

ingediend op **15** (2022-2023) – Nr. 7-H
1 december 2022 (2022-2023)

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 2023

Documenten in het dossier:

- 15** (2022-2023) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
 - Nr. 2 t.e.m. 5: Amendementen
 - Nr. 7-A t.e.m. G: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie
- 14** (2022-2023) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- 13** (2022-2023) – Nr. 1: Algemene toelichting
- 13-V** (2022-2023) – Nr. 1: Beleids- en begrotingstoelichting
- 12-A** (2021-2022) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
- 16** (2022-2023) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof over de begroting
- 21** (2022-2023) – Nr. 1: Meerjarenraming
- 1466** (2022-2023) – Nr. 1: Ontwerp van programmadecreet

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;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

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 Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Toelichting door minister Lydia Peeters.....	4
1.1.	Inleiding	4
1.2.	Fiets.....	4
1.3.	Verkeersveiligheid.....	5
1.4.	Duurzaamheid	6
1.5.	Infrastructuurprojecten.....	7
1.6.	Budgettair.....	8
2.	Bespreking.....	9
2.1.	Onbeschikbaarheid van het GIP 2023, het advies van de MORA en het verslag van het Rekenhof	9
2.2.	Vragen en opmerkingen van de leden	11
2.3.	Antwoorden van minister Lydia Peeters.....	29
2.4.	Replieken.....	47
2.5.	Minister Lydia Peeters.....	52
2.6.	Bijkomende replieken en antwoorden van de minister.....	54
3.	Indicatieve stemmingen.....	56
	Gebruikte afkortingen.....	57
	Bijlagen: zie de dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 17 en 24 november en 1 december 2022 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2023. 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. 2022-23, nr. 13-V-1).

De commissieleden konden vooraf begrotingstechnische vragen schriftelijk indienen. Die vragen en de schriftelijke antwoorden van minister Lydia Peeters zijn, net als de presentatie die ze gebruikte bij de toelichting en de andere bijlagen, terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(De vergadering van 1 december 2022 werd als hybride vergadering georganiseerd.)

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

1.1. Inleiding

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de mobiliteitsuitdagingen immens zijn. De coronacrisis, maar ook de internationale conflicten, de energiecrisis en de inflatie hebben een enorme impact op de prijzen. Daarnaast is er ook nog de klimaatverandering. De opkomst van de elektrische wagen, elektrische fietsen, speedpedelecs zijn enerzijds uitdagingen, maar anderzijds ook opportuniteiten. Terugkeren naar business as usual is geen optie.

Er is een duidelijk urgentie om voor mobiliteit het roer drastisch om te gooien. De minister verwijst naar de mobiliteitsvisie van bij aanvang van de huidige zittingsperiode. De mobiliteit van de toekomst is een veilige, duurzame en slimme mobiliteit. De focus ligt op een drastische daling van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers, en op onder meer minder vervoersemisies en een betere doorstroming. Om al die doelstellingen te kunnen realiseren wordt er in 2023 opnieuw heel wat geïnvesteerd. De drie belangrijke speerpunten blijven dezelfde: fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid. De minister zal in een eerste deel dieper ingaan op die drie speerpunten en op de grote infrastructuurprojecten, en in een tweede deel op het budgettaire onderdeel.

1.2. Fiets

In de commissie is er veel aandacht voor het fietsbeleid. De minister wil fietsen volop promoten als duurzaam alternatief en mensen verleiden om de auto te laten staan en te kiezen voor meer duurzame oplossingen. De ambitie is om tegen 2030 te komen tot een model shift van 60-40 en in Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand van 50-50.

De fiets en andere tweewielers vormen een goed alternatief om mensen aan te zetten tot meer duurzame verplaatsingen. Ook het gezondheidsaspect speelt mee. Daarbij is veilig en comfortabel fietsen van groot belang en daarom blijft de minister volop investeren in meer fietsveiligheid en -comfort. In 2023 wordt opnieuw een bedrag van ruim 300 miljoen euro uitgetrokken voor investeringen in fietsinfrastructuur. Bij aanvang van de zittingsperiode had de Vlaamse Regering een steil groeipad voor fietsinfrastructuur voor ogen tot 300 miljoen euro in 2024. Door de relancemiddelen en door de klemtoon te leggen op het fietsbeleid is er nu voor het derde jaar op rij een bedrag van 300 miljoen euro aan middelen voor fietsinfrastructuur. In totaal voor deze zittingsperiode gaat het om meer dan 1 miljard euro.

Naast investeren wil de minister ook faciliteren door de lokale besturen subsidies toe te kennen voor onder meer veilige schoolroutes en schoolomgevingen. Daarnaast is er het Kopenhagenplan en geven de provincies extra ondersteuning. Verder werd het budget voor het Fietsfonds opgetrokken tot jaarlijks 15 miljoen euro. Er is het nieuwe fietsvademeccum voor de nieuwe, toekomstbestendige fietspaden.

Ook voor fietsers is verkeersveiligheid van groot belang. De minister wil dat de kruispunten maximaal conflictvrij zijn en wil doorstroming verlenen aan fietsers door de mogelijkheid om rechts af te slaan bij rood licht.

1.3. Verkeersveiligheid

De tweede belangrijke pijler is verkeersveiligheid. Gezien de verkeersveiligheidsstatistieken is een blijvende waakzaamheid de boodschap. Achter al die statistieken schuilt enorm veel menselijk leed en daarom zal de minister continu blijven monitoren en bijsturen. In juni 2021 legde ze een verkeersveiligheidsplan op tafel met ambitieuze doelstellingen: een vermindering van 25 procent van het aantal dodelijke slachtoffers tegen 2025 en een vermindering van 50 procent tegen 2030. Met de huidige cijfers zullen die doelstellingen niet gehaald worden. Men zal moeten blijven bijsturen en tal van bijkomende maatregelen moeten nemen en onderzoeken, ook in samenspraak met de lokale besturen. Het merendeel van de ongevallen gebeurt immers op lokale wegen en op wegen waar zone 30 en zone 50 van toepassing zijn.

Het verkeersveiligheidsplan bevat 37 concrete maatregelen. De actieve weggebruiker staat centraal. Dat is absoluut noodzakelijk omdat het aandeel van de actieve weggebruikers in de ongevallencijfers groot is. De 37 concrete maatregelen zal men continu monitoren en bijsturen, in samenspraak met experts en de taskforce Verkeersveiligheid die op zeer frequente basis samenkomt. Er zijn ook verkeersveiligheidstafels waar overleg plaatsheeft met lokale besturen en met de lokale politie en andere partners. De minister verwijst verder naar de semestriële voortgangsrapportage over verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid heeft te maken met infrastructuur en met het gedrag van elke weggebruiker. De infrastructuur is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, de Vlaamse overheid en de lokale besturen. De Vlaamse overheid blijft inzetten op veilige infrastructuur waarvoor heel wat extra middelen worden uitgetrokken zoals voor het conflictvrij maken van kruispunten, voor tunnels, bruggen, het herinrichten van wegvakken enzovoort. Ook de gevaarlijke punten verdienen continu aandacht. Bij aanvang van deze zittingsperiode stonden er nog veertig punten op de historische lijst van achthonderd gevaarlijke punten die dateert van het begin van de eeuw. Meer dan de helft is ondertussen weggewerkt. Het blijft de ambitie van de minister om tegen 2024 het laatste punt van die lijst weggewerkt te hebben. Daarnaast gaat alle aandacht naar de dynamische lijst van gevaarlijke punten. Van de lijst van 2021 is ruim 67 procent weggewerkt

Ook sensibilisering en educatie zijn en blijven belangrijke aspecten waarop de minister blijft inzetten. Sensibilisering rond de drie 'killers' in het verkeer: snelheid, drugs/alcohol en afleiding. Daar blijft de minister continu op inzetten. Er wordt bijgestuurd met meer gerichte campagnes als gevolg van de ongevallenstatistieken. Wat de e-steps en speedpedelecs betreft wordt samengewerkt met Mobia om aan fietshandelaars en autoverkopers een brochure te bezorgen met actuele versies van de wegcode en waarbij ook aan de gebruikers aandacht wordt gevraagd voor de verkeersveiligheid bij het gebruik van elektrische fietsen en speedpedelecs.

Over de keuringsinstellingen en rijexamencentra werd een audit besteld. Men zal dan nagaan, met de verkeersveiligheid voor ogen, welke wijzigingen nodig zijn. In opvolging van de evaluatie van IMOB, zal men werk maken van de rijopleiding voor

rijbewijs categorie B. De minister wil snel werk maken van een kaderdecreet om vervolgens via besluiten van de Vlaamse Regering te komen tot verbeterprocessen voor de rij scholen en de zelfstandige rijinstructeurs.

Een belangrijk sluitstuk van verkeersveiligheid is handhaving. In het verleden werden aan lokale besturen mogelijkheden gegeven voor de handhaving in de zone 30 en de zone 50 via GAS-boetes. De minister is verheugd dat heel veel lokale besturen daartoe initiatieven nemen. De lokale besturen zullen bevroegd worden om na te gaan welke gemeenten daar effectief mee aan de slag zijn gegaan. De Vlaamse overheid zal verder werken aan trajectcontroles op autosnelwegen en gewestwegen. Momenteel zijn er vijfhonderd trajectcontroles. Men blijft in overleg met de federale overheid om die trajectcontroles maximaal uit te lezen. Daarnaast zijn er mobiele trajectcontroles, roodlichtcamera's en snelheidscamera's mogelijk waar een vaste trajectcontrole niet mogelijk of wenselijk is, bijvoorbeeld bij wegenwerken. Met VLABEL werkt men samen voor controles op gewestwegen op niet-gekeurde voertuigen in het kader van verkeersveiligheid en duurzaamheid.

1.4. Duurzaamheid

De derde pijler is duurzaamheid. Alles wat klimaat aangaat is een heel belangrijke uitdaging waarmee men geconfronteerd wordt. Er moet worden gekozen voor meer duurzame verplaatsingen. Er moet werk worden gemaakt van de modal shift zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De minister verwijst naar het CPT-plan. Dat focust op personenverplaatsingen, zero-emissievoertuigen, de vergroening van collectief vervoer en transporten door meer duurzame verplaatsingen via het water en het spoor. Het CPT-plan en de laadinfrastructuur worden momenteel volop uitgerold. Begin 2021 telde Vlaanderen ongeveer vierduizend laadpaalequivalenten. Momenteel is dat ongeveer vijftienduizend. De minister is ervan overtuigd dat de vooropgestelde ambities uit het CPT-plan en de laadpalenvisie zullen worden gehaald. Men zal de evolutie van het zero-emissiewagenpark continu monitoren en opvolgen en indien nodig zal de minister bijsturen.

Ook de vergroening van het openbaar vervoer is zeer belangrijk. Er worden nieuwe e-bussen aangekocht in verschillende vormen en variaties. De standaardbussen werden begin 2022 besteld en worden eind 2022 of begin 2023 geleverd. Daarnaast hoopt de minister dat de raad van bestuur van De Lijn snel overgaat tot de bestelling van gelede en stadsbussen. Daarnaast wordt voorzien in de nodige laadinfrastructuur voor die bussen.

Bij duurzaamheid hoort ook de 'verleiding' van de verlichting op de autosnelwegen en gewestwegen. Dat vindt de minister een meer structurele maatregel en beter voor de verkeersveiligheid dan het wegens de energieprijzen doven van de lichten. Voor de gewestwegen werd in 2021 een bestek in de markt geplaatst. Door een vertraging bij het leveren van materialen kon de aannemer pas recent met de werken starten. In 2024 zal al de verlichting in het beheer van AWV 'verled' zijn. Op de autosnelwegen is al 20 procent verled. In het kader van de Septemberverklaring van 2022 werd een bijkomend budget van 25 miljoen euro uitgetrokken waardoor alle autosnelwegen in 2026 zullen voorzien zijn van ledverlichting.

Duurzaamheid betekent ook veel meer inzetten op collectief en openbaar vervoer, en op fietsverplaatsingen. De minister wil de fietsreflex promoten. Ze verwijst hiervoor naar wat ze eerder zei in het kader van de eerste pijler. Wat het collectief en openbaar vervoer betreft, staat 2023 volop in het teken van de uitrol van basisbereikbaarheid en het openbaredienstencontract 2023-2027 van De Lijn. Hierdoor kan De Lijn volop inzetten op een meer aanbodgestuurd programma, zodat meer reizigers worden aangetrokken. Dat is absoluut noodzakelijk na de impact van de coronapandemie die zorgde voor een enorme terugval in het aantal reizigers. De

minister wil de vroegere reizigers terugwinnen en bijkomend nieuwe reizigers aantrekken.

In de belbusregio Puurs-Sint-Amands wordt gestart met vervoer op maat. Daarna zal in 2023 worden ingezet op de verdere uitrol van basisbereikbaarheid.

Met het openbaredienstencontract werd aan De Lijn investeringszekerheid gegarandeerd. Boven op het reguliere investeringsbudget van ruim 140 miljoen euro is er voor de duur van het contract een bijkomend budget van 120 miljoen euro per jaar. Dat staat in contrast met het verleden maar is absoluut noodzakelijk door de investeringsachterstand bij De Lijn.

Een ander belangrijk dossier is dat van het leerlingenvervoer. Naar aanleiding van de Septembeerklaring van 2022 werden zowel voor het vervoer van deze leerlingen als voor de busbegeleiding extra middelen uitgetrokken voor het lopende en de volgende schooljaren.

Nog in het kader van duurzaamheid is er het thema waterbeheersing. Het biedt een antwoord op de klimaatuitdagingen. In het verleden waren er periodes van wateroverlast en zelfs een zogenaamde waterbom, maar ook periodes van extreme droogte. Als gevolg van de waterbom in de Vesdervallei werd een expertenteam onder leiding van Henk Ovink bijeengeroepen om te kijken welke antwoorden mogelijk zijn op die klimaatuitdagingen. Het rapport 'Weerbaar Waterland' bevat heel wat aanbevelingen waarmee de Vlaamse overheid aan de slag wil gaan en waarvoor 60 miljoen euro extra werd uitgetrokken. Over welke waterbeheersingsmaatregelen gaat het? Er is het sedimentbeheerconcept voor het Schelde- en Maasstroomgebiedsdistrict voor de periode van 2022 tot 2027. Het gaat om een aantal herstelwerken en werken die zorgen voor een vlotte doorstroming. Verder is er de uitvoering van het Sigma-plan waarvoor ook extra middelen worden uitgetrokken. Verder zijn er het Seine-Scheldeproject, het rivierherstel, de leien en de stuwen op de Dender, de Blue Deal, het project 'Kustvisie' en het masterplan 'Kustveiligheid'. De investeringsprojecten voor deze dossiers zijn terug te vinden in de BBT.

1.5. Infrastructuurprojecten

Voor minister Lydia Peeters zijn ook de infrastructuurprojecten heel belangrijk. Bij aanvang van de zittingsperiode heeft de Vlaamse Regering gesteld dat ze een investeringsregering wil zijn en dat ze een aantal belangrijke dossiers vooruit wil trekken. Normaal bezorgt de minister tijdens de begrotingsbesprekingen ook het ontwerp van GIP, maar de opmaak heeft vertraging opgelopen. Dat is het gevolg van de talrijke eerder geschetste uitdagingen zoals de energiecrisis, de inflatie enzovoort. Dat heeft een enorme impact op tal van infrastructuurwerken. Zo lang niet duidelijk was of er al dan niet bijkomende infrastructuurmiddelen voorhanden waren voor het Departement MOW, kon niet juist ingeschat worden welke werken konden worden uitgevoerd. De minister is daarom tevreden dat er 350 miljoen euro extra is om te investeren. Daar bovenop komt nog een bedrag van 85 miljoen euro om een antwoord te bieden op onder meer de energiecrisis. De minister hoopt op 1 december 2022 het ontwerp van GIP te kunnen bezorgen. De definitieve versie volgt begin 2023.

Tot de investeringen in infrastructuur behoort het assetmanagement. Daardoor wordt er niet meer ad hoc beslist waar er moet worden geïnvesteerd. Aan het begin van de zittingsperiode werden alle bruggen, tunnels, kaaien en dergelijke meer in kaart gebracht. Ze werden gerangschikt volgens een bepaalde quotering van 1 tot en met 5. Categorie 5 is infrastructuur in zeer slechte toestand en moet dringend aangepakt worden. Categorie 4 is in slechte toestand en moet ook aangepakt worden enzovoort. Deze zittingsperiode wil de minister de problemen van de in-

frastructuur die valt onder categorie 5, weggewerkt hebben. Voor categorie 4 worden ook heel wat investeringen gepland. De investeringen worden gefinancierd met de reguliere budgetten, maar ook zeventig kunstwerken via pps-projecten. Investerings in infrastructuurprojecten zijn een dynamisch gegeven want infrastructuur kan evolueren van bijvoorbeeld categorie 3 naar 4 als gevolg van een ongeval of extreme weersomstandigheden. Dat blijft men constant monitoren.

Een groot infrastructuurproject is de Noord-Zuidverbinding in Limburg. Dat is een dossier waar men al vijftig jaar over praat, maar waarbij de voorbije twee jaar een doorbraak werd bereikt. De minister dankt De Werkvennootschap en alle participanten die daar mee de schouders hebben ondergezet. In 2023 is het voorkeursbesluit voorzien waarna de uitwerkingsfase (bestekken en vergunningen) en de uitvoeringsfase volgen. De minister zal er persoonlijk over waken dat de vooropgestelde timing gerespecteerd blijft.

Verder zijn er nog meerdere pps-projecten op de rails gezet die verder worden uitgevoerd in 2023 zoals de eerder vermelde zeventig kunstwerken, beweegbare kunstwerken en sluizen, Gent-Dampoort en de vertramming van lijn 4 en 7 in Gent, de A8 in Halle, Londerzeel-Zuid in het kader van de ombouw van de A12 en de knoop Mechelen-Noord. Daarbij hoort ook de premetro Kerkstraat-Pothoekstraat in Antwerpen waarvoor op 15 juli 2022 het groene licht werd gegeven voor de aanbestedingsprocedure.

Voor de Oosterweelverbinding verwijst de minister naar de recente voortgangsrapportage (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/13 en 14). De minister zal erover waken dat de werken worden voortgezet binnen een robuust regelgevend kader voor het grondverzet.

In 2023 zal 'Werken aan de Ring' verder in het teken staan van tal van belangrijke fietsinvesteringen zoals de F2 en de tweede fase van de F204. Verder zijn er werken op de N8 en de studiekosten voor de A8. Binnen het Brabantnet zullen er werken uitgevoerd worden voor de ringtrambus en hopelijk zullen de laatste gronden voor de realisatie van de sneltram op de A12 definitief verworven worden. In 2023 wil de minister ook de omgevingsvergunning verkrijgen voor het DBFM-project voor het complex van de R0 en de A201. Voor de noordelijke ring R0 en de vier knopen op de R0-Oost wil ze verschillende planprocessen op touw zetten zodat vooruitgang kan worden geboekt voor die belangrijke investeringswerken.

Een ander dossier is de R4WO. In 2021 werd de voorkeursbieder aangeduid voor de grote pps-projecten voor de R4. In 2022 werden een aantal quick wins uitgevoerd langs de R4 zoals een turboverkeersplein en twee fietsbruggen. In 2023 wil de minister nog de laatste fietsbrug openen en de omgevingsvergunning verkrijgen voor de verdere werken.

Ten slotte is er nog ruim 50 miljoen euro extra boven op de reguliere budgetten voor onderhoudsinvesteringen die absoluut noodzakelijk zijn. Dat bedrag zal verdeeld worden tussen AWV en De Vlaamse Waterweg.

1.6. Budgettair

De minister overloopt de belangrijkste budgettaire evoluties. Het ontwerp van GIP hoopt ze alleszins tegen 1 december 2022 te bezorgen. Ze toont slide 15 met daarop de evolutie tussen de begrotingsaanpassing 2022 en de begrotingsopmaak 2023. De beleidskredieten stijgen met bijna 340 miljoen. Het gaat voor 2022 nog om een bedrag van 85 miljoen euro specifiek voor de prijsstijgingen, de inflatie en de indexaanpassingen. Voor de pensioenkosten van De Lijn voor 2022 is er 30 miljoen euro extra vanuit de algemene middelen toegewezen. Voor 2023 is er voor infrastructuurwerken ruim 100 miljoen euro extra, voor waterbeheersingswerken

60 miljoen euro extra, bijkomende werkingsmiddelen voor het aanbod van De Lijn 20 miljoen euro, 15 miljoen euro voor de verledning vanuit het Klimaatfonds, voor onderhoudskosten 50 miljoen euro extra en voor leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs voor het lopende jaar een bedrag van 11,4 miljoen euro. Voor de jaren nadien is er 25 miljoen euro voor uitgetrokken.

Slide 16 somt nog eens de belangrijkste budgettaire bijstellingen voor MOW op: bijkomende middelen ten eerste voor investeringen en onderhoud en ten tweede voor het Verkeersveiligheidsfonds. Voor dat laatste verwacht de federale overheid een stijging van 18,4 miljoen euro, wat het totaalbedrag voor het fonds in 2023 op 184 miljoen euro brengt. Ten derde zijn er de werkingsmiddelen van De Lijn. Voor reguliere kostendrijvers zoals de loonindexatie, brandstofprijzen en allerlei prijs-herzieningsformules zoals voor de exploitanten, is er 90 miljoen euro uitgetrokken. Andere extra middelen voor De Lijn zijn de eerder vermelde 20 miljoen euro voor extra aanbod, de middelen voor het leerlingenvervoer, de middelen voor het vooropgestelde groeipad en voor het groeipad voor vervoer op maat.

Belangrijk om te weten is dat men in 2023 geen gebruik meer kan maken van de relancemiddelen. In 2021 ging het om net geen 600 miljoen euro en in 2022 net geen 300 miljoen euro. Maar er is wel de eerder genoemde 340 miljoen euro extra. Vervolgens overloopt de minister de tabel op slide 17 met de details van de begrotingsopmaak en de evolutie ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2022.

Bij het Departement MOW is er een daling van 11 miljoen euro. Dat is ook het gevolg van een aantal uitgaven die verminderen, zoals voor de sluis van Gent-Terneuzen. Voor het vervoer op maat werd 6 miljoen euro aan bijkomende beleids- en vereffeningskredieten ingeschreven. Die middelen gaan naar De Lijn. Er is nog 3,7 miljoen euro extra voor stijgende energiekosten en baggerkosten.

Voor Lantis is er 11,2 miljoen minder in 2023, maar in 2022 werd al een heel belangrijk deel vastgelegd. De middelen voor de hoofdwerken van Oosterweel stijgen met 7,4 miljoen euro.

Voor De Werkvennootschap stijgen de middelen met 97,3 miljoen euro. Het gaat om extra kredieten voorzien vanuit het Vlaams Investeringsfonds en de aanwending van de begrotingsruiter. De Vlaamse Waterweg krijgt ten opzichte van 2022 59,9 miljoen euro erbij voor de waterbeheersing.

Voor De Lijn is er een stijging van ongeveer 197,8 miljoen euro. Het gaat om de extra werkingsmiddelen waar de minister al over sprak en over extra investeringsmiddelen voor 120 miljoen euro in het kader van het openbaredienstencontract. Dat komt naast het reguliere investeringsbudget van ongeveer 140 miljoen euro.

2. Bespreking

2.1. Onbeschikbaarheid van het GIP 2023, het advies van de MORA en het verslag van het Rekenhof

Volgens *Stijn Bex* is de bespreking van de begroting samen met de goedkeuring van de decreten een van de zeldzame manieren voor het parlement om het beleid te controleren en vorm te geven. Hij vindt het daarom belangrijk dat te kunnen doen op basis van zo volledig mogelijke informatie. De begrotingsdocumenten zijn bezorgd. Op 17 november lichtte de minister de begroting MOW voor 2023 toe met een bescheiden powerpointvoorstelling met vooral veel afbeeldingen. Daaruit bleek onder meer dat de minister vanwege de hoge inflatie het GIP nog niet kon delen met het parlement.

Stijn Bex wijst ook op de belangrijke adviezen van de MORA en van het Rekenhof. De MORA stelt dat de BBT onvoldoende concrete informatie bevat om, voorafgaand aan het parlementaire debat, over de aangekondigde beleidsplannen en -initiatieven inhoudelijk te adviseren. De MORA geeft een aantal kritische bemerkingen. Het informatiegehalte van de BBT laat op verschillende vlakken te wensen over: de cijfergegevens over de 'as is' in Vlaanderen ontbreken; met betrekking tot verschillende initiatieven ontbreekt een timing; belangrijke beleidsmaatregelen worden niet voldoende toegelicht; de informatie uit de BBT stemt niet altijd overeen met andere bronnen; de regelgevingsagenda is heel summier. Daarnaast stelt de MORA dat de omzendbrief en de regelgevingsprocessen onvoldoende worden nageleefd. Evenmin is er gerapporteerd over de realisatie van de effectief genomen maatregelen. Bovendien is de strategische meerwaarde van de BBT beperkt omdat ze nauwelijks een link legt met eerdere beleidsplannen of gerelateerde visies, bijvoorbeeld met betrekking tot klimaatplannen.

Het Rekenhof stelt vast dat de zeer hoge inflatie een enorme impact heeft op alle geplande werken. Zolang het GIP er niet is, kan die impact niet ingeschat worden (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 16/1, p. 35).

Stijn Bex vindt dat er, gezien de adviezen van de MORA en het Rekenhof, voorafgaand aan de vragenronde duidelijkheid moet komen over wanneer de minister met het GIP naar het parlement zal komen. Het ontbreekt hem immers aan essentiële informatie om zijn werk goed te kunnen doen.

Martine Fournier is het wat betreft het GIP eens met Stijn Bex. Maar zij wijst hem er wel op dat het parlement het GIP elk jaar pas vlak voor de begrotingsbespreking in de plenaire vergadering krijgt.

Wim Verheyden is het ook eens met de heer Bex. Het advies van de MORA is inderdaad geen vodge papier.

Ook *Els Robeyns* kan zich vinden in de opmerking van Stijn Bex.

Stijn Bex geeft *Martine Fournier* gelijk dat de begrotingsbesprekingen in het verleden altijd gevoerd zijn zonder het GIP, maar hij vindt het tijd dat dat verandert. De minister gaf ook aan dat dat de bedoeling is, maar zei dat het dit jaar nog moeilijk was door specifieke gebeurtenissen. Maar het parlement moet duidelijk aangeven dat het die documenten nodig heeft voor de begrotingsbespreking. Als de administratie en het kabinet tijd nodig hebben om de gegevens te verzamelen, moeten de parlementsleden meer tijd krijgen om de antwoorden op de technische vragen door te nemen. Stijn Bex vraagt om voor de verdere bespreking op 1 december 2022 een manier van werken af te spreken zodat de parlementsleden meer tijd hebben om dat te bekijken. Het parlement moet volgens hem het signaal geven dat zowel het Rekenhof als de MORA het GIP moeten kunnen meenemen als ze een advies geven over de begroting. Hij hoopt dat het in 2023 anders kan worden georganiseerd.

De *voorzitter* geeft aan dat de commissie nu al vragen kan stellen over de begroting. Op 1 december volgen dan de antwoorden, en kunnen er ook vragen gesteld worden over het GIP, dat de parlementsleden tegen dan ontvangen zullen hebben. De commissie moet dan ook stemmen.

Minister *Lydia Peeters* begrijpt dat Stijn Bex eigenlijk vraagt dat het GIP al in oktober of zelfs september klaar zou zijn. De BBT wordt ingediend in het parlement als ze klaar is, en vertrekt dan ook naar de MORA voor advies. Op dat moment werd nog nooit een GIP meegestuurd. Het werk aan het GIP begint pas als het ministerie weet wat de volledige budgettaire ruimte is, dus nadat de BBT is

goedgekeurd en de Septemберverklaring is afgelegd. Pas dan gaat men kijken welke projecten waar ingevuld moeten worden.

De commissie kent het totale budget al, en weet ook op welke projecten het beleid wil focussen: verkeersveiligheid, fietsinfrastructuur en duurzaamheidsaspecten. Voor de Blue Deal en Seine-Schelde Vlaanderen zal 65 miljoen euro extra worden vrijgemaakt, en onderhoud krijgt ook 50 miljoen euro extra, gefocust op fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid, bij De Vlaamse Waterweg en het Agentschap Wegen en Verkeer. Alle informatie die in de BBT staat over extra middelen, werd aan de parlementsleden doorgegeven.

Eind november krijgen de parlementsleden een ontwerp van GIP, maar dat wordt finaal pas goedgekeurd in het voorjaar van het volgende jaar. Minister Lydia Peeters stelt dat ze zich gehouden heeft aan de initiële agenda, waarbij de begroting in de plenaire vergadering van het parlement besproken zou worden in de week van 21 december, maar er werd nadien een week vervroegd naar de week van 14 december. Zodra het GIP klaar is, zal de minister het doorsturen naar het parlement. De MORA heeft het GIP nooit eerder gekregen dan het parlement, benadrukt de minister. De vorige jaren heeft de MORA ook altijd een advies gegeven zonder dat hij kennis had van het GIP.

De *voorzitter* stelt voor om de bespreking aan te vatten, en de vragen over het GIP, mochten die er zijn, naar 1 december te verschuiven. De leden stemmen daarmee in.

2.2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.2.1. *Annick Lambrecht*

Annick Lambrecht gaat in op het onderdeel verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is en blijft voor minister Peeters een absolute topprioriteit, met bijzondere aandacht voor de actieve weggebruiker. Maar *Annick Lambrecht* stelt vast dat er opnieuw meer slachtoffers vallen in het verkeer. De ambitie om te streven naar nul fiets- en voetgangersdoden tegen 2040 en nul verkeersdoden tegen 2050 is ver weg. Uit onderzoek van Vias institute blijkt dat het aantal verkeersdoden in België de eerste negen maanden van 2022 met meer dan 16 procent gestegen is ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar, tot 326. Meer dan een kwart van die slachtoffers was een voetganger of een fietser. Het aantal fietsdoden steeg zelfs van 31 naar 49. Dat is het hoogste aantal van de afgelopen tien jaar. In Vlaanderen steeg het aantal verkeersdoden van 166 naar 171 in dezelfde periode. Dat is het hoogste aantal sinds 2016.

Alle waarschuwingsslampen staan op rood, stelt *Annick Lambrecht*. De maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan dat midden 2021 werd voorgesteld, hebben nog geen enkel effect. Als de minister geen extra maatregelen neemt, dan is Vision Zero in Vlaanderen ten dode opgeschreven. *Annick Lambrecht* vraagt welke maatregelen de minister zal nemen om een kentering te brengen in het aantal verkeersslachtoffers. Is ze nog altijd rotsvast overtuigd van haar ambitie om nul fiets- en voetgangersdoden te hebben in 2040, en nul verkeersdoden in 2050?

Recent gaf minister Lydia Peeters in de media aan dat ze zou onderzoeken of bepaalde maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan bijgestuurd kunnen worden. Dat vindt *Annick Lambrecht* de hoogste tijd. De administratie zou zich buigen over de ongevallencijfers. Die analyse zou minister Peeters dan meenemen in een werkprogramma 2023 en naar de taskforce Verkeersveiligheid. Heeft de minister al resultaten van die analyse?

De minister heeft verwezen naar een nieuw initiatief om een team op te richten dat ter plaatse gaat na een ernstig ongeval en een ongeval snel analyseert. Dat team kan dan nagaan of er quick wins mogelijk zijn om te voorkomen dat er nog meer slachtoffers vallen op dezelfde locatie. De minister heeft daarover overleg gehad met de verschillende provinciegouverneurs. Annick Lambrecht vraagt welk resultaat dat overleg opgeleverd heeft.

Ondertussen is er een nieuw voortgangsrapport in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 om de 37 maatregelen te onderzoeken. Met de ongevallencijfers in het achterhoofd vraagt Annick Lambrecht om dat op de agenda van een van de volgende commissievergaderingen te plaatsen.

De sensibiliseringscampagnes richten zich volgens de minister vooral op de drie killers in het verkeer: snelheid, afleiding en rijden onder invloed. Dat vindt Annick Lambrecht terecht. Te snel rijden veroorzaakt ongeveer een derde van alle dodelijke ongevallen, elk jaar vallen 150 doden door afleiding in het verkeer, en alcohol speelt een rol bij een op de vier dodelijke ongevallen. Het ontbreekt volgens Annick Lambrecht echter aan concrete maatregelen om die drie killers aan te pakken. Sommige maatregelen liggen volgens haar nochtans voor de hand. Zo zijn alle experts het erover eens dat het verlagen van de algemene snelheidslimiet in de bebouwde kom naar 30 kilometer per uur een positief effect zou hebben. Vooruit vraagt om 30 kilometer per uur in de bebouwde kom als algemene regel in te voeren, en 50 kilometer per uur waar de verkeersveiligheid gegarandeerd is, bijvoorbeeld als er brede voet- en fietspaden zijn. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is de zone 30 al langer de norm en dat zorgde er voor een daling van de ongevallencijfers. Drie vierde van de voetgangers die gedood worden bij een verkeersongeval, laten het leven in de bebouwde kom, en dat terwijl de bebouwde kom eigenlijk de plek is waar men het veiligst zou moeten zijn als voetganger of fietser. Zone 30 maakt een stad leefbaarder en veiliger en de verhoogde verkeersleefbaarheid kan ervoor zorgen dat mensen meer durven te kiezen voor de fiets. Dat is niet enkel een vooruitgang qua verkeersveiligheid, maar veroorzaakt ook een duurzame modal split.

De minister verwijst naar de evaluatiestudie van Vias institute over de verlaging van de snelheid buiten de bebouwde kom van 90 naar 70 kilometer per uur in 2017. Dat zorgde voor 23 procent minder doden en zwaargewonden. Gelijkaardige cijfers kan men volgens Annick Lambrecht ook verwachten als men de snelheid in de bebouwde kom zou verlagen. Dat niet doen kost volgens haar jaarlijks tientallen gewonden en honderden doden. Annick Lambrecht vraagt zich af hoeveel studies nog moeten bewijzen dat 30 kilometer per uur in de bebouwde kom de verkeersveiligheid ten goede komt. De minister verwijst als antwoord altijd naar het afwegingskader zone 30. Annick Lambrecht vraagt haar hoeveel steden en gemeenten door het afwegingskader al de stap hebben gezet naar een ruime of algemene zone 30 in de bebouwde kom. Welke andere maatregelen ziet de minister nog om dat dramatische cijfer fors naar beneden te krijgen?

Net als Vias institute is Vooruit al langer vragende partij voor een rijbewijs met punten. België zakt qua verkeersveiligheid steeds verder weg in de Europese ranking. Dat zou volgens Vias institute te maken hebben met het feit dat bestuurders bepaalde overtredingen kunnen blijven begaan. Uit verschillende studies blijkt dat er een link is tussen recidive en een verhoogde betrokkenheid bij ongevallen. Daarom vraagt Annick Lambrecht aan minister Lydia Peeters om expliciet mee haar schouders te zetten onder dat rijbewijs met punten in Vlaanderen.

De spreker verwijst naar de intentie van de minister om een fietsreflex te creëren bij de Vlaming, vooral voor korte verplaatsingen. Dan zijn, volgens haar, goede en veilige fietspaden wel de voorwaarde. In het recent aangepaste Fietsvademeccum is een van de meest opvallende aanbevelingen de installatie van een nieuwe norm

voor fietspaden: 2 meter in elke rijrichting, en 3 meter voor een tweerichtingsfietspad. Annick Lambrecht wil weten of de minister er een idee van heeft hoeveel procent van de fietspaden vandaag niet voldoen aan die nieuwe norm, en hoeveel procent er versneld aan zullen voldoen.

Annick Lambrecht stelt dat er de voorbije jaren een grote kloof was tussen de aangekondigde middelen en de effectieve realisaties. Het budget dat voorhanden is, gaat blijkbaar niet naar nieuwe, mooie fietspaden. Daarom vraagt Annick Lambrecht met aandrang om de investeringen in fietsinfrastructuur niet on hold te zetten.

Wat de modal shift betreft, bevestigt ze dat die tot doel heeft om het aandeel van de fiets bij functionele verplaatsingen in 2025 op 20 procent te krijgen. Volgens het regeerakkoord moeten de duurzame modi in Vlaanderen op 40 procent komen. Maar volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen is dat momenteel slechts 20 procent. Acht de minister het nog realistisch om de beoogde 40 procent te halen?

Vervolgens wil de spreker voor de dynamische lijst van gevaarlijke verkeerspunten en de historische lijst van zwarte punten weten hoeveel punten erop staan, hoeveel er opgelost zijn in 2022 en, in het geval van de eerste lijst, hoeveel erbij zijn gekomen en of de minister tevreden is over de snelheid van de aanpak.

Een volgend thema dat Annick Lambrecht aansnijdt is dat van de speedpedelecs, die twintig keer meer ongevallen veroorzaken dan andere fietsen. De gebruikersorganisatie Speed Pedelec Vlaanderen pleit daarom voor een apart rijbewijs. In de BBT pleit de minister voor een behendigheidstest. De spreker vraagt zich dan ook af hoever het staat met die plannen en hoe ze concreet zullen worden gerealiseerd.

Wat betreft de verbetering van de controle en handhaving van zwaar vrachtvervoer in schoolomgevingen merkt Annick Lambrecht op dat er net voor de zomer een wetsvoorstel van Vooruit is goedgekeurd in de Kamer over de mogelijkheid voor lokale besturen om onbemande camera's in te zetten om dat toegangsverbod voor zware vrachtwagens te controleren. Ze wil graag weten of minister Peeters weet heeft van lokale besturen die hiervan gebruikmaken, met hoeveel ze zijn, en of de minister de implementatie ervan zal stimuleren.

Annick Lambrecht gaat verder in op het thema van de veilige schoolomgevingen met de subsidie die lokale besturen hiervoor kunnen aanvragen, wat ze een goede zaak vindt. Maar hoe zullen de besturen daarvan op de hoogte gebracht worden, hoeveel budget is ervoor voorzien en wat zijn de voorwaarden? De spreker benadrukt dat ook de knelpunten op de schoolroutes moesten worden weggewerkt en vraagt daar naar de stand van zaken.

Verder wil ze ook graag weten hoeveel (operationele) trajectcontroles Vlaanderen telt en of er in dat verband overleg geweest is met het federale niveau. Zo ja, wat was daar de uitkomst van? Wordt er een verdere activatie van de huidige trajectcontroles uitgerold?

Tot slot heeft Annick Lambrecht het nog over het gevaarlijke lachgas, naar aanleiding van een verbod op de verkoop ervan dat vanaf januari in Nederland wordt ingevoerd. Hoe staat de minister tegenover een algemeen verbod voor het gebruik en bezit van lachgas, met uitzondering van het gebruik voor professionele doeleinden? Ook hier peilt ze naar het eventuele overleg met het federale niveau en ook naar de sensibilisering van jongeren over de gevaren van lachgas.

2.2.2. Martine Fournier

Martine Fournier stelt dat 2023 een jaar vol uitdagingen wordt, met onder andere de uitrol van de basisbereikbaarheid die stapsgewijs zal starten. Maar vooraleer die hervorming succesvol kan worden uitgerold, is er nog veel te realiseren, aldus de spreker. Ten tweede staan ook de vergroening van het wagenpark in Vlaanderen en dat van De Lijn op de agenda. Ten derde verwijst ze naar de verkeersveiligheidscijfers die evolueren in slechte zin, vooral voor fietsers en voetgangers. Ze hoopt dat in 2023 de vruchten te zien zullen zijn van de initiatieven van de minister zoals de MIA-proefprojecten, de subsidies voor veilige schoolroutes en de vele investeringen in fietsinfrastructuur. Een vierde punt dat Martine Fournier aanhaalt, zijn de files, die nog nooit zo lang waren. Ze hoopt dat de doorstromingsmaatregelen en de investeringen in fietsinfrastructuur, een kilometerheffing voor bestelwagens en het telewerk er een antwoord op kunnen bieden. Tot slot verwijst ze naar de stijgende energieprijzen en de inflatie die maken dat er op een verstandige manier moet worden omgesprongen met de vele geplande infrastructuurinvesteringen.

De spreker vindt het goed dat de sleutelwoorden van de BBT van minister Lydia Peeters duurzaamheid, veiligheid en innovatie zijn, met bijkomende middelen voor De Lijn, voor investeringen in aanleg en onderhoud van infrastructuur en voor energiemaatregelen. Maar ze stelt dat naast middelen ook daadkracht nodig zal zijn om al die uitdagingen het hoofd te bieden en zo de regeerperiode af te sluiten met een positieve balans.

In dat kader heeft Martine Fournier nog enkele specifieke vragen voor de minister. Ten eerste heeft ze enkele vragen over het nieuwe openbaredienstencontract met De Lijn waarin er investeringsruimte voor vervangingsinvesteringen en vergroening en een exploitatiebudget van boven het miljard euro voorzien zijn. Ze weerlegt vanuit de cd&v-fractie daarmee ook expliciet de kritiek dat er niet geïnvesteerd wordt in De Lijn.

Maar volgens haar staat of valt het succes van openbaar vervoer met een goede dienstverlening, en daar knelt het bij De Lijn door personeelstekort, absentieïsme, een dalende betrouwbaarheid en stiptheid, en de veiligheid van de chauffeurs die in gevaar is. De spreker vindt het vreemd dat die elementen nauwelijks aan bod komen in de BBT. Daarom peilt ze naar de extra maatregelen die zullen worden genomen om het personeelstekort aan te pakken, de dienstverlening te verzekeren en de stiptheid en de veiligheid te verhogen.

Wat het leerlingenvervoer betreft, bepaalt de BBT dat er extra budget komt om ook de rest van het schooljaar en de volgende schooljaren de rittijden voor de leerlingen van het buitengewoon onderwijs onder de negentig minuten te houden. Martine Fournier bevestigt dat de minister hiermee tegemoetkomt aan een vraag uit de resolutie van de meerderheidspartijen (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1026/5) om op korte termijn bijkomende inspanningen te leveren voor de meest problematische situaties. Een andere vraag uit die resolutie betrof de uitwerking van een fundamentele hervorming van het leerlingenvervoer. De evaluatie van de proefprojecten in dat kader door Deloitte leidde tot de nodige aanbevelingen. De spreker vraagt zich af welke stappen de minister verder zal ondernemen om de aanbevelingen om te zetten en wat er gaat gebeuren met de lopende proefprojecten. Zullen die eventueel uitgebreid worden?

Een tweede punt betreft openbare werken, waarvoor een aanzienlijk budget voorzien werd voor de gestegen kosten voor onderhoud en voor investeringen in weginfrastructuur. Martine Fournier vreest dat het bijkomende budget toch niet voldoende zal zijn om de gestegen inflatie en energieprijzen op te vangen en dat projecten toch achteruitgeschoven zullen worden. De keuzes die dan gemaakt

worden, worden weergegeven in het GIP. De spreker vraagt wanneer het GIP voor 2023 en dat voor de twee volgende jaren beschikbaar zullen zijn. Dan is er ook nog een vraag over welke criteria de minister zal hanteren bij de keuze van de projecten die uitgesteld of achteruitgeschoven moeten worden.

Het derde thema, verkeersveiligheid, vindt Martine Fournier ook heel belangrijk. Volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute steeg het aantal verkeersdoden in Vlaanderen van 166 naar 171. Dat is het hoogste aantal sinds 2016. Het aantal letselgevallen is gestegen met 13 procent. De stijging is vooral te zien bij fietsers, maar ook voetgangers blijven extra kwetsbaar. In de BBT staat dat het de ambitie blijft om te streven naar nul fiets- en voetgangersdoden tegen 2040 en naar nul verkeersdoden tegen 2050. Het gaat jammer genoeg niet de juiste richting uit. Er moet een tandje bijgestoken worden. De minister levert heel wat inspanningen: ze investeert in heel veel middelen voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur en ze startte een plan op om snel in te grijpen op locaties waar ongevallen gebeurd zijn. Hierover werd een opstartvergadering gehouden met de provinciegouverneurs en eind november is er een opstartvergadering met de betrokken administraties. De spreker vraagt de minister een stand van zaken van deze opstartvergaderingen. Ook in het kader van verkeersveiligheid werd het MIA-project opgestart. Hoever staat de uitrol ervan? Hoeveel locaties werden er al aangepakt op basis van MIA? Wat is de verdere doelstelling?

Er wordt al een tijdje gewacht op de hervorming van de rijopleiding. In de BBT staat dat de Vlaamse Regering in 2023 de herinvoering van het verplicht vormingsmoment en de verlengde oefenperiodes op een bevoegdheidsconforme manier zal realiseren zoals voorzien in de herziening van de rijopleiding uit de vorige regeerperiode. Martine Fournier hoopt dat de hervorming van de rijopleiding er spoedig komt en ze vraagt wanneer men die mag verwachten.

In heel Vlaanderen is er een hoge behoefte aan vrachtwagenparkings. Iedereen kent de beelden van de lange rijen vrachtwagens op de pechstroken langs de autosnelwegen. Er loopt een studie die nu bijna afgerond zou moeten zijn. Is er al nieuws over? In de BBT staan ook ambities over plaatsen waar het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens uitgebreid zal worden, zoals in Jabbeke en in Tongeren. De spreker mist er de vermelding van de belangrijke parking van Rekkem, een toegangspoort tot Vlaanderen en België. Werd die van de lijst geschrapt of wordt die alsnog uitgevoerd?

Er is het proefproject van de LZV's. Het is een goede zaak dat de voorwaarden versoepeld zijn. Er is ook een sterke groei van het aantal deelnemende bedrijven, vooral in samenwerking met Nederland. Het probleem is dat het nog niet Europees geregeld is. De tonnage die de grens mag oversteken verschilt van land tot land. Er is al een akkoord met Nederland. Is er al een overleg geweest met Frankrijk om te zien of een grotere tonnage vanuit Frankrijk de grens naar België of Vlaanderen mag oversteken?

Ondanks corona en het telewerk dat eruit voortgevloeid is, blijven de files op de wegen indrukwekkend. De minister stelt dat men de kilometers moet vergroenen en verschuiven. Federaal minister Vincent Van Peteghem levert al een belangrijke bijdrage door het vergroenen van bedrijfswagens. Op het vlak van het verschuiven van verkeer verwijst de Vlaamse minister naar het gebruik van het spoor en de binnenvaart. Welk doel heeft de minister voor ogen met betrekking tot het aandeel van vervoer over het water? Welke maatregelen neemt de minister bijkomend om het aandeel van de binnenvaart te verruimen? Wanneer komt er een doorbraak met betrekking tot het belangrijke kanaal Bossuit-Kortrijk? De meerwaarde van dat kanaal schuilt in de lussen die worden gecreëerd waardoor er een link tussen de Leie en de Schelde ontstaat, zodat men kortere afstanden kan afleggen. Hier-

door zou de trafiek tegen 2040 kunnen verviervoudigen indien men inzet op watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal.

Om de 'camionettisering' tegen te gaan, is de kilometerheffing voor bestelwagens een belangrijk punt. Wanneer zijn de resultaten van de studie bekend? Plant de minister in deze zittingsperiode nog een initiatief op dat vlak?

2.2.3. Rita Moors

Rita Moors vindt het goed dat verkeersveiligheid een van de prioriteiten is binnen de BBT, zelfs een van de drie grote pijlers die centraal staan. Dat is de enige juiste keuze want de weg naar de vooropgestelde doelen is nog zeer lang.

In 2023 zal het investeringsritme aangehouden worden. Die investeringen zijn broodnodig als men de algemene verkeersveiligheid structureel wil verhogen. Ook zal er verder gewerkt worden aan het wegwerken van de gevaarlijke punten op de historische lijst. Dat gaat vaak over quick wins. Dat is ook een goede zaak, maar het zou sneller kunnen.

MIA is een initiatief waarmee de minister versneld werk wil maken van meer verkeersveiligheid door minder regels, meer efficiëntie en een betere samenwerking. Welke realisaties zijn er tot op heden op het terrein? *Rita Moors* vindt het mooi dat de eerste resultaten van de twee MIA-proeftuinen in Limburg en West-Vlaanderen eraan komen, maar ze wil snel meer realisaties zien omdat ze echt gelooft in het MIA-project.

Het is de ambitie om de herziening van de wegcode in 2023 af te ronden. Welke zaken dienen daar nog te gebeuren?

De uitrol van GAS 5 is in verschillende lokale besturen gestart. Daar moeten nog kinderziektes opgelost worden. Wanneer gaat de minister de update van die regelgeving voorzien?

In 2022 waren er meermaals ongevallen waarbij onaangepaste snelheid en afleiding meestal aan de basis ervan lagen. Het netwerk van trajectcontroles wordt verder uitgebreid. Op basis van jaarlijkse analyses zullen er trajectcontroles generaliseerd worden op twintig locaties op gewestwegen en op enkele locaties op autosnelwegen. Welke mobiele trajectcontroles plant de minister? Hoeveel heeft Vlaanderen er al in zijn bezit of hoeveel plant de minister er nog aan te kopen?

Vervolgens stelt *Rita Moors* enkele vragen over grote infrastructuurwerken in Limburg. Er zou versneld werk gemaakt worden van de realisatie van de insteekhaven in Lummen. Wat is daar de stand van zaken? De Noord-Zuidverbinding zit in een uitwerkingsfase. Er is al veel werk verricht, samen met Vlaams minister Zuhair Demir. Maar nu is het cruciaal dat elke stap zorgvuldig afgewerkt wordt. Wat is de stand van zaken voor dit complexe project? Loopt alles volgens de vooropgestelde planning? Spartacuslijn 2 zou eind 2022, begin 2023 aanvangen. Wat is de concrete stand van zaken van Spartacuslijn 1 en 2? Wanneer denkt de minister dat deze twee lijnen operationeel zullen zijn? Voor de grensoverschrijdende spoorwegverbinding Hamont-Weert zijn aan Vlaamse zijde alle voorbereidingen getroffen om de verbinding mogelijk te maken. Nu moet Nederland op zijn grondgebied nog de nodige stappen zetten en de verbinding afwerken. Zijn er in die spoorwegverbinding nog vorderingen gemaakt? Zijn er daarover nog gesprekken gepland met Nederland?

Voor Vias institute moet er, naar het voorbeeld van Nederland, doelgericht ingezet worden op de sensibilisering van jongeren. Het effect van het gebruik van lachgas in het verkeer, vaak in combinatie met alcohol, is nefast voor de verkeersveiligheid.

Plant de minister een sensibiliseringscampagne om specifiek het rijden onder invloed van lachgas te ontraden bij jongeren? Hoe reageert de minister op het voorstel van Vias institute? Welke initiatieven koppelt ze eraan? Is er inzake de problematiek rond lachgas samenwerking met de minister van Welzijn? Zijn er beleidsoverschrijdende initiatieven? Zo ja, welke?

2.2.4. *Wim Verheyden*

Wim Verheyden leest in de inleiding van de BBT dat mobiliteit constant in beweging is en wordt bepaald door diverse factoren: van economie over ecologie tot technologie. De Vlaams Belangfractie erkent dat de mobiliteitstoekomst gekoppeld is aan die uitdagingen van morgen. Men werd en wordt nog altijd geconfronteerd met nogal wat crisissen, zoals de coronacrisis, internationale conflicten, de energiecrisis, de klimaatverandering, de opkomst van elektrische wagens, de opmars van elektrische fietsen en speedpedelecs. Dat zijn inderdaad stuk voor stuk uitdagingen en opportuniteiten, maar de vraag is hoe ermee zal worden omgegaan.

De minister zegt dat een terugkeer naar business as usual voor haar geen optie is. *Wim Verheyden* is het daarmee eens: alles is in evolutie. Maar de vraag is hoe de minister de veranderingen wil doordrukken. Volgens haar is de urgentie groot en moet de teneur dringend omgegooid worden. Voor haar is de mobiliteit van de toekomst veilig, duurzaam en slim, en dat met het oog op een drastische daling van het aantal verkeersdoden, minder vervoersemissie, een betere doorstroming en een vermindering van de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit. Dat klopt allemaal en de spreker staat er ook achter, maar de vraag is of de minister wel openstaat voor alle evoluties inzake mobiliteit. Op basis van een aantal vragen om uitleg die hij onlangs stelde met betrekking tot onder andere nieuwe brandstoffen, durft hij te betwijfelen of de blik van de minister ook gericht is op al die andere nieuwe evoluties. Bovendien is ze ook niet bereid om een aantal maatregelen terug te schroeven, bijvoorbeeld met betrekking tot de deeltjestellingen voor dieselveertuigen.

Volgens *Wim Verheyden* wil minister Peeters haar doelstellingen koste wat het kost realiseren door de gewone man en vrouw het mes op de keel te zetten waardoor ze genoodzaakt zullen zijn hun wagen aan de kant te laten staan en naar een inefficiënt openbaar vervoer gedreven zullen worden. Ondanks het geforceerd doorvoeren en invoeren van de basisbereikbaarheid, drijft ze – misschien zonder dat ze het weet, maar hij betwijfelt dat – heel wat mensen, vooral in de meer landelijke gebieden, regelrecht de vervoersarmoede in.

Om de doelstellingen te realiseren, plant de minister in 2023 opnieuw heel wat investeringen met – inderdaad – bijzondere aandacht voor de fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Dat zijn drie facetten waar de spreker achter kan staan. Een eerste vraag heeft dan ook betrekking op de fiets. Net zoals dit jaar voorziet de minister in 2023 opnieuw een belangrijk investeringsbudget voor de aanleg en de verbetering van fietspaden om zo de fietsreflex te verbeteren. Daarbij wordt prioritair ingezet op meer fietsveiligheid en meer fietscomfort, door de krachten te bundelen met lokale besturen, de provincies en bedrijven. Ondanks de al gebeurde investeringen en ondanks het feit dat de minister ook in 2022 op die manier heeft gewerkt, verslechteren de ongevallencijfers echter nog altijd. *Wim Verheyden* wil weten waar het dan tot nu toe fout loopt en welke maatregelen genomen zullen worden om de cijfers opnieuw de goede richting uit te sturen.

De eerste resultaten van de twee MIA-proeftuinen in Limburg en West-Vlaanderen komen er ook aan. Daar zullen de nodige lessen uit getrokken worden en de toepassing van die – volgens de minister succesvolle – praktijk zal worden veralgemeend naar heel Vlaanderen. De spreker kan ontkennen noch bevestigen of de

proeftuinen succesvol zijn en vraagt zich dus af waarop minister Peeters zich baseert. De resultaten van beide studies zijn er immers nog altijd niet.

Hij houdt zijn hart vast bij het onderzoek naar de introductie van de deeltjesteller voor een verbeterde controle van emissie van benzinevoertuigen en zware dieselvoertuigen. Hij wil weten of dat beter voorbereid zal worden, in samenspraak met de industrie en de garagesector, alvorens de test wordt ingevoerd, om te voorkomen dat dezelfde problemen opduiken met de benzinevoertuigen als er nu zijn met de dieselwagens.

De aanpak voor het leerlingenvervoer wordt voortgezet om de rijtijd voor leerlingen uit het buitengewoon onderwijs onder de negentig minuten te brengen en te houden. De minister wil daarnaast ook de kwaliteit van en naar de school structureel verhogen. Volgens Wim Verheyden zijn er nog een 1700-tal leerlingen die moeilijkheden hebben. Zijn er ondertussen nog nieuwe initiatieven genomen om de cijfers terug te dringen? Zo neen, wat zal de minister dan doen om ervoor te zorgen dat het probleem in 2023 in ieder geval volledig opgelost is?

Er zal ook werk gemaakt worden van een efficiënter en duurzamer goederen-transport, onder meer via de proefprojecten voor langere en zwaardere vrachtwagens en de 48-50-tonnageregeling. Wat zijn de resultaten van die proefprojecten? In het dagelijkse verkeer komt men dergelijke combinaties immers weinig tot bijna nooit tegen, aldus Wim Verheyden. Hoeveel bedrijven doen er ondertussen een beroep op en wat houdt hen eventueel tegen? Welke opmerkingen hebben ze? In het Verenigd Koninkrijk zijn dubbeldekcargo's al langer een vertrouwd beeld, maar ze hebben er daar ook hun infrastructuur moeten aanpassen. Zijn er ook hier aanpassingen nodig, als die vrachtwagens op de weg worden toegelaten? Zo ja, zijn er dan cijfers over wat dat zal kosten?

De verdere uitbreiding van de estuaire vaart blijft inderdaad een aandachtspunt. Hoe verlopen de gesprekken met Nederland? Wim Verheyden denkt dat er concurrentiële overwegingen meespelen die er eventueel voor kunnen zorgen dat die onderhandelingen niet zo goed vooruitgaan. Hij verwijst daarbij naar de uitdieping van de Westerschelde. Volgens de minister zal men de komende maanden wellicht verdere stappen kunnen zetten, maar zijn er nog wat juridische onduidelijkheden. Kan ze daarover meer duidelijkheid verschaffen?

Vanaf de tweede helft van dit jaar en in 2023 zal er een versnelling hoger geschakeld worden met projecten die inhoudelijk invulling geven aan de Vlaamse havenstrategie. Eindelijk, oordeelt de spreker, want die zijn toch al even geleden door de commissie en het parlement gejaagd. Om welke projecten gaat het dan precies?

In 2023 zal er ook een verhoogde investering worden uitgevoerd in het Sigmaplan. Over welke investeringen gaat het? Gaat het over de creatie van, onder andere, bijkomende overstromingsgebieden?

Wat de inzet op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor het personenvervoer betreft, zal in 2023 voornamelijk rond twee onderdelen gewerkt worden: de operationele uitrol van de openbaarvervoerplannen en de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. Dat laatste zal gepaard gaan met de operationalisering van die mobiliteitscentrale, de aanleg van Hoppinpunten, de noodzakelijke aanpassing aan verkeerslichten en het toegankelijk maken van haltes – de minister verwijst daarbij naar het masterplan Toegankelijkheid. Er zal ook gestart worden met de uitrol van het vervoer op maat. Dat is heel wat, zegt Wim Verheyden. Er zijn een aantal vertragingen geweest, een aantal eerdere uitdagingen konden niet worden uitgevoerd. Zal de minister de timing nu wel kunnen aanhouden?

Er zal ook onderzocht worden in welke mate de procedure voor het Fietsfonds vereenvoudigd kan worden. Wim Verheyden wil weten hoeveel gemeenten en steden daar al van gebruikmaken en welke impact de minister van de beoogde vereenvoudiging verwacht.

Samen met de federale overheid en andere gewesten zal Vlaanderen ook werk maken van een uniform fietsregistratiesysteem ter preventie van fietsdiefstal en ter promotie van fietsgebruik. Zullen de gemeenten daarbij betrokken worden? Hoe zal dat georganiseerd worden? Is dat registratiesysteem gratis of zal men daarvoor een bijdrage moeten leveren?

Over de fietsveiligheid en De Lijn wordt in samenwerking met diverse partijen, waaronder de stad Gent, de Fietsersbond en de vzw Reizigersbond, een onderzoek gevoerd. Dat peilt naar mogelijke maatregelen om fietsongevallen op tramsporen aan te pakken. Volgend jaar zal er ook verder ingezet worden op het uitwerken van ontwerpmaatregelen en op onderzoek in functie van een oplossing om de rails al dan niet volledig op te vullen, in samenwerking met bedrijven. Wordt er ook met Antwerpen overlegd? Antwerpen heeft immers de meeste tramsporen in het Vlaamse Gewest. Wordt er in Antwerpen en Gent aan preventie gedaan tegen het kruisen van tramsporen, vooral bij regenweer? Worden daarrond sensibiliseringscampagnes voor fietsers opgezet?

Met het oog op de veiligheid van de reizigers en de medewerkers van De Lijn zal agressie op en rond het openbaar vervoer aangepakt worden. Daar is ook een dag eerder nog over gepraat in de plenaire vergadering (*Actuele vragen* VI.Parl. 2022-23, nr. 131). Wim Verheyden neemt dat voornemen met een grote korrel zout. De minister kondigt nu inderdaad een aantal maatregelen aan, maar op welke termijn zullen die uitgevoerd worden? De spreker blijft erop aandringen dat de minister dat lik-op-stukbeleid, samen met haar federale collega van Justitie, eindelijk op de rails zet en er ook daadwerkelijk werk van maakt. Als ze meer reizigers naar het openbaar vervoer wil en ze haar chauffeurs wil behouden, zal ook daar een serieuze tand moeten worden bijgestoken.

Met het masterplan Toegankelijkheid wil men de halte-infrastructuur tegen 2030 toegankelijker maken. 50 procent van de haltes van het kernnet en het aanvullend net moet toegankelijk zijn tegen 2030 zodat ongeveer 70 procent van de reizigers kan rekenen op een toegankelijke rit. De betrokken haltes werden bepaald vanuit de vervoerregio's. De spreker merkt op dat het over een termijn van zeven à acht jaar gaat, terwijl er nu nog een enorm tekort is aan toegankelijke haltes. Hij vraagt zich dan ook af of dat haalbaar is. Heel wat gemeenten hebben zelf ook nog heel wat werk met betrekking tot hun toegankelijke haltes. Hoe wil de minister die gemeenten daarin verder stimuleren? Komt er een vervolg aan het verlenen van subsidies naar aanleiding van het masterplan Toegankelijkheid?

In het kader van de investeringen inzake de vergroening van de busvloot, zou men tegen 2030 twintig stelplaatsen willen klaarmaken voor het laden van elektrische bussen. Hoeveel kost het om die stelplaatsen aan te passen? Zullen dat voldoende stelplaatsen zijn om al de elektrische bussen die zullen worden aangekocht zonder problemen op te laden?

Met het oog op een vlotte doorstroming en meer verkeersveiligheid wordt er werk gemaakt van een goed incidentenmanagement. Wim Verheyden heeft de indruk dat de reddingsstrook op de snelwegen nog altijd niet opgevolgd wordt. Hoe denkt de minister dat te verbeteren? In de praktijk wordt immers vaak nog gebruikgemaakt van de pechstrook. Wat de werfbeveiliging betreft, is er een slecht voorbeeld van het plaatsen van semivaste veiligheidscamera's te vinden op de ringbrug aan het Sportpaleis. Die bevinden zich aan het einde van de werken, waar het verkeer opnieuw aantrekt. Dat heeft, naar zijn mening, niets met veiligheid te maken, laat

staan dat het incidenten voorkomt bij bestuurders die de werken en het reguliere verkeer te snel naderen. Het heeft volgens Wim Verheyden eerder te maken met het vergroten van de pakkans om geld in het laatje krijgen.

Wat het personenvervoer over het water betreft, loopt er sinds de zomer van 2022 een marktverkenning inzake De Waterbus op de Schelde. Op basis van de resultaten wordt de nieuwe gunning in de markt gezet. Hij vraagt hoever men daarmee staat, of de trajecten waar De Waterbus ingezet zal worden, bekend zijn en of De Waterbus ook buiten de Antwerpse regio ingezet zal worden. Er is immers vraag naar dat laatste, onder andere vanuit zijn eigen gemeente. Hij hoopt dat de minister dat mogelijk maakt zodat er ook andere aanlegplaatsen, buiten de steden, voorzien worden.

De Vlaamse Waterweg deed een screening van terreinen langs het Albertkanaal die mogelijk als watergebonden industrieterreinen ontwikkeld kunnen worden, aldus de spreker. Tegen het einde van 2022 zal die door het dagelijks bestuur van ENA beoordeeld worden. Hij vraagt of die beoordeling er al is en, zo ja, over welke terreinen het gaat.

Wim Verheyden vermeldt vervolgens dat er in 2023 gewerkt zal worden rond het impulsprogramma Binnenvaart in het kader van het hinterlandbeleid. De Vlaamse overheid heeft samen met Lantis, de haven van Antwerpen-Brugge en North Sea Port Flanders een tijdelijk en uitdovend pakket van financiële steunmaatregelen voor de binnenvaartsector voorbereid om een deel van de extra kosten te dekken die gepaard gaan met het inleggen van de corridorshuttles. Vier van de vijf corridorshuttles worden uitgevoerd door Danser Group, een Nederlands bedrijf dat zich profileert als oer-Hollands, aldus de spreker. Dat krijgt dus Vlaamse overheidssteun. Hij heeft hier geen probleem mee, de Nederlanders staan nu eenmaal vrij ver wat betreft binnenvaart. Maar hij vraagt of er geen Vlaamse bedrijven beschikbaar zijn die in aanmerking komen, om zo de lokale schippers te steunen. Hij denkt daarbij ook aan de Oosterweelwerf, waar heel wat Nederlandse binnenschepen ingezet zullen worden om de gronden te vervoeren. Indien er Vlaamse bedrijven zijn, wil hij weten waarom ze niet gecontacteerd werden.

De spreker leest in de BBT dat het project brugverhoging op het Albertkanaal versneld zal worden afgerond, mede dankzij de relancemiddelen. Hij vraagt hoeveel middelen uit de relance daaraan besteed worden.

In 2023 wordt ook verder ingezet op de invoering van het Scheepvaartdecreet. De minister kon nog geen antwoord geven over de timing wanneer de Onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en -incidenten op binnenwateren operationeel zal zijn. Er zouden in de toekomst nog een aantal concrete afspraken gemaakt moeten worden met de federale overheid over het verdelen van de kosten, de rapporteringslijnen aan de Vlaamse instellingen, de evaluatie van het werk en de ondersteuning van de Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen door de Vlaamse overheidsdiensten bij specifieke onderzoeken. In de loop van 2022 zou daarover verder overlegd worden om vervolgens de samenwerkingsakkoorden uit te rollen. Hij vraagt naar de stand van zaken ervan.

Wim Verheyden geeft aan dat zijn fractie volledig achter de pijpleidingen als volwaardige transportmodus voor Vlaanderen met betrekking tot de energietransitie staat. Op basis van een opgestelde synthesesnota wordt er gewerkt aan een beleidsvisie rond pijpleidingen als volwaardige transportmodus. Hij vraagt hoever die visie staat en in welke richting die gaat.

Het voorjaar van 2022 stond ook in het teken van het operationaliseren van de uitrol van de nota Vlaamse havenstrategie. Die Vlaamse havenstrategie werd eind 2021, net zoals de bijhorende samenwerkingsovereenkomsten met de havens rond

strategische projecten, goedgekeurd door de Vlaamse Regering. In de tweede helft van 2023 zal er een versnelling hoger geschakeld worden met projecten die invulling geven aan die strategie. Wim Verheyden vraagt welke projecten dat zijn.

Het is de ambitie van de minister om te blijven streven naar nul fiets- en voetgangersdoden tegen 2040 en nul verkeersdoden tegen 2050. Hij gaat ervan uit dat iedereen daar ook achter staat. Samen met de fietsveiligheid is de fietsinfrastructuur de grootste bekommernis in Vlaanderen rond het fietsbeleid. Men wil bredere fietspaden, beter onderhouden wegen en duidelijke voorrangregels. Hij wijst erop dat 40 procent van fietsend Vlaanderen zich tevreden toont, maar dat een vierde zeer ongelukkig is met de fietsinfrastructuur in zijn regio en dat de overige 36 procent er ook niet erg enthousiast over is. De minister kondigde aan dat ze in 2023 15 procent extra middelen zal voorzien voor de onderhoudsbudgetten van het Agentschap Wegen en Verkeer. Een belangrijk deel daarvan is voor de fietspaden. Hij vraagt hoe groot dat deel is.

Wat de toegankelijkheid van theorie-examens betreft, groeit door de toename van anderstalige kandidaten de vraag om de beperking op het aantal talen waarin getolkt wordt, op te heffen, aldus Wim Verheyden. Hij vraagt of de minister die reedenering volgt. De visie van zijn fractie is immers dat iemand die deelneemt aan het verkeer in Vlaanderen, toch een minimum aan Nederlandse taalvaardigheid moet hebben. Hij vraagt zich af wat diverse campagnes van de Vlaamse overheid en dynamische borden met teksten anders baten. Het zou beter zijn om anderstaligen een bijkomende minimale kennis van het Nederlands of van de drie erkende landstalen te laten voorleggen alvorens ze een Belgisch rijbewijs kunnen behalen.

De keuringscentra en de rijexamencentra vormen het voorwerp van een audit, onder andere gericht op klantgeoriënteerde processen. Naar hij vernomen heeft vanuit de garagesector is daar nog heel veel werk aan. Tegen het einde van 2022 zou de minister daar de resultaten van verwachten. Hij vraagt of die resultaten inmiddels gekend zijn en wat de aanbevelingen zijn.

2.2.5. *Stijn Bex*

Stijn Bex vindt de drie basisuitgangspunten in de beleids- en begrotingstoelichting van de minister zeer positief: inzetten op fietsen, verkeersveiligheid en vergroenen. Dat zouden ook de beleidsprioriteiten zijn van een groene minister op de bevoegdheid Mobiliteit volgens de spreker. Hij complimenteert de minister dan ook voor het maken van de juiste keuzes.

Hij vraagt de minister om grondig kennis te nemen van het kritische advies van de MORA. Het gaat niet enkel over de beschikbaarheid van het GIP, maar het gaat echt over de manier waarop vanuit de administratie en door de minister inzage wordt gegeven in de actuele stand van zaken, de doelstellingen en de huidige resultaten. Dat is voor *Stijn Bex* heel belangrijk om te kunnen inschatten in welke mate het beleid de doelstellingen effectief bereikt. Er waren daar de voorafgaande weken verschillende discussies over. Als men kijkt naar de opnieuw toenemende files of naar de opnieuw stijgende cijfers voor verkeersongevallen, moet men erkennen dat men er met de huidige ingrepen helaas niet geraakt.

Stijn Bex heeft in zijn technische vragen gefocust op de impact van de sterke inflatie en de stijgende bouwkosten op de begroting. Hij hoopt daarover op een grondige manier van gedachten te kunnen wisselen. Als bouwkosten op een jaar tijd enorm stijgen, moet dat toch een impact hebben op wat gerealiseerd kan worden met de middelen die voorliggen. Dat wordt ook gezegd door het Rekenhof: het is onzeker in welke mate de in 2023 geplande projecten kunnen worden gerealiseerd met de kredieten zoals die nu in de begroting zijn ingeschreven (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 16/1, p. 35-36). Er wordt specifiek verwezen naar fietsinfrastructuur,

verkeersveiligheidsmaatregelen, maatregelen in verband met de kustveiligheid, maatregelen in verband met gevaarlijke punten.

Hij verduidelijkt dit aan de hand van een concreet voorbeeld: de aangekondigde extra werkingsmiddelen voor De Lijn. De minister heeft 142 miljoen euro extra binnengehaald, wat de Groenfractie een zeer goede zaak vindt. Maar als men kijkt naar waar die 142 miljoen euro voor zal dienen, gaat 53,1 miljoen euro ervan naar de indexering van de lonen, 37,3 miljoen euro naar prijsherzieningsformules in verband met brandstof en elektriciteit en is 20 miljoen euro compensatie voor gemiste inkomsten wegens de coronadip in de vervoersvraag. Stijn Bex beweert zeker niet dat het slecht of onlogisch is dat die extra middelen erbij komen. Maar als de minister zegt dat er na de jarenlange besparingen van de vorige ministers, onder de huidige minister budget bij komt voor De Lijn, is minstens 100 van die 142 miljoen euro geld om ervoor te zorgen dat De Lijn in 2023 kan blijven doen wat ze in 2022 gedaan heeft. Van de resterende 42 miljoen euro gaat 23,4 miljoen euro naar leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs en busbegeleiding. Alles bij elkaar is de stijging van de werkingsmiddelen van De Lijn dus beperkt tot een 20 miljoen euro. In verhouding tot het totale bedrag van de werkingsmiddelen van De Lijn betekent dat de facto met de hoge inflatie dat er geen mogelijkheid is om een beter aanbod voor de reiziger te voorzien. Het is belangrijk om dat te erkennen, aldus de spreker. Het is goed dat het budget erbij komt, maar het betekent niet dat het openbaar vervoer daardoor beter zal worden.

Bijgevolg vraagt Stijn Bex zich af in welke mate de extra middelen die worden voorzien op andere vlakken zullen volstaan om minstens hetzelfde te kunnen blijven doen. Wat dat betreft, blijft de spreker op zijn honger zitten. Klopt het dat de minister heeft beslist dat er 85 miljoen euro bij moest komen in 2022 om de meerkosten van werken te kunnen betalen en dat ze ook nog 70 miljoen euro voorziet om meerkosten op werken van 2022, waarvan de facturen in 2023 nog moeten worden ontvangen, te kunnen betalen? Klopt het dat er daarbij op geen enkele manier rekening werd gehouden met de meerkosten van werken die de minister in 2023 plant en dat men nog zal moeten bekijken of alle ambities wel kunnen worden gerealiseerd?

Stijn Bex maakt die vraagstelling concreet aan de hand van een dossier dat niet rechtstreeks onder de bevoegdheid van de minister valt, het Fietsfonds. De 150 miljoen euro werd toegewezen aan de gemeenten en de provincies volgens enerzijds het '2 euro plus 1 euro'-principe en anderzijds het '1 euro plus 1 euro'-principe. De werken zullen wellicht meer kosten dan oorspronkelijk was voorzien, aangezien de gemeenten dat dossier een hele tijd geleden hebben opgemaakt. Hoe wordt er geregeld wie meer moet opleggen: de gemeenten of de Vlaamse overheid? Of geeft Vlaanderen hetzelfde bedrag maar moet er minder mee gebeuren? Kan de minister een globaal beeld schetsen van de impact ervan op alle geplande investeringen? Hoeveel van de extra middelen gaan over het counteren van de inflatie, hoeveel gaat echt naar extra beleid? Waar zullen de extra middelen niet volstaan om de inflatie te counteren en zal er in de feiten minder kunnen gebeuren?

De versnelling van de uitrol van basisbereikbaarheid die minister Peeters naar voren schoof, is eigenlijk geen versnelling, maar het afvoeren van die hervorming. In tegenstelling tot de oorspronkelijke bedoeling van de meerderheid krijgt De Lijn opnieuw de regie van het openbaar vervoer in handen net zoals het vervoer op maat. Binnen de beperkte budgettaire context zal De Lijn een aantal lijnen verleggen of een minder gebruikte lijn afschaffen om dan naar een meer gebruikte lijn te verplaatsen. Ten gronde komt er niets in huis van de grote omwenteling van het openbaar vervoer. Stijn Bex betreurt dat. Hij ziet niet in hoe de maatregelen van de minister en de middelen die ze ter beschikking heeft, zullen leiden tot een beter openbaar vervoer. Dat is een gemiste kans.

In een recent debat over de files zei Vooruit dat er eerst alternatieven moeten worden voorzien vooraleer de slimme kilometerheffing wordt doorgevoerd. Groen is het daarmee eens. Op een aantal plaatsen zijn er al degelijke alternatieven voor de auto. Op andere plaatsen moet er een nultarief worden geheven, zodat mensen die geen alternatief hebben niet worden gestraft. Zonder extra investeringen in het openbaar vervoer gaat het niet vooruit, want dan zijn er ook blokkages in andere dossiers, zoals de slimme kilometerheffing. Uiteindelijk blijft iedereen dan in de file staan. Dat is niet alleen problematisch wegens de frustraties en het tijdverlies van de mensen die in de file staan, maar ook om economische en ecologische redenen.

Vervolgens kaart Stijn Bex de maatregelen aan die niet rechtstreeks verband houden met het mobiliteitsbeleid, maar die wel belangrijk zijn om te doen wat moet op het vlak van klimaat en luchtkwaliteit. In haar BBT maakt de minister zich er nogal gemakkelijk van af door te stellen dat al die aspecten zullen worden gerealiseerd door de maatregelen die terug te vinden zijn in de BBT. De spreker betwijfelt of dat wel zo is. Ten eerste grijpt de minister niet genoeg door in haar mobiliteitsbeleid. Daarnaast wordt er te weinig vooruitgang geboekt in een aantal belangrijke maatregelen uit het Vlaamse Energie- en Klimaatplan waarin eind 2021 een pakket bijkomende maatregelen werd goedgekeurd om de broeikasgasemissies in de niet-ETS-sectoren te reduceren tot min 40 procent tegen 2030. Het blijft problematisch dat die verschillende maatregelen niet gekwantificeerd zijn. Men weet niet welke doelen er moeten worden gehaald om effectief tot de nodige reductie te komen. Er was ook een heel belangrijk aspect in dat klimaatplan waarbij Vlaanderen aan de federale overheid vroeg aan Europa een verbod te vragen op de verkoop van nieuwe auto's met verbrandingsmotoren vanaf 2029. Op Europees niveau is echter beslist om dat verbod in te doen gaan vanaf 2035. Dat heeft een zeer grote impact op de klimaatplannen op het vlak van mobiliteit van de Vlaamse overheid.

Welke andere maatregelen kunnen er worden genomen of welke maatregelen kunnen worden versneld om ervoor te zorgen dat die klimaatdoelstellingen toch worden behaald? Minister Lydia Peeters voert een versnelling door op het vlak van de ledverlichting. Dat is een zeer goede zaak, er wordt geld mee bespaard en het is goed vanuit milieuoogpunt. Die maatregel zal echter niet volstaan om het uitstel met zes jaar van de uitfasering van de wagens die op fossiele brandstoffen rijden te compenseren. Acht de minister het nog haalbaar dat de mobiliteitsdoelstellingen binnen het Vlaamse Energie- en Klimaatplan worden behaald binnen het voorziene tijdspad? Zal ze ook voor andere aspecten dan de ledverlichting binnen haar mobiliteitsbeleid voor een versnelling gaan, zodat de doelstellingen alsnog worden behaald? Aan welke maatregelen denkt ze dan?

Verschillende gemeenten hebben de afgelopen maanden bekeken of ze hun factuur voor de straatverlichting konden verminderen door die bijvoorbeeld 's nachts te doven. Het is niet zo evident om dat te doen en er moet rekening worden gehouden met de verkeersveiligheid. Maar indien de lokale besturen een bepaalde straatverlichting waarop ook gewestverlichting is aangesloten, willen doven, moeten ze eerst een document ondertekenen dat ze zelf de verantwoordelijkheid opnemen indien er daar ongevallen zouden gebeuren. De Vlaamse overheid wil dat niet dekken. Dat is een stevig afschrikmiddel. Het betekent concreet dat gemeentebesturen die een besparing van soms verschillende honderdduizenden euro's hadden voorzien koortsachtig op zoek moeten gaan naar alternatieven in hun budget. Weet de minister hoeveel gemeenten wel bereid zijn om dat document te ondertekenen en de verlichting te doven?

2.2.6. Bert Maertens

Ook voor *Bert Maertens* is het duidelijk dat de uitdagingen voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bijzonder groot zijn en blijven. Men moet verder-

gaan op de ingeslagen weg inzake veiligheid, de fiets, de modal shift, het tegengaan van files, infrastructuurwerken en -onderhoud enzovoort.

Hij heeft eerst een aantal vragen over de eerste strategische doelstelling. Bij de investering in de capaciteit en betrouwbaarheid van de vervoersnetwerken gaat het over DBFM-projecten die als potentiële Vlaamse pps-programma's worden uitgewerkt. Hij is benieuwd naar het DBFM-programma assetmanagement over de vernieuwing van zeventig kunstwerken, beweegbare kunstwerken en sluisen. Daarvoor werden de nodige studies opgestart. Bert Maertens verwijst naar de twee bruggen in zijn eigen stad Izegem. Wanneer is er duidelijkheid of dit met een pps zal gebeuren? Wat gebeurt er als dit niet zo zal zijn? Dan moet alles immers via de reguliere begroting worden voorzien.

Over de N8 tussen Ieper en Veurne wordt al decennialang gepraat en is al veel studiewerk verricht. De herinrichting van die gewestweg is in deelprojecten opgesplitst en deze zomer werd deelproject 1 opgestart, vanaf de E40 tot net voorbij de gemeentegrens van Alveringem. Is er zicht op de verdere timing van de uitrol?

Voor de beveiliging van de snelwegparkings wordt tegen het einde van dit jaar nog 6 kilometer hekwerk geplaatst op 19 parkings en camera's op 29 parkings. Uit het recent overleg over de impact van transmigratie op snelwegparkings in Vlaams-Brabant blijkt dat de overlast van transmigranten substantieel verminderd is. Bert Maertens wil graag weten of de minister zicht heeft op het effect van de beveiligde parkings op de overlast op en rond de parkings in de rest van Vlaanderen?

De minister stelt dat er prioritair werk wordt gemaakt van de aanpak van de bruggen in categorie 5, de slechtste toestand. In het reguliere budget van 2023 worden ook middelen voorzien voor de aanpak van verschillende bruggen in categorie 4. Bert Maertens gaat ervan uit dat dit in detail in het GIP staat? Naast het investeringsbudget in het GIP is er ook een onderhoudsbudget. Kan de minister de verhouding tussen onderhoud en investering duiden, omdat het onderhoud ook van cruciaal belang is?

De tweede strategische doelstelling gaat over het inzetten op de combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor het personenvervoer. AWV en de Fietsersbond zullen in elke provincie twintig prioritaire fietsknelpunten selecteren. Op basis van welke elementen gebeurt dat? Wat is de timing? Selecteren is iets anders dan uitvoeren. Waarom zijn het er twintig?

45 miljoen euro van het Kopenhagenfonds wordt overgeheveld naar de realisatie van fietssnelwegen. Waar wordt dat extra budget voor aangewend? Welke fietssnelwegen zullen versneld worden uitgevoerd?

Fietspaden en jaagpaden worden volgens Bert Maertens alleen gebruikt als ze verlicht zijn. De minister zal investeren in de verlichting van vrijliggende fietspaden en een honderdtal fietsoversteekplaatsen in overeenstemming met het lokaal bestuur. Kan de minister dit verder duiden? Gaat het over de gewestwegen of is het ruimer dan dat, zoals de schoolroutes?

Bert Maertens stelt iets opvallends vast in de begroting als het over de uitbouw van een aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer gaat. De minister geeft eerst aan dat als er aanpassingen aan de verschillende vervoerslagen zijn, die stap voor stap in heel Vlaanderen worden uitgevoerd. Een aanpassing of wijziging moet altijd aansluiten op de andere lagen van het net, namelijk het kernnet, aanvullend net en het vervoer op maat, om zo blinde vlekken te vermijden. Vervolgens stelt de minister in de BBT: "vertrekkend van het actuele aanbod wordt in golven – enkele keren per jaar – een optimale afstemming op de vraag geïnitieerd in overleg met de vervoerregio's en lokale besturen" (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 13-V/1, p. 17).

Er is dus enerzijds een top-downstramien dat blinde vlekken moet voorkomen en anderzijds wordt er bottom-up geluisterd naar de vervoerregio's. Zal dat niet voor conflicten zorgen? Hoe worden de beslissingen genomen? Hoe wordt alles op elkaar afgestemd?

Bert Maertens haalt ook het openbaredienstencontract aan, waarin wordt gesteld dat De Lijn ook beheerder van het vervoerssysteem zal worden. Dat moet de komende jaren nog verder worden uitgewerkt. Afhankelijk van de invulling zal ook het kader waarbinnen De Lijn werkt desgevallend aangepast moeten worden. De minister geeft aan daarrond een voorstel aan de regering te doen. Welke timing stelt de minister hiervoor voorop?

De minister stelde dat AWV in 2022 en 2023 nog bijkomende Hoppinpunten zal realiseren. Hij vraagt de minister over welke aantallen dat gaat en hoe die locaties worden bepaald.

Als het gaat over de versnelling van de modal shift voor vrachtvervoer, kijkt men niet alleen naar de binnenvaart maar ook naar het spoor. Daar moet de Vlaamse spoorstrategie een rol spelen, en de minister wil werk maken van het ondersteuningsprogramma 'Versnelling modal shift', met het oog op een shift van de continentale goederenvervoerstromen richting spoor. Het doel is om daarmee in 2023 van start te gaan. Is er al meer duidelijkheid over concrete acties?

Rond het Seine-Scheldeproject vraagt hij naar de verdere concrete timing voor een effectieve realisatie van het geheel, en dan in het bijzonder voor het stuk tussen Kortrijk en Menen. Wanneer is er duidelijkheid over de impact daar? Ook natuurherstel blijft een essentieel onderdeel van dat project. Zijn er concrete plannen of mogelijkheden om effectief te voldoen aan de doelstellingen en voorwaarden die inherent zijn aan het gesubsidieerde dossier bij Europa?

De N-VA pleit al lang voor een versoepeling van de regels rond de estuaire vaart, die bijvoorbeeld cruciaal is voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Op 16 maart 2022 werd in het Vlaams Parlement een resolutie aangenomen over de volledige schrapping van de reservatiestroken langs het Schipdonkkanaal (*Parl.St. VI.Parl. 2021-22, nr. 1140/5*). Maar daarbij was de voorwaarde dat er eerst stappen vooruit dienden te worden gezet rond de versoepeling van de voorwaarden voor die estuaire vaart. De minister gaf aan goede hoop te hebben dat er de volgende maanden verdere stappen kunnen worden gezet inzake de juridische onduidelijkheden. Wat is de stand van zaken? Waaruit leidt de minister af dat er goede hoop is?

Strategische doelstelling 4 gaat over het streven naar een slachtoffervrij vervoerssysteem. De minister onderzoekt samen met de andere bevoegde overheden of er een behendigheidstest kan worden uitgevoerd, specifiek voor speedpedelecs. Wat is het standpunt van de andere overheden daarin en heeft dat overleg al tot iets geleid?

Het staat buiten kijf dat het theorierijexamen voor het rijbewijs categorie B voor iedereen toegankelijk moet zijn. De vraag is alleen hoe men dat zal realiseren. Hij vraagt of de minister dan kijkt naar het loslaten van de beperking op het aantal talen waarin getolkt mag worden. Wat is haar standpunt op dat vlak?

Ook in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken moet sterk ingezet worden op innovatie. Men kijkt onder meer naar de zelfrijdende personenvoertuigen, waarvoor men wil kijken of de regelgeving aangepast dient te worden. Het verbaast hem dat men nog niet weet op welke manier de regelgeving aangepast moet worden. Wat is de timing?

De zevende strategische doelstelling gaat over de multifunctionaliteit van het transportnetwerk en de duurzaamheid ervan. Er bestaan verschillende systemen voor laadpaalinfrastructuur. De minister stelt dat de loketten voor het aanvragen van laadpalen werden geopend. Is er al zicht op het succes van die loketten, zowel bij overheden als bij de privémarkt? Als het gaat over laadinfrastructuur, dan moet men ook kijken naar het publieke domein, waar de steden en de gemeenten een belangrijke partner zijn. Maar volgens Bert Maertens vergeet men in dat verhaal nog een belangrijke partner, namelijk de NMBS. Zij beschikken bijvoorbeeld over grote parkings bij de Hoppinpunten, en die parkings kunnen belangrijk zijn voor het uitrollen van die laadinfrastructuur. Gebeurt er daarrond overleg met de NMBS?

Er werd aan het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg gevraagd om een screening te doen van marginale gronden voor wind- en zonne-energie. Hij vraagt of er ook nagedacht wordt over experimenten rond energiepontons op water dat niet bevaren wordt of onbevaarbaar is. Hij heeft vernomen dat er in de haven van Oostende al een proefproject loopt, maar hij vermoedt dat er in Vlaanderen nog meer mogelijkheden zijn.

2.2.7. *Els Robeyns*

Els Robeyns geeft aan dat de Vooruitfractie met deze BBT op haar honger blijft zitten. Ze noemt dit opnieuw een verloren jaar voor de mobiliteit in Vlaanderen. Het aantal verkeersdoden stijgt, men stond nog nooit zo lang stil in de file, en De Lijn blijft verder bussen en haltes schrappen. Het zijn vaststellingen die de urgentie en noodzaak van een ommezwaai in het Vlaamse mobiliteitsbeleid aantonen, meent ze. Haar partij vindt deze begroting dan ook een gemiste kans.

Sterk openbaar vervoer zou een evidentie moeten zijn in een kleine, dichtbevolkte regio als Vlaanderen. De grote hervorming, basisbereikbaarheid, blijkt echter een grote mislukking. Het openbaar vervoer speelt nochtans een sleutelrol in het voorkomen van files. Het is positief dat er extra middelen zijn gekomen voor De Lijn, maar ze denkt dat die hooguit zullen volstaan om de kosten te dekken, en niet om werk te maken van meer en beter openbaar vervoer. De Lijn zou dat ook zelf bevestigen. Ze leest ook niets over de betaalbaarheid van openbaar vervoer of over tarief- en ticketintegratie. Hoever staat de minister met haar voorstel voor een 1 euroticket?

Is er al duidelijkheid of er binnen basisbereikbaarheid één ticket en één tarief komt, en komt dat er dan ook voor vervoer op maat? Hoe staat ze ten opzichte van één combiticket voor de verschillende vormen van openbaar vervoer?

Vervoersarmoede vormt een niet te onderschatten probleem in Vlaanderen, en experts geven aan dat die armoede alleen maar zal toenemen door het invoeren van basisbereikbaarheid. Waarom hoort het terugdringen van vervoersarmoede niet tot de beleidsdoelstellingen van de minister? Ze dringt erop aan om hier toch de nodige aandacht aan te besteden.

Wat de vergroening van het openbaar vervoer betreft, blijkt de doelstelling om de centrumsteden tegen 2025 volledig emissievrij te maken, niet haalbaar. De minister is daarop met een nieuwe doelstelling gekomen, namelijk emissievrije bussen in de kernen. Waarom werd die doelstelling bijgesteld, en hoever staat het met de doelstelling om tegen 2035 alle bussen emissievrij te maken in Vlaanderen? Is die doelstelling nog wel haalbaar? Hoeveel procent van de bussen rijdt nu al emissievrij?

Bij de finalisering van het openbardienstencontract werd er aangekondigd dat er jaarlijks een extra investeringsbedrag van 120 miljoen euro voorzien zou worden,

zodat De Lijn de noodzakelijke investeringen kan doen. Zitten die extra middelen in deze begroting?

De Lijn kampt ook met personeelstekort en personeelsverloop, en in Gent en Antwerpen heeft dat al gevolgen gehad voor het aanbod, stelt ze. Bovendien blijkt een op de zes chauffeurs al na enkele maanden af te haken bij De Lijn. Het lijkt haar logisch dat men er alles aan probeert te doen om dat personeelsverloop tegen te gaan. De minister gaf al de belangrijkste redenen daarvoor aan: de werkorganisatie, de uurregeling, de vakantieregeling, het evenwicht tussen privé en werk. Els Robeyns vindt het daarom teleurstellend dat er in de BBT geen maatregelen aan bod komen om daaraan tegemoet te komen, en om De Lijn aantrekkelijker te maken als werkgever. Ook dat lijkt haar een gemiste kans.

Wat duurzaamheid betreft, geeft de minister aan zo veel mogelijk mensen te willen stimuleren om bewust om te gaan met mobiliteit, en bijvoorbeeld het verschil te maken met zero-emissiewagens. Vooruit noemt de overstap naar een groener wagenpark een goede zaak, maar dan is er ook nood aan voldoende laadpunten. Vlaanderen legt zichzelf als doelstelling op om naar 35.000 laadpaalequivalenten te gaan tegen 2025, maar de Vooruitfractie denkt dat die doelstelling niet zal worden gehaald. In 2022 zit men aan een derde van het noodzakelijke aantal laadpunten, en men ziet ook niet meteen een duidelijk plan van aanpak. Gelooft de minister zelf nog in die doelstelling tegen 2025? Daar is ook een doelstelling aan gekoppeld over het plaatsen van snellaadinfrastructuur, elke 24 kilometer langs snelwegen en grote verkeersassen. Hoe verloopt die uitrol, is die ambitie wel haalbaar?

De minister gaf ook aan dat elektrische wagens binnen tien jaar de norm zullen worden. Els Robeyns wijst erop dat het aandeel elektrische wagens in 2022 nochtans slechts 1,2 procent bedraagt. Het is ook een doelstelling van het Vlaamse Klimaatplan om het vanaf 2029 onmogelijk te maken om nog wagens met fossiele verbrandingsmotoren te verkopen in België. Hoe denkt de minister die doelstelling te realiseren?

In de BBT is er ook aandacht voor duurzame stedelijke logistiek: men wil efficiënte en emissievrije leveringen in steden bevorderen. Welke acties rolt men hiervoor uit, en is de minister er voorstander van om emissievrije logistiek in steden op termijn verplicht te maken?

Er is ook sprake van een verruiming van de kilometerheffing voor vrachtwagens en bestelwagens. De minister gaf aan dat daarrond een onderzoek loopt. De spreker vraagt wat de timing is van dat onderzoek.

Els Robeyns vraagt ook of er al zicht is op de meerkosten van grote investeringsprojecten, en of er bepaalde projecten uitgesteld dienen te worden.

Haar fractie had meer verwacht van de begroting en de BBT, net als de MORA. Ze kan zich dan ook vinden in de kritiek van de MORA. Zo ontbreekt er concrete informatie om te oordelen of het beleid en de bijbehorende doelstellingen op schema zitten. De minister zal in Vooruit altijd een partner vinden om te investeren in openbaar vervoer, en om de verkeersveiligheid drastisch te verbeteren. Maar de partij kan deze stilstand op het vlak van mobiliteit niet ondersteunen, besluit ze.

2.2.8. *Marius Meremans*

Marius Meremans wijst op de verontrustende vaststelling dat Vlaanderen sinds 2016 het hoogste aantal fietsdoden telt. Het aantal letselongevallen ligt in de eerste negen maanden van 2022 bovendien al 13 procent hoger dan in dezelfde periode in 2021. Als hij de reacties van onder meer de Fietsersbond leest op de

beleidsplannen en de begroting, dan blijken de oorzaken van die ongevallen niet echt gekend te zijn. Het ontbreekt Vlaanderen dus aan goede meetinstrumenten of data, concludeert hij. Men moet hier snel werk van maken, zodat men daar adequaat mee kan omgaan.

De Fietsersbond roept ook op tot een sensibiliseringscampagne. De minister wil daarbij vooral focussen op de killers in het verkeer: afleiding door gsm-gebruik, overdreven snelheid, dronkenschap. Maar het lijkt hem ook nodig om via een grootscheepse campagne te wijzen op de gevaren van de verhouding tussen fietsers en auto's onderling. Want steeds meer mensen nemen de fiets, bijvoorbeeld voor woon-werkverkeer, en men moet dat momentum grijpen om iets te doen aan de vele letselongevallen, en bijgevolg aan de vele dodelijke slachtoffers.

Het Kopenhagenplan beschouwt hij als een succes en hij vindt het belangrijk dat er een effect optreedt bij de lokale besturen. Hij denkt daarbij wel dat men dat Kopenhagenplan verder moet doortrekken, want steden en gemeenten hebben het moeilijk. Zij moeten hun investeringsprogramma gaan aanpassen om de financiële toestand onder controle te houden. Maar het is net doordat de Vlaamse overheid mee wil gaan financieren, dat steden en gemeenten gemotiveerd raken om hun fietsinfrastructuur op lokale wegen daarvoor aan te passen.

Marius Meremans erkent dat er wel degelijk investeringen gebeuren om de fietsinfrastructuur te verbeteren, maar de huidige verkeersongevallencijfers kan men echt niet aanvaarden, vindt hij. Er is nood aan een sense of urgency, waarbij er nog meer aandacht naar de fiets gaat. Men moet de lokale besturen blijven aanmoedigen om de nodige stappen te zetten rond fietsveiligheid in gemeenten en steden.

2.2.9. *Marino Keulen*

Zoals *Marino Keulen* het ziet, kondigt 2023 zich aan als een scharnierjaar voor het openbaar vervoer. Met de gefaseerde invoering van basisbereikbaarheid maakt Vlaanderen namelijk een fundamentele breuk met het verleden, van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd model en met het lokale niveau via de vervoerregio's aan het stuur.

Het idee van basisbereikbaarheid werd gelanceerd aan het begin van de zittingsperiode 2014-2019 en de ontwikkeling ervan heeft heel wat voeten in de aarde gehad, misschien zelfs meer dan initieel verwacht. Nog niet alle euvels zijn verholpen. Toch is het goed dat de minister vasthoudt aan 2023 om het nieuwe model, zij het gefaseerd, in te voeren. Dat kan alle betrokkenen alleen maar meer motiveren, na de vele jaren denkwerk, om verder te gaan. Bovendien vermijdt dat een al te grote schok en biedt het ook meer ruimte om indien nodig bij te sturen.

Ook wat de vergroening van de busvloot betreft, wordt 2023 een heel belangrijk jaar.

Bij de bespreking van de BBT voor 2022 lag de nadruk heel sterk op het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Een jaar later is dat probleem grotendeels van de baan: voor heel wat leerlingen buitengewoon onderwijs is de reistijd van en naar school merkbaar gedaald, tot een aanvaardbaar niveau. Als het goed is, mag het ook vermeld worden.

Een volgend punt is de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. In het begin kwamen de werkzaamheden maar traag op gang, maar ondertussen is er een zekere expertise ter zake opgebouwd en zijn er al tientallen bruggen verhoogd. Dat is cruciaal wil Vlaanderen een modal shift realiseren en meer vervoer over

water stimuleren. Een belangrijke vraag is wel hoeveel bruggen er nog verhoogd moeten worden.

Hoever staat de minister met de uitvoering van de aanbevelingen van het rapport 'Weerbaar Waterland'?

Naast het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs en basisbereikbaarheid kan minister Lydia Peeters ook een recordaantal investeringen op haar conto schrijven, aldus Marino Keulen. Vooral op het vlak van veilige fietsinfrastructuur kan de minister heel wat voorleggen, maar ook de vervanging van de brokkelbruggen is het vermelden waard.

Als het gaat over de modal shift en de gestegen filedruk, bestaat er geen mirakeloplossing. De oplossing zit in een optelsom van vele stappen en keuzes. Er zijn onder andere het autodelen en het laadpalenprogramma. Ook fietsverkeer promoten kan soelaas bieden. 55 procent van alle verplaatsingen gaat over een afstand van minder dan vijf kilometer. De discipline inbouwen om die afstanden met de fiets of gewoon te voet af te leggen, zou al een grote verbetering zijn. Andere cruciale aspecten zijn de eerder vermelde basisbereikbaarheid en het vrachtvervoer over het water, maar ook telewerk. Wat dat laatste betreft, voelt Marino Keulen dat velen het concept na de coronaperiode heel snel weer hebben losgelaten, terwijl het heel wat voordelen heeft, onder andere op het vlak van verkeer, maar ook op het vlak van productiviteit.

Marino Keulen eindigt zijn betoog met enkele specifieke vragen. Hoever staat de transitie-manager die zich bezighoudt met het emissievrij rijden en de verduurzaming van het vrachtvervoer? In de media leest de spreker daar soms kritische bedenkingen over, dus wat extra duiding is welkom.

Over MIA: hoe staat het met de grijze punten? Worden die punten ook aangepakt of blijft het vooral bij de zwarte punten?

De sluizen in Bocholt, Loozen en Blauwe Kei vormen een flessenhals voor watergebonden verkeer. Er zouden studies komen om de situatie ter plaatse te bekijken. Hoever staat het daarmee?

2.3. Antwoorden van minister Lydia Peeters

2.3.1. *Het GIP en extra middelen*

Minister *Lydia Peeters* komt eerst terug op de problematiek rond het GIP. Er was kritiek omdat het investeringsplan nog niet ter beschikking was gesteld bij de bespreking van de BBT. De minister schetste toen uit het hoofd hoe dat in het verleden ging, maar geeft nu de details mee. In 2019 werd het GIP aan het parlement bezorgd op 18 december. Het GIP 2021 is overgemaakt op 22 november 2020. Met het GIP 2022 gebeurde dat op 17 november 2021. Kortom, ook de voorgaande jaren werd het GIP pas ter beschikking gesteld van het parlement op het moment dat de BBT al lang was overgemaakt. Dat gebeurde ook telkens nadat de MORA een advies verleend had over die BBT. De eerdere kritiek doet de minister dan ook af als volledig onterecht.

Overigens heeft het kabinet zelf het GIP 2023 pas in de avond van 30 november ontvangen. Het werd snel gescreend en er werden nog enkele fouten opgemerkt, die werden rechtgezet. Met het oog op de bespreking op 1 december werd het dan ter beschikking gesteld van het Vlaams Parlement.

De minister wijst eens te meer op de grote prijsevoluties die aan de gang zijn, met grondstoffen die alsmaar duurder worden, en op de inflatie, met een heel sterke

prijshausse tot gevolg. Een en ander maakt het niet gemakkelijk om al de projecten die opgenomen zijn in het GIP en de investeringsplannen van de voorgaande jaren sluitend te krijgen. Het gaat telkens om achthonderd tot negenhonderd projecten. Bij de Septemberverklaring werd wel in extra middelen voorzien in de vorm van een bijkomend bedrag van 85 miljoen euro, ook nog voor het jaar 2022. Zo hoeven de projecten die men wou vastleggen in 2022, niet allemaal doorgeschoven te worden vanwege een gebrek aan middelen.

Minister Lydia Peeters herinnert er ook nog aan dat het GIP een ontwerp van GIP is, zoals ook in de voorbije jaren telkens het geval was. Wanneer het jaar volledig voorbij is, wordt gekeken welke projecten al dan niet doorgeschoven moeten worden naar het volgende jaar. De hoop is om tegen maart-april het definitieve GIP voor 2023 te hebben en dan ook de finale doorkijk naar de volgende jaren.

De minister kreeg ook vragen rond de bijkomende middelen in deze begrotingsopmaak, waaronder vragen over inflatie en stijgende kosten, en ook de vraag of de bijkomende middelen die opgenomen zijn in de BBT volstaan om een antwoord te bieden op alle uitdagingen die op Vlaanderen afkomen. Ze wijst er eerst en vooral op dat bij de opmaak van de BBT samen met al haar diensten alle technische fiches werden ingediend. Kort voor de Septemberverklaring heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken nog extra middelen toegewezen gekregen, om een antwoord te bieden op de prijshausses, de inflatie, de indexaanpassingen en de grondstofprijzen. Voor 2022 gaat het over een extra bedrag van 85 miljoen euro. Voor 2023 gaat het over 100 miljoen extra voor de investeringskosten en nog eens 100 miljoen extra voor het structureel onderhoud.

Bij aanvang van deze zittingsperiode heeft de Vlaamse Regering duidelijk de boodschap meegegeven dat ze een investeringsregering wil zijn. Naar het einde van het jaar had ze een groeipad van 635 miljoen euro. Dat betekent dat voor 2023 een bijkomend bedrag van 170 miljoen euro aan investeringsmiddelen is opgenomen.

Uiteraard zullen in 2023 alle aanbestedingsprojecten die opgenomen zijn in het investeringsplan duurder zijn dan een aantal jaar geleden. Een heel exact zicht heeft de minister daar nog niet op. Dat zal moeten blijken zodra de aanbestedingsprocedures zijn opgestart. De verschillende entiteiten binnen het Departement MOW hebben alleszins een en ander ingecalculerd en hebben bij de opmaak van het investeringsplan, in de mate van het mogelijke, rekening gehouden met de gestegen prijzen.

Naast de bijkomende investeringskosten van 285 miljoen euro die het beleidsdomein MOW toegewezen kreeg bij de Septemberverklaring zijn er ook nog specifiek de extra 60 miljoen euro voor het Sigmapijn, de 15 miljoen extra voor de verledning – wat vooral bij het Agentschap Wegen en Verkeer zit – en 31,4 miljoen euro extra voor De Lijn, onder andere bedoeld voor het leerlingenvervoer in 2022. Voor dat leerlingenvervoer is er de komende jaren nog eens 15 miljoen extra beschikbaar.

2.3.2. *Basisbereikbaarheid en De Lijn*

– Budget

In antwoord op de vragen over de basisbereikbaarheid en het dossier van De Lijn, zegt minister Peeters dat de bijkomende middelen voor De Lijn opgenomen zijn in de BBT. Ze wijst er wel op dat bij de opmaak en de goedkeuring van het openbariedienstencontract 2023-2027 al een extra investeringsbudget van 120 miljoen euro, naast het vaste basispakket van investeringen van 140 miljoen euro, opgenomen was. Dat komt op een budget van ongeveer 270 miljoen euro investeringen in De Lijn in 2023. Een eerste opstap van 55 miljoen euro was al toegekend in

2022, in 2023 komt daar 65 miljoen euro bij. Het goede nieuws voor De Lijn is dat zij nu gegarandeerd die extra investeringsmiddelen krijgen, wat in het verleden wel anders was.

De minister wijst er nogmaals op dat er ook een bijstelling van het budget van de werkingstoelagen is voor een bedrag van 142 miljoen euro. Dit bedrag wordt voornamelijk besteed aan een aantal vaste kostendrijvers die ook al opgenomen werden in de technische fiches: loonindexatie, brandstofprijzen, prijsherzieningsformules bij de exploitanten en bij het leerlingenvervoer. Verder verwijst ze ook nog naar de 20 miljoen euro extra uit de Septembeerklaring voor de exploitatiemiddelen van De Lijn om het aanbod op peil te houden, de 23,4 miljoen euro voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs, de 2 miljoen euro voor de exploitatiemiddelen die in het reguliere groeipad van het regeerakkoord bij aanvang van de zittingsperiode opgenomen waren, de 2,6 miljoen euro voor de financiering van basisbereikbaarheid in navolging van het nieuwe openbaredienstencontract, en tot slot 4,1 miljoen euro ter compensatie van de gestegen beschikbaarheidsvergoedingen. Dat zijn een aantal van de posten waar die extra werkingstoelagen naar toe gaan.

Voor het personeel en de extra middelen en maatregelen die daarvoor nodig zijn, is in de nodige budgetten voorzien. Er moesten tijdelijk een aantal aanbodaanpassingen gebeuren maar dat had volgens de minister niets te maken met een budgettaire krapte. Dat heeft te maken met de krapte op de arbeidsmarkt, de vergrijzingsgolf en een enorme wegkoop van personeel door de haven van Antwerpen. De minister onderstreept wel dat het personeelsverloop bij De Lijn niet anders is dan bij andere overheidsdiensten en dat ze van plan is om daarop te blijven inspelen. De Lijn heeft overigens al heel wat initiatieven tot een snelle rekrutering van bijkomend personeel genomen, zoals de optimalisatie van het onboarding proces, het inzetten op cultuur, een voortdurende training en ondersteuning van de teamcoaches en directe aanspreekpunten van de chauffeurs op de stelplaatsen.

In antwoord op de vragen over tarief- en ticketintegratie en over het voorstel van een 1 euroticket, herhaalt minister Peeters dat er daarvoor geen draagvlak was binnen de Vlaamse Regering. Maar ze geeft toe dat ze daar, in vergelijking met de recent gelanceerde 50 rittenkaart, de abonnementen en de sociale tarieven, waarbij de prijzen schommelen rond de 1,5 euro voor een rit, niet langer wou aan vasthouden. Ze wil wel inspelen op de flexibele tickets, waarin Vlaanderen koploper is. Wat het combiticket voor het openbaar vervoer betreft, is het overleg met de vervoerregioraden over de ticketintegratie nog lopende. Op het interministerieel overleg werd ook de tariefintegratie met de andere openbaarvervoerspelers, zoals NMBS, TEC en de MIVB, al meermaals besproken. Er is een interfederale werkgroep opgericht die zich toelegt op het dichtens van de operationele verschillen tussen de verschillende aanbieders van openbaar vervoer.

De reden waarom de term vervoersarmoede niet in de BBT voorkomt, is dat de minister geen vervoersarmoede wil introduceren, maar er vooral alles aan wil doen om die te voorkomen en daar blijvende aandacht voor heeft. Daarvoor werkt ze enerzijds met sterk verminderde tarieven voor een aantal specifieke doelgroepen, zoals mensen met het OMNIO-statuut en 65-plussers. Anderzijds bereidt ze ook een aantal maatregelen voor mensen in armoede voor, want het aantal sociale abonnementen zit in stijgende lijn.

– Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs

Minister Lydia Peeters geeft aan dat de aanbevelingen rond leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs in het kader van de evaluatiestudie van Deloitte gelijklopend zijn aan de conceptnota rond het leerlingenvervoer en de resolutie die in het

parlement werd goedgekeurd. Al die aanbevelingen en opmerkingen zullen in rekening worden genomen in het kader van de uitrol van nieuwe regelgeving.

De proefprojecten leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs blijven doorlopen tot de regelgeving is aangepast. Hierbij is de volledige Vlaamse Regering betrokken, en zeker de minister van Onderwijs, want het wetgevend werk rond leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs zit bij het Departement Onderwijs.

Het streefdoel van negentig minuten voor een enkele rit per kind blijft onverkort gelden, verzekert de minister. Maar het onderwijsaanbod is wat het is, en voor welbepaalde types leerlingen – bijvoorbeeld kinderen met gehoorproblematiek of gezichtsproblematiek – is het aanbod zeer beperkt. Als er slechts één aanbod per provincie is en het kind woont in een uithoek, dan is het vaak lang onderweg naar de onderwijsinstelling. Voor een beperkt aantal leerlingen zal er altijd een spanningsveld bestaan. Maar de minister benadrukt dat 95 procent van de leerlingen intussen een ritduur heeft van maximaal negentig minuten. Ze blijft met De Lijn en de onderwijsinstellingen continu alles bijsturen.

De minister erkent dat er een probleem is bij de prijzen die busmaatschappijen vragen. Die prijzen stijgen explosief. Dat ligt aan de leveranciers zelf, die winst proberen maken, maar ook aan de brandstofprijzen en de lonen.

Inzake data kan zeker nog wat bijgestuurd worden, geeft minister Lydia Peeters toe. Lange tijd was het idee om alles van leerlingenvervoer weg te halen bij De Lijn en via flexvervoer en de mobiliteitscentrale meer data te capteren om zo te komen tot een betere afstemming tussen vraag en aanbod. Die dataverzameling is absoluut noodzakelijk, net als het digitaliseringsproces. Momenteel zijn De Lijn en de mobiliteitscentrales bezig om de planningssoftware aan te passen. Er worden nu soms bussen besteld voor veertig, vijftig leerlingen, waar er de facto maar twintig leerlingen vervoerd moeten worden. Dat moet beter op elkaar afgestemd worden.

– Uitrol basisbereikbaarheid

Minister Lydia Peeters plant om in het parlement begin 2023 een presentatie te geven, samen met De Lijn, over de stand van zaken rond basismobiliteit. Voor de gefaseerde uitrol is besloten dat fase 0 al loopt aan het eind van 2022 en dat fase 1 start op 1 januari 2023. Vroeger sprak men bij basismobiliteit over een soort big bang waarbij alles van de ene dag op de andere zou moeten wijzigen: ritten, haltes, plannen. Daar wordt nu niet meer voor gekozen. De gefaseerde uitrol zal van onderuit gebeuren, in overleg met de lokale besturen en de vervoerregioraden. Daarbij wordt het vervoer op maat uitgetekend, maar ook wordt het vervoer op maat in de markt gezet en wordt het hele flexsysteem uitgerold om op die manier gestaag zowel het aanvullend als het kernnet aan te vullen.

De Lijn is samen met het Departement MOW bezig om dat in detail uit te rollen, stelt de minister. In elke vervoerregioraad zullen een aantal min of meer grote veranderingen komen. Dat kunnen aanpassingen zijn in een reisweg, in frequentie, het toevoegen of schrappen van functionele ritten, het aanpassen van haltes of van haltespreiding, het knippen of rechtekken van een bestaande lijn.

Daarnaast zijn er ook grotere maatregelen. In Brugge zal het stadsnet hervormd worden, rekening houdend met de kleinere bussen die daar besteld zijn. Men zal er ook nieuwe lijnvoeringen introduceren en een vaste 'vervoer op maat'-lijn uitrollen. In die eerste fase zal men al heel wat veranderingen zien, stelt minister Lydia Peeters. In een tweede fase, die voor juli 2023 gepland is, zullen nog heel wat extra elementen opgestart worden.

Het doel is de modal shift te genereren, om ervoor zorgen dat zo veel mogelijk mensen het openbaar vervoer willen nemen. Minister Lydia Peeters verzekert dat er intens overleg is met de vervoerregio's en met de lokale besturen voor elke wijziging die wordt doorgevoerd. Ze geeft ook mee dat de Hoppincentrale al een week aan het proefdraaien is en dat dat feilloos verlopen is. Iedereen wist duidelijk waar en wanneer zijn bus aankwam en daarmee bewijst de mobiliteitscentrale zijn nut.

Minister Peeters gaat voor een klantgericht aanbod, met een performanter en vraaggestuurd openbaar vervoer waarbij betrouwbaarheid en capaciteit afgestemd op de reële vraag, centraal staan. Met het vervoer op maat wil ze voorkomen dat er blinde vlekken zijn, voorkomen dat er vervoerarmoede is en ervoor zorgen dat alles feilloos op elkaar aansluit. De vervoerregiowerking zal hoe dan ook centraal blijven staan. In januari 2023 worden een vijftigtal maatregelen van kracht en dat voor alle vervoerregio's. De minister herhaalt dat dit telkens in overleg met de lokale besturen en de vervoerregioraden gebeurt.

In totaal werden 1975 Hoppinpunten in kaart gebracht door alle vervoerregioraden, in samenspraak met de lokale besturen. Voor een derde van die Hoppinpunten zal het Agentschap Wegen en Verkeer verantwoordelijk zijn, 1237 Hoppinpunten hebben voornamelijk betrekking op de lokale besturen. Er is al heel wat gebeurd om de lokale besturen te enthousiasmeren, te faciliteren en te subsidiëren om mee hun schouders onder de uitrol ervan te zetten. Een aantal lokale besturen blijken echter koudwatervrees te hebben en moeten extra worden aangepord. Zeker bij de regionale Hoppinpunten die voor 100 procent worden gesubsidieerd, ziet minister Lydia Peeters geen reden om daar niet op in te gaan. In de begrotingsopmaak 2022 werd er voor de Hoppinpunten van het Agentschap Wegen en Verkeer een budget van 20 miljoen euro uitgetrokken. Dat zal wellicht evolueren naar een bedrag van 22,5 miljoen euro. Het gaat vooral over de grotere projecten. Zestig Hoppinpunten kunnen daarmee worden gelanceerd. Voor de technische uitrusting van de Hoppinpunten beschikt het Agentschap Wegen en Verkeer over een aantal raamcontracten die in het verleden ook in de markt werden geplaatst. Zo kan er snel worden geschakeld voor een aantal elementen die moeten worden gerealiseerd, zoals de Hoppinzuil, de fietspaden en de oplaadpunten. Voor 2023 werd er in de BBT opnieuw een bedrag van 10 miljoen euro ingeschreven voor de uitrol van de Hoppinpunten. Die middelen komen uit het combimobiliteitsfonds en zijn bedoeld om zo veel mogelijk Hoppinpunten te realiseren.

Omdat Gent een kwalijke reputatie heeft op het vlak van fietsongevallen op tramsporen, ligt de focus vooral op die stad. In samenspraak met zowel diverse stakeholders als het stadsbestuur van Gent en een aantal specialisten werd bekeken hoe men de vlucht vooruit kon nemen. Er werd opdracht gegeven om nieuwe methodieken te testen zoals bij de Kortrijksepoort. Zodra die evaluaties positief blijken te zijn, zullen die methodieken structureel worden uitgerold. Daarnaast wordt bekeken wat de pijnpunten zijn in de stad Antwerpen en probeert men ook daar de fietsveiligheid te verbeteren.

– Toegankelijke tram- en bushaltes

Er werd gevraagd of de ambities van het masterplan Toegankelijkheid worden gehaald. Met het opstellen van het masterplan werd er in deze zittingsperiode alvast een eerste belangrijke stap gezet. Dat plan omvat heel wat initiatieven om een accuraat antwoord te kunnen bieden op de noden van mensen met een beperking. Heel wat haltes zijn in het beheer van de lokale besturen en gelegen langs gemeentewegen. Een beperkter aandeel is gelegen langs gewestwegen. Het is zaak om samen te werken om die ambitieuze doelstellingen te kunnen realiseren. 50 procent van de haltes op het kernnet en het aanvullend net moeten tegen 2030 toegankelijk zijn. Een aantal bestaande haltes zijn minimaal toegankelijk mits er

assistentie is. De Lijn zorgt ervoor dat alle trams en bussen voor iedereen toegankelijk zijn en dat de mensen die autonoom kunnen betreden.

60 procent van de haltes is gelegen langs gemeentewegen. Daarom werden een aantal maatregelen vooropgesteld voor de lokale besturen. De minister verwijst naar de subsidies die verankerd zijn in het besluit van de Vlaamse Regering, het coachingstraject via Inter, de tweejaarlijkse vakjury- en publieksprijs en de ondertekening van het charter Toegankelijkheid. Al die maatregelen moeten de lokale besturen mee over de streep trekken en hen aanmoedigen om initiatieven te nemen. De minister heeft regelmatig overleg met Inter en de VVSG om hierin een versnelling hoger te schakelen.

– Vergroening van de vloot en stelplaatsen

In de BBT werd er voor de vergroening van de vloot van De Lijn en de e-bus een bedrag opgenomen van 113 miljoen euro. Dat is 35 procent van het totaalbudget voor investeringen. Het is de bedoeling om de achterstand uit het verleden definitief weg te werken. Die 113 miljoen euro wordt ingezet voor de aankoop van elektrische bussen. De raad van bestuur voert momenteel de beslissing uit om effectief over te gaan tot gunning. Er wordt 66,8 miljoen euro uitgetrokken voor de aankoop van elektrische bussen. Daarnaast wordt er in 10 miljoen euro voorzien voor software en projectmanagement. Voor de laadinfrastructuur en de stelplaatsen wordt er voor 2023 36,2 miljoen euro ingeschreven.

In 2023 zullen 99 elektrische bussen worden aangekocht, waarvan 55 standaardbussen en 44 gelede bussen. De minister hoopt dat de aanbestedingsprocedures vlot zullen verlopen.

Van de planning met betrekking tot de stelplaatsen werd tijdens de voortgangsrapportage in de commissie op 2 juni 2022 al een duidelijk beeld gegeven, aldus de minister (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1355/1). In een eerste beweging worden onder andere Genk, Brugge, Gent, Hasselt, Zomergem, Turnhout en Antwerpen-Vaartkaai zo snel mogelijk voorzien van laadinfrastructuur. De minister blijft vasthouden aan de doelstelling van het regeerakkoord dat tegen 2035 in alle centrumsteden emissievrij moet worden gereden.¹ Men moet echter ook voldoende realistisch zijn wat de levering van de voertuigen betreft, zo stelt ze. Zo zouden VDL en Van Hool vanaf november 2022 een eerste pakket van zestig voertuigen leveren, maar door de globale problemen qua levering van materiaal en batterijen zullen die pas in het eerste kwartaal van 2023 kunnen worden geleverd. Die vertraging treedt op bij elke bestelde bus, nieuw of hybride. Dat is een marktfenomeen waarmee iedereen af te rekenen krijgt. Noch De Lijn, noch het Departement MOW kan ter zake dus iets ten laste worden gelegd, besluit de minister.

2.3.3. *Duurzaamheid en duurzame verplaatsingen*

– LZV

Wat de LZV-proefprojecten betreft, wijst de minister op het probleem dat die voertuigen nog niet zijn toegestaan in Frankrijk. Er is nog geen bilateraal akkoord met dat land. Wel is het toegelaten om ermee in Nederland te rijden, en omdat dat land een akkoord heeft met Noordrijn-Westfalen kunnen die LZV's ook van daar komen. 45 bedrijven hebben een geldige vergunning. Het is uiteraard niet uitgesloten dat op basis van die deelnemers een evaluatie wordt gemaakt. Als blijkt dat er moet worden bijgestuurd, zal dat ook gebeuren. Het klopt dat een aantal bedrijven niet kunnen deelnemen door infrastructurele beperkingen. Dat gaat dan vooral over de lengte van de op- en afritten. Specifiek aan de E19 Mechelen-Noord zijn de invoeg-

¹ De minister zegt "alle centrumsteden" maar bedoelde "in Vlaanderen".

stroken te kort. Het probleem is mee opgenomen in een pps-project. De minister hoopt dat aanpassingen een uitkomst zullen bieden. Er lopen twee trajecten voor een versoepeling. Het eerste is opgenomen in het ontwerp van verzameldecreet dat voor advies bij de Raad van State ligt. Verder is er een proefproject om te bekijken welke bijstellingen er kunnen zijn tegen 2024, zeker inzake de aantakkingstrajecten. De minister vindt het te vroeg om daar al veel uitspraken over te doen, maar alleszins blijft men die proefprojecten nauwgezet volgen. Er is een evaluatiecommissie. Er wordt bekeken hoe men daar een en ander uit kan distilleren met het oog op volgende trajecten.

– Duurzamer goederenvervoer

De minister komt vervolgens tot de vragen over de filezwaarte en een duurzamer goederenvervoer. Naast de bestaande hinterlandsubsidies heeft de Vlaamse Regering in januari 2022 een bijkomende subsidieregeling goedgekeurd voor de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens, onder andere via nieuwe corridorshuttles. In het kader daarvan zijn er vijf projecten geselecteerd waarmee men volop aan de slag gaat. Het project loopt tot 31 december 2025. Daarmee wil men inlandterminals, 'barge operators' en andere intermodale partijen aanzetten tot een intensere samenwerking. Daarbij wordt onder andere gedacht aan corridorshuttles en terminal-hubshuttles om zo te komen tot een meer duurzaam transport, met meer vaarroutes van en naar de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Het doel van dit ondersteuningsprogramma is het betrouwbaarder maken van de afhandeling van de containerbinnenvaart aan de maritieme kaaien zodat de wachttijden in de haven worden verminderd. Samenwerking tussen de inlandterminals in het achterland en de havens is daarbij uiteraard een zeer belangrijke randvoorwaarde.

Met het initiatief Multimodaal.Vlaanderen wil men bedrijven aanmoedigen om te kiezen voor een duurzamer goederentransport. De samenwerkingsovereenkomst werd verlengd tot 2027.

– Kilometerheffing voor vracht- en bestelwagens

Er werden vragen gesteld over de kilometerheffing voor bestelwagens. Ze wijst op de studieopdracht inzake een vergroening en verruiming van de kilometerheffing voor het goederenvervoer die op 3 oktober 2022 werd gegund. Het studiebureau is daarmee aan de slag gegaan. De opdracht is het goederentransport verder vergroenen door de kilometerheffing voor vrachtwagens verder te differentiëren, zoals mogelijk is gemaakt door de Europese Tolrichtlijn. Men wil gaan naar meer CO₂-differentiatie. De resultaten van de studie worden verwacht tegen juli 2023. Daarnaast overweegt de minister het uitbreiden van het toepassingsgebied van de kilometerheffing voor vrachtwagens tot een aantal sectoren, vooral de e-commerce, gezien de problematiek van de camionettisering. Er werd een studie besteld om te bekijken hoe dat kan. Uiteraard zal dat gebeuren in overleg met de sector en de werkgeversorganisaties. De minister wil niemand viseren, maar wil wel een antwoord bieden op die camionettisering. Met de diverse beroepssectoren wordt bekeken of men kan komen tot een vergelijk waarbij er minstens sprake is van een gedifferentieerd systeem. De studie zou in het derde kwartaal van 2023 voltooid moeten zijn. Om iets te kunnen veranderen aan de kilometerheffing voor vrachtwagens zal er uiteraard ook moeten worden overlegd met de andere gewesten. Die heffing is er immers gekomen na een intensief proces dat in 2014 heeft geleid tot een samenwerkingsovereenkomst, voor ze in 2016 werd geïntroduceerd.

– Klimaatambities

Iedereen is zich heel erg bewust van de klimaatambities. Dat is men ook verplicht aan de toekomstige generaties. De doelstellingen moeten ambitieus zijn. Er moet

een antwoord gegeven worden op alle klimaatuitdagingen. Een en ander komt in een stroomversnelling. Toen het VEKP van 2019 goedgekeurd werd, werd de fiets wat onderbelicht. Nadien kwam de COVID-19-pandemie. Toen kwam alles inzake fiets in een stroomversnelling. Er werd toen niet vastgehouden aan het steile groeipad richting 2024 inzake fietsinfrastructuur, maar er is onmiddellijk, jaar na jaar, een bedrag van minimaal 300 miljoen euro op tafel gelegd om tot meer en veilige fietsinfrastructuur te komen omdat er echt een boost kwam in het fietsen, wat natuurlijk enorm toegejuicht wordt.

Een ander voorbeeld dat de minister aanhaalt, is het CPT-plan dat eind 2020 goedgekeurd werd. Daarin staan ook een aantal ambitieuze doelstellingen, waarvan een aantal stemmen toen zeiden dat ze veel te ambitieus waren, maar waarvan vandaag geweten is dat een aantal elementen zelfs ambitieuzer mogen zijn, zeker als men kijkt naar het vrachtvervoer. Ook daar kiest men nu volop voor elektrificatie, naast uiteraard ook waterstof. Het gaat nog altijd over zero emissie, niet over het vasthouden aan de ene dan wel de andere vorm van energie. Dat alles ook daar in een stroomversnelling komt, is positief, maar dat betekent ook dat alles opgevolgd moet blijven worden.

Minister Peeters houdt vast aan de ambitieuze doelstellingen en ze is zeker dat die gehaald zullen worden. Ze beseft dat niet iedereen in de commissie optimistisch is over het bereiken van de doelstellingen. Toekomstgericht wordt er volop ingezet op alles wat met deelsystemen te maken heeft, het telewerk, ook op de modal shift richting het goederentransport, de havens. Tal van zaken worden opgevolgd.

Stijn Bex vroeg naar het kwantificeren van de maatregelen. Niet elke individuele maatregel kan gekwantificeerd worden omdat maatregelen elkaar kunnen versterken. De minister verwijst naar de 'first and last mile', naar alles inzake personenvervoer en een modal shift. Dat betekent dan niet alleen de fiets, maar alles van het openbaar vervoer, van collectief vervoer en van deelsystemen die de voorbije jaren allemaal een enorme boost gekregen hebben. Het kwantificeren gaat dus over een doorrekening van het totaalpakket van alle mogelijke scenario's. Er zijn wel duidelijk indicaties dat men daar verbeteringen krijgt. Wat dat betreft voelt de minister zich zeker gesterkt door de evolutie inzake CPT.

Ook over de uitfasering van de verkoop van fossiele verbrandingsmotoren was de minister ambitieus. Ze zag de verkoop graag uitgefaseerd tegen 2029. Dat is een doelstelling vanuit Vlaanderen, maar waar Europa het laatste woord over heeft. Dat is samen met andere lidstaten op tafel gelegd. De minister hoopt dat ook daar in de toekomst een en ander bijgestuurd kan worden. Alleszins is er toch een enorme stijging in de verkoop van het aantal zero-emissievoertuigen. Ook de laadinfrastructuur kent een enorme boost. De plannen daarvoor worden goed uitgerold en er is heel veel interesse voor in de private sector.

Hoe verloopt de uitrol van de stedelijke logistiek? Binnenkort starten de pilootprojecten rond bredere aanhangwagens voor fietsen in functie van het goederenvervoer. Daarnaast loopt het project emissievrije stedelijke distributie. Dit project bestaat uit drie onderdelen: een studie over emissievrije stedelijke logistiek, het evalueren en het monitoren van de pilootprojecten en het opzetten van een kaderovereenkomst. De opdracht loopt tot en met 2024. Na het studietraject startte de kaderovereenkomst. Het is de bedoeling om samen met de steden en de sectoren een ambitieniveau te kiezen, met een bijhorend flankerend beleid zodat er ook een ruim draagvlak voor is. De kaderovereenkomst zal vertaald worden naar Vlaamse regelgeving. Daardoor kan gewerkt worden aan meer uniformiteit en helderheid. In 2023 zal er meer nieuws zijn over potentiële pilootprojecten. Een onderdeel van de studie is de vergroening van de bestelwagens met een daaraan gekoppeld flankerend beleid. Ook daar zal bekeken worden hoe men naar een hoger ambitieniveau kan gaan. Eind 2022 wordt een CPT-call gedaan specifiek voor vracht en

logistiek. Er was al zeer veel interesse voor calls voor personenwagens. De minister verwacht een soortgelijke grote interesse voor alles wat de logistieke sector aangaat. Er wordt gewerkt aan een gedragen kaderovereenkomst en een ruim draagvlak in het kader van de regelgeving om tot een emissievrije zone te komen bij de steden en de gemeenten.

Wat betreft de openbare straatverlichting: steden en gemeenten kunnen bij Fluvius terecht voor het doven van de verlichting. Als die in dezelfde cluster zit als de verlichting van AWV komt de aanvraag bij AWV. Intussen zijn er al een negentigtal aanvragen tot aanpassing gekomen. Dan zal AWV het nodige kunnen doen.

– Laadinfrastructuur

Vervolgens was er een vraag naar de laadinfrastructuur en de interesse bij de digitale loketten. Er is al een grote interesse. Op dit ogenblik zijn er 466 aanvragen ingediend voor publieke laadpalen binnen een straal van 250 meter van een woning. Er waren 397 aanvragen van burgers en 69 van ondernemingen. Daarnaast waren er ook nog 109 aanvragen van lokale besturen. Dat betekent dat er voor meer dan 500 locaties aanvragen zijn voor extra laadinfrastructuur op publieke punten.

De doelstelling van 35.000 CPE tegen 2025 is volgens de minister haalbaar. De cijfers uit recente publicaties over elektrische voertuigen zijn sprekend. In Vlaanderen zijn op dit ogenblik ruim 17.000 laadpaalequivalenten aanwezig. Ter vergelijking: in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn het er 1700, in het Waalse Gewest een kleine 2000. Dit toont aan dat de aanpak werkt en de uitrol volop aan de gang is. Er is ook ruime interesse voor de recent gelanceerde calls om bijkomende laadinfrastructuur te voorzien op de semipublieke parkings en de concessies.

Ook het plan om om de 25 kilometer in laadinfrastructuur te voorzien op de gewestwegen zal worden gehaald. Er lopen calls voor carpoolparkings en snelwegparkings, er zijn de BENEFIC-calls en er zijn de georganiseerde oproepen. In december 2022 worden nog zeven locaties gegund. Op heel wat strategische locaties, dienstzones en snelwegparkings zal snel en ultrasnel laden beschikbaar zijn. Een traject kan vertragen door de plaatsing van middenspanningscabines door Fluvius, dat op zich laat wachten, of door de lange doorlooptijd van omgevingsvergunningen. Overleg moet hierin soelaas bieden.

– Transitie-manager en energiepontons

Sinds mei 2022 is Stefan Jacobs aangesteld als transitie-manager. Hij maakte een grondige analyse en praatte met stakeholders en actoren om het plan Clean Power for Transport te updaten. Dat rapport wordt eerstdaags gepresenteerd. Het is een interessante marktanalyse, waaruit blijkt dat Vlaanderen inzake logistiek voor het vrachtvervoer ambitieuzer kan zijn. Het CPT-plan zal in 2023 worden aangepast en geactualiseerd.

Er zijn op initiatief van de Vlaamse overheid energiepontons op onbevaarbare waterwegen gerealiseerd, met name de installatie van floating zonnepanelen op een aantal stilstaande wateren in het beheer van de Vlaamse overheid. Hetzelfde gebeurde voor private percelen en voor percelen van De Vlaamse Waterweg, onder andere in Dessel, Mol en Maaseik. De realisatie van een zonnepanelenpark op de Meerheuvel kon niet doorgaan wegens bezwaren van het ANB en Natuurpunt. Niettemin blijft MOW uitkijken om hernieuwbare energie in al haar facetten te kunnen realiseren binnen alle entiteiten van MOW. Men kijkt vooral naar de terreinen die op dit ogