wat openstaande vragen. Hij vreest dat ook 2023 te vroeg zal zijn. Hij hoopt dat deze legislatuur basisbereikbaarheid nog kan worden gerealiseerd.

Volgens het Rekenhof verschaft de BBT onvoldoende informatie om te toetsen of het aangekondigde groeipad voor fietsinvesteringen kan worden gerealiseerd binnen de voorziene budgetten en zonder afbreuk te doen aan investeringen die nodig zijn voor andere beleidsprioriteiten van het beleidsdomein.

Voor de realisatie van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 met de 37 maatregelen zijn middelen nodig. Het Rekenhof merkt echter op dat de begroting van 2022 geen duidelijkheid geeft over de middelen voor deze maatregelen, waardoor er ook geen zicht is op wat er in 2022 zal worden gerealiseerd en of de realisatie van dat plan wel gesteund is op realistische budgetten en termijnen.

Uit dit alles concludeert Wim Verheyden dat de minister graag aan aankondigingspolitiek doet, maar dat het daarbij grotendeels zal blijven.

Uit het ontwerp van uitgavendecreet blijkt dat het Verkeersveiligheidsfonds aanspraak kan maken op een deel van de relanceprovisie. Wim Verheyden citeert verder uit het verslag van het Rekenhof: "Met dit budget kan het fonds subsidies uitreiken aan lokale besturen om veilige schoolroutes aan te leggen op gemeentewegen. Door de herverdeling van kredieten uit de centrale relanceprovisie naar een begrotingsfonds, ontstaat het risico dat ongebruikte relancebudgetten onbeperkt overgedragen kunnen worden en, specifiek voor het geval van de Vlaamse relance, niet worden vastgelegd vóór eind 2022. Kredieten in een begrotingsfonds worden immers niet geannuleerd op het einde van het begrotingsjaar. De beslissing van de Vlaamse Regering¹² die de regelgeving voor deze subsidie specificerde, gaf echter aan dat gemeenten hun subsidieaanvraag moeten indienen vóór 1 november 2022 om in aanmerking te komen voor de subsidie." (p. 76). Het gevaar bestaat dus dat er dan onvoldoende middelen gaan ontstaan om die nodige subsidies uit te betalen.

Een andere opmerking van het Rekenhof gaat over de DBFM-contracten bij MOW. Wim Verheyden leest voor uit het verslag: "De BBT heeft het bij de investeringen over verschillende nieuwe projecten, waarvan sommige via DBFM zouden worden uitgewerkt en andere via de reguliere begroting zouden worden gefinancierd. De informatie in de BBT is dermate beperkt dat niet kan worden uitgemaakt welke projecten in 2022 in de voorbereidingsfase dan wel in de uitvoeringsfase zitten. Wat de eventuele impact op de begroting 2022 is en hoe groot die impact zal/kan zijn, is niet duidelijk. Het Rekenhof wijst erop dat de voorbereidingstijd en gunningsprocedure van DBFM-projecten in de praktijk lang aansleept, zodat het onwaarschijnlijk is dat ze nog in deze legislatuur zullen kunnen worden gegund. In de audit Missing links stelde het Rekenhof vast dat de gunningsprocedure voor de gerealiseerde DBFM-projecten tussen de twee en vier jaar in beslag nam. Op die manier worden projecten in de kijker gezet die pas in de volgende legislatuur zullen worden gegund en waarvan de realisatie op het terrein niet voor het eind van dit decennium mag worden verwacht." (p. 41-42).

Voor Wim Verheyden komt dit neer op het deels opsmukken van het beleid met allerlei aankondigingen die deze legislatuur niet zullen gerealiseerd worden.

De Vlaams Belangfractie steunt de minister in het wegwerken van de historische en dynamische lijst van gevaarlijke punten. Maar ook hier heeft het Rekenhof opmerkingen over. Het begrotingsartikel MDU-3MHH2RC-WT – FFEU "voorziet enkel in vereffeningskredieten, ten bedrage van 37,8 miljoen euro. Het is niet duidelijk voor welke projecten of clusters van projecten de middelen zullen worden

aangewend. Dit begrotingsartikel groepeert immers FFEU-middelen voor fietspaden, gevaarlijke punten, onteigeningen voor missing links en Masterplan Antwerpen en verkeerslichtenbeïnvloeding. Aansluitend is er onduidelijkheid of de financiering gegarandeerd is van de nog openstaande projecten van de historische lijst van gevaarlijke punten van 2002. Daarvan zijn 24 gevaarlijke punten nog niet afgewerkt. Voor 13 daarvan zijn de werken gestart en zijn de middelen in de vorige jaren vastgelegd. Voor 9 gevaarlijke punten zijn de studies nog lopende en wordt de aanbesteding in 2022 of 2023 verwacht. Bij de bespreking van het begrotingsartikel MDU-3MHH2RA - WT – investeringen weginfrastructuur zegt de BBT dat op dit begrotingsartikel alle overige projecten van AWW in het plan Vlaamse Veerkracht worden aangerekend. Het relanceproject VV38 gevaarlijke punten slaat echter niet op de nog niet aangepakte projecten van de historische lijst, maar uitsluitend op de MIA-projecten (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) en gevaarlijke punten van de dynamische lijst. De relanceprovisie zal dus niet worden aangewend voor de openstaande gevaarlijke punten van de historische lijst. Door het ontbreken van het GIP bij de begrotingsdocumenten is er geen inzicht in de financiering van de 9 openstaande projecten.” (p. 42-43).

Verder heeft het Rekenhof nog een aantal bemerkingen over de informatiewaarde van de BBT: “De informatiewaarde van de BBT’s laat diverse malen te wensen over, doordat belangrijke zaken niet of niet voldoende zijn toegelicht, of doordat de informatie uit de BBT niet overeenstemt met wat uit andere bronnen blijkt.” (p. 30). Verder zegt het Rekenhof dat de BBT van MOW de geplande investeringen vaak slechts op hoofdlijnen toelicht. In een aantal gevallen verwijst de BBT voor een overzicht van de geplande investeringen naar het (ontwerp van) geïntegreerd investeringsprogramma. Dat is onder andere het geval voor de investeringstoelage van De Lijn die een stijging kent met 57 miljoen euro, waarvan voor 55 miljoen euro enkel wordt verwezen naar het GIP. Omdat het GIP voor het Rekenhof midden november 2021 nog niet beschikbaar was, maakt het opmerkingen over deze manier van werken. “Door de laattijdigheid van het ontwerp-GIP kan het Rekenhof de link tussen de beleidsdoelstellingen en de onderbouwing van de geraamde budgetten moeilijk beoordelen. Evenmin kan het nagaan of het GIP ondertussen geëvolueerd is van een gecoördineerd naar een geïntegreerd investeringsprogramma, die een optimale beleidsdomeinbrede prioritering verzekert.” (p. 30). Volgens het Rekenhof is het GIP nog niet voldoende stabiel om er de eenjarige begroting op te kunnen baseren.

Wim Verheyden vindt het een werkpunt dat de volgende jaren het ontwerp-GIP tijdig wordt bezorgd aan het Rekenhof.

Het Rekenhof concludeert dat een aantal opmerkingen die in het verleden werden geformuleerd over de begroting en de BBT van het Departement MOW ook nu weer terugkomen. “De relancemaatregelen worden in de BBT’s meestal wel vermeld, maar toch is ook hier ruimte voor verbetering. Zo worden bij het beleidsdomein MOW de relancemaatregelen wel sporadisch vernoemd, maar niet systematisch en telkens zonder bedragen (met uitzondering van De Vlaamse Waterweg).” (p. 31-32).

De Vlaams Belangfractie concludeert dat het Rekenhof nog wel heel wat vragen en onzekerheden formuleert bij de BBT. Verder heeft zijn fractie nog heel veel vraagtekens en onbeantwoorde vragen bij onder andere de verduurzaming van de mobiliteit. Hij verwijst naar zijn vraag om uitleg over onder meer het laadpalenprogramma (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2021-22, nr. 578). Daarop kwamen weinig duidelijke antwoorden. Hij besluit dat de verduurzaming nog in de kinderschoenen staat. Omdat al deze vragen niet beantwoord werden, door een aantal fundamentele verschillen over de visie rond mobiliteit, en door de belangrijke opmerkingen van het Rekenhof en de eigen opmerkingen rond bijvoorbeeld de Oosterweelverbinding, zal de Vlaams Belangfractie de begroting niet steunen.

3.7. Tussenkost van Karin Brouwers

Karin Brouwers stelt vast dat de beheersovereenkomst met De Lijn niet zal afgerond worden voor 1 januari 2022. Ze vraagt hierover meer duidelijkheid. Onder-tussen was er de klimaatconferentie van Glasgow en de coronacrisis. Ze kan zich inbeelden dat het niet eenvoudig is om een aantal zaken in de nieuwe beheers-overeenkomst vast te leggen door deze nieuwe situatie. Maar dat wil niet zeg-gen dat er geen werk van gemaakt moet worden. Wordt de oude beheers-overeenkomst automatisch verlengd? Voor hoe lang? Ze hoopt snel op een nieuwe beheersovereenkomst, eventueel niet voor de volledige termijn van vijf jaar omdat de coronacrisis nog niet voorbij is.

4. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* antwoordt over de omleidingsweg in Neerpelt dat er een MKBA is geweest. De omleidingsweg loopt door heel wat SBZ-gebieden en dat zorgt voor een aantal problemen. Ze heeft al met de betrokkenen hierover samengeze-ten. Ze kent de bekommernissen en zal dat zeker opvolgen.

De lichtvisie voor de fietspaden hoopt ze begin 2022 te hebben, na de eerder aan-gehaalde verkeersveiligheidstoets.

Voor de trajectcontroles bestaat een federaal raamcontract. Ook AWV zet in op heel wat trajectcontroles met een eigen prioriteitenlijst op basis van de verkeers-ongevallenstatistieken. Daarnaast vragen heel wat lokale besturen om trajectcon-troles te plaatsen op de gewestwegen. Daarvoor is er het toekomstig Vlaamse raamcontract voor trajectcontroles waarop de lokale besturen kunnen op inteke-nen.

Er is nood aan een opwaardering van de Maasbrug. Zeker voor fietsers en voet-gangers is het momenteel niet al te veilig. Het onderzoek is lopende en zal moeten uitwijzen welke oplossing de beste is: een nieuwe, gecombineerde fiets- en weg-brug, een nieuwe fietsbrug naast de bestaande brug of een volledige nieuwe brug op een andere locatie. Daarbij speelt mee dat bij een grondige renovatie men ge-durende lange tijd geen verbinding heeft. Er zijn middelen opgenomen in het GIP en de minister deelt de bekommernis.

Ze deelt de mening van Jo Brouns over Spartacuslim 3: de trambus moet rijden in een volledig vrije busbaan. Voor een aantal tracés kan dat relatief vlot, maar voor een aantal moeten er, zoals Jo Brouns het noemt, flankerende maatregelen geno-men worden, bijvoorbeeld ter hoogte van het park Molenvijver.

De minister hoorde Stijn Bex zeggen dat ze niet altijd de daad bij het woord voegt, bijvoorbeeld in het dossier over de A12 in Brussel. Dat wil ze verduidelijken. De A12 daar omvormen naar een stadsboulevard is volgens de minister absoluut niet aangewezen. Ze ontkent dat ze aan aankondigingspolitiek doet in de pers zoals Wim Verheyden meermaals opwierp. Als het gaat over een slimme kilometerheffing zegt ze steeds dat mensen de keuze moeten hebben tussen duurzame vervoersal-ternatieven en de individuele vrijheid van een personenwagen wanneer er vol-doende alternatieven zijn. Daarom zegt ze steeds dat er eerst alternatieven moeten zijn en men daarna mensen kan verleiden om over te stappen naar die duurzame alternatieven. Vandaar de noodzaak aan hoogwaardig openbaar ver-voer, hoppinpunten, fietssnelwegen enzovoort.

Verder zegt Stijn Bex dat de klimaatmaatregelen finaal een mager beestje zijn. Daar gaat ze absoluut niet mee akkoord. In opvolging van het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan is er al veel gebeurd. Ze verwijst naar de visienota Clean Power for Transport, de visienota over laadpaalinfrastuctuur en de middelen voor een

raamcontract voor de plaatsing van LED-verlichting op gewestwegen, wat een impact heeft op de CO₂-reductie. Verder wordt er heel veel ingezet op fietsinfrastructuur en ook op walstroom en pilootprojecten. De laatste bruggen over het Albertkanaal zullen eind 2022, begin 2023 verhoogd zijn zodat containerschepen vier lagen containers kunnen vervoeren. Bedrijven worden via tussenkomst voor kaaimuren gefaciliteerd om de overstap te maken naar goederenvervoer via het water maar ook over het spoor. Er is ook nog het dossier van de laadpaalinstructuur. Begin 2020 waren er 4200 laadpalen. De minister garandeert dat in 2025 dat er minstens 35.000 zijn.

Er werd gevraagd of de oplossingen voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs moeten gebeuren met een gesloten enveloppe. De minister zegt dat ze het absoluut niet kan tolereren dat die schrijnende situaties langer blijven duren. Ze herhaalt dat de noodwendigheden in 2020 veel minder aan het licht kwamen omdat er toen en een aantal versterkte ritten waren en er een splitsing was tussen het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs en het basis- en secundair onderwijs. De minister zegt dat Stijn Bex weet dat het een problematiek is die al jaren aansleept en dat het budget (ongeveer 70 miljoen euro) dat overgeheveld wordt vanuit Onderwijs in 2013, sindsdien niet meer werd aangepast. Van de 50.000 leerlingen in het buitengewoon onderwijs maken 40.000 leerlingen gebruik van dat collectief vervoer, wat een zeer hoge ratio is. Alleszins zal ze met het huidige budget niet voor elk kind dat langer dan x aantal minuten op een bus zit het nodige kunnen doen. Ze werkt naarstig aan het dossier en hoopt daar kortelings meer nieuws over te hebben. Er moet een oplossing komen op korte termijn maar ook op lange termijn. Een problematiek die al decennia aansleept, kan ze niet zomaar snel oplossen door te zeggen hoeveel extra geld zal nodig zijn

Het uitblijven van het openbaredienstencontract van De Lijn wijten aan een vertrouwenskwestie met de raad van bestuur van De Lijn vindt de minister nogal kort door de bocht.

Ze herhaalt dat het initieel in november 2020 de bedoeling was om het openbaredienstencontract te laten samensporen met de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Toen werd op basis van de benchmark beslist dat De Lijn de volgende tien jaar het intern operatorschap krijgt. Toen was nog niet geweten dat de coronacrisis het gehele jaar 2021 parten zou spelen en dat in het voorjaar 2021 een procedure zou ingeleid worden bij de Raad van State over de toekenning van de mobiliteitscentrale en dat er ook nog een tweede procedure zou komen. Het zijn een heel aantal facetten die het moeilijk gemaakt hebben om tot een nieuw contract te komen. Verder kan ze dat contract ook niet zomaar opstellen en aan De Lijn vragen om het te ondertekenen. Verder vraagt het Vlaams Parlement in een resolutie om een aantal zaken in het openbaredienstencontract op te nemen (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 863/6).

Noch De lijn, noch het Departement MOW, noch haar kabinet hadden de coronacrisis kunnen voorzien. De kostendekkingsgraad die volgens de benchmark al bijzonder laag was steeg licht de voorbije jaren maar zat tussen 2016 en 2019 rond de 20 procent. Momenteel schommelt die door de coronacrisis rond de 14 procent. De minister kan momenteel onmogelijk tegen De Lijn zeggen dat die naar 25 of 30 procent moet.

De minister houdt niet de pen vast van het openbaredienstencontract. De Lijn doet een voorstel en bespreekt dat binnen het MCB met het Departement MOW. Er komt een contract.

Ze herinnert eraan dat de vorige beheersovereenkomst 2017-2020 ook niet in voege was begin 2016 terwijl die moest ingaan in dat jaar. Er zijn altijd twee scenario's mogelijk. Ofwel wordt de bestaande overeenkomst expliciet verlengd ofwel

stilzwijgend. De beheersovereenkomst 2017-2020 werd expliciet verlengd en men wilde die destijds verlengen met een jaar in de veronderstelling dat de coronacrisis voor een groot stuk zou opgelost zijn zodat er meer duidelijkheid was over een aantal dingen. Er is ook geen ondernemingsplan 2021 van De Lijn. Ook daarvan zegt De Lijn dat het eigenlijk momenteel geen zin heeft. Dat is geen beslissing van de minister maar van de raad van bestuur.

Heeft dat te maken met een vertrouwenskwesitie? De minister ziet niet in hoe men tot die conclusie komt. Dat er af en toe iets verschijnt in de pers is voor haar geen reden om dan te spreken van een diepe vertrouwenscrisis. Het is niet de minister die een interview heeft gegeven, merkt ze op.

Heeft de minister nog met De Lijn rond de tafel gezeten? Dat is het geval. Begin december heeft ze met De Lijn vergaderd over de voortgang rond basisbereikbaarheid. En enkele dagen daarvoor was er overleg met De Lijn over het EBS-programma.

Er zijn nog te veel onduidelijke aspecten en de minister gaat er dan vanuit dat er een stilzwijgende verlenging komt van de bestaande beheersovereenkomst om dan gestaag de problemen op te lossen en te kijken hoe men daar verder mee kan omgaan.

Over de opmerkingen van Els Robeyns zegt de minister dat ze wellicht het verwijt zou gekregen hebben dat ze zwijgt over de elektrificatie van het wagenpark, mocht ze over de uitfasering van de fossiele brandstofmotoren niets had opgenomen in het Klimaatplan. Er ligt een ambitieus plan op tafel en er is een schrijven gericht aan federaal minister Gilkinet om dit dossier mee op te nemen en het zal ook worden voorgelegd aan de Europese Commissie. De minister zal dit continu monitoren. Tegelijk wordt alles op alles gezet om mensen vertrouwen te geven in de elektrificatie van het wagenpark en om te kiezen voor de niet-fossiele verbrandingsmotoren bij de aankoop van een nieuwe wagen. Dat kan door in te zetten op laadinfrastructuur op semipublieke en publieke plaatsen.

Wat de uitrol van basisbereikbaarheid betreft, herinnert de minister eraan dat het Vlaams Parlement in 2019 het decreet Basisbereikbaarheid aangenomen heeft, waarbij iedereen achter de principes stond die daarin zijn opgenomen, zonder te weten welke werklast daaraan gekoppeld is. Niemand wist dat voor het definitief gunnen van een mobiliteitscentrale er twee jaar aan vooraf zou gaan en dat ook de selectieprocedure voor het flex- en flexplusvervoer zo'n lange weg zou afleggen. Ook dat de opmaak van de OV-plannen door de vervoerregioraden ruim een jaar langer in beslag zou nemen dan voorzien, wist op dat moment niemand.

Dat wil niet zeggen dat men basisbereikbaarheid naar de prullenmand verwijst. Dat is absoluut niet het geval. De minister blijft geloven in de principes die daarin zijn vastgelegd.

Er is nog heel wat werk en om de anderhalve maand zit de minister samen met het MCB en alle mogelijke betrokken partners voor de verdere opvolging

Els Robeyns vroeg of de 700.000 euro studiekosten pps De Lijn waarvan sprake in de schriftelijke antwoorden, te maken heeft met de tendering. De minister verzekert haar dat het hiermee niets te maken heeft. Er zijn meer pps-projecten die De Lijn in de markt plaatst. Het gaat over de premetro in Antwerpen.

Aan alle vijftien vervoerregioraden zal gevraagd worden wie op de tender wil intekenen. Ze herhaalt dat deze open staat voor iedereen, ook De Lijn.

De bedenking over de lange realisatietermijn van grote infrastructuurprojecten is voor de minister een terechte bedenking van Marino Keulen. De minister verwijst ook naar het verslag van het Rekenhof over de realisatie van de missing links in de wegeninfrastructuur (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 37-B/1). Heel wat van die missing links, zoals de Noord-Zuidverbinding in Limburg, moeten nog worden gerealiseerd. De minister zit weldra nog samen met een aantal Nederlandse spelers omdat zij blijkbaar sneller projecten kunnen realiseren. Ook van de Europese Rekenkamer kan nog nuttige informatie komen.

Stijn Bex sprak over 93 miljoen euro aan relancemiddelen voor openbaar vervoer. De minister zegt dat er 96 miljoen euro was voor De Vlaamse Waterweg nv voor duurzaamheid (bruggen, sluisen, Blue deal). Daarnaast was er 93 miljoen euro voor De Lijn die besliste hiermee hybride bussen aan te kopen. De minister heeft toen gevraagd om deze middelen in te zetten voor het EBS, wat ook is gebeurd. Er werden vier lastenboeken in de markt gebracht, voor de levering van e-bussen, voor een adviesopdracht om De Lijn te begeleiden bij de ombouw van een twintigtal stelplaatsen, een advies om de leden te begeleiden bij de implementatie van het EBS programma en voor de levering van de laadinfrastructuur voor de e-bussen. Het gaat om drie locaties: Destelbergen, Kortrijk en Waterschei. Een deel van de 93 miljoen zal hiervoor worden gebruikt. Kortom, de middelen van het relanceplan die gereserveerd werden voor duurzaamheid gaan naar De Vlaamse Waterweg nv (96 miljoen euro) en De Lijn (93 miljoen euro).

In verband met de vraag van Annick Lambrecht over het gebruik van het aantal verplaatsingen of het aantal verplaatsingskilometers in het OVG: de minister is zich hiervan bewust. Het is een terechte bedenking.

Wim Verheyden merkte op dat de modal shift naar de fiets volgens hem vooral een shift is naar het recreatieve fiets. De minister is het daarmee niet eens. Fietsberaad publiceert tweejaarlijks het rapport fiets-DNA. Daaruit blijkt dat Vlaanderen slechts één land moet laten voorgaan voor het aandeel van de fiets voor de functionele verplaatsingen. Samen met Denemarken is dat een gedeelde tweede plaats met 18 procent. Alleen Nederland doet beter.

Dat niet iedereen kan gebruikmaken van de fiets voor verplaatsingen beseft ze maar al te goed. Er zijn altijd mensen die hier geen gebruik van kunnen maken, bijvoorbeeld door de lange afstand of door een beperking. Voor de laatste is er het vervoer op maat. Daar moet men volop blijven inzetten.

Minister Lydia Peeters is het ermee eens dat men de transportsector moet betrekken bij de verduurzaming. Die is volgens haar niet de dupe van de modal shift naar goederenvervoer per spoor of via het water. De transportsector blijft integendeel groeien. De uitfasering van de fossiele verbrandingsmotoren voor vrachtwagens is een moeilijker proces dan voor personenwagens, maar er wordt wel op ingezet. In het kader van het Klimaatplan zijn hiervoor een aantal maatregelen uitgeschreven.

Verder stelde Wim Verheyden dat er nauwelijks iets terug te vinden is in de BBT over het PFOS-dossier. De minister zegt dat ze destijds onmiddellijk het initiatief heeft genomen om een Commissie Grondverzet onder leiding van Karl Vrancken bijeen te roepen. Op korte termijn verrichte die veel werk en bezorgde een verslag met een aantal aanbevelingen waardoor de werken verder zouden kunnen plaatsvinden. Die aanbevelingen werden overgemaakt aan Lantis. Vanaf dag een heeft de minister gezegd dat gezondheid primeert. Niks doen en de terreinen open en bloot laten liggen is ook geen oplossing. Grondverzetwerken zijn mogelijk mits het opvolgen van de aanbevelingen.

5. Bijkomende replieken en antwoorden

Jo Brouns hoorde in de antwoorden van de minister dat een andere locatie voor de Maasbrug ook een optie is. Zou dat een locatie kunnen zijn die de grens overschrijdt waardoor aan de Nederlanders kan gevraagd worden om mee te investeren? Het is uiteindelijk een brug die ook door veel Nederlanders gebruikt wordt.

Stijn Bex zegt dat hij niet beweerd heeft dat de minister geen inspanningen doet voor het klimaat. Het gaat erom dat hij in zijn schriftelijke technische vraag vroeg om per klimaatinspanning uit het Klimaatplan weer te geven hoeveel geld hierover in de begroting staat ingeschreven. Het antwoord dat hij hierop kreeg is, dat het onmogelijk is om dat te zeggen. De Groenfractie is bezorgd dat er onvoldoende aandacht gaat naar de inspanningen voor de klimaatdoelstellingen als niemand binnen de Vlaamse administratie kan zeggen welk bedrag daar tegenover staat. Hij vraagt daarom om dit opnieuw te bekijken en een grondiger antwoord te bezorgen.

De *minister* beaamt dat een nieuwe locatie voor de Maasbrug wordt onderzocht. Blijkbaar zijn er afspraken geweest, want het beheer en het onderhoud van de bruggen is grensoverschrijdend. Het is een brug over de Maas die sowieso de Grensmaas is. Begin 2022 hoopt ze meer te weten en dan kan ze meer informatie geven. Alleszins zal men met Rijkswaterstaat aan tafel moeten gaan zitten.

Wat de vraag van *Stijn Bex* betreft, zal de minister laten nagaan in welke mate een bijkomend antwoord mogelijk is.

III. Indicatieve stemming

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2021, bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Lydia Peeters, wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Bart CLAES,
voorzitter

Stijn BEX,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BBC	beleids- en beheerscyclus
BBT	beleids- en begrotingstoelichting
CEF	Connecting Europe Facility
CPE	charge point equivalent
CPT	Clean Power for Transport
DAB	dienst met afzonderlijk beheer
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
DBFM	Design Build Finance Maintain
EBS	elektrische bussystemen
EIB	Europese Investeringsbank
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
F.A.S.T.	Files aanpakken door een snelle tussenkomst
FBAA	Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (= FEU)
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
ITS	intelligent transportsysteem
KAR	korteafstandsradio
KB	koninklijk besluit
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
LED	light-emitting diode
LEZ	lage-emissiezone
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	langere en zwaardere vrachtwagen (in Nederland: langere en zwaardere vrachtautocombinatie)
MaaS	Mobility as a Service
MAV	mobilitieitscentrale Aangepast Vervoer
MCB	managementcomité van het beleidsdomein
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	milieueffectrapport
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (= STIB)
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
OVG	onderzoek verplaatsingsgedrag
PFOS	perfluorooctaansulfonaat
pps	publiek-private samenwerking
SBZ	speciale beschermingszone
SD	strategische doelstelling
STOP	eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer
TEC	Transport en Commun
VEKA	Vlaams Energie- en Klimaatagentschap
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VLAIO	Agentschap Innoveren en Ondernemen
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
VMS	Variable Message Signs
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde

VVM Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn
VVSG Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten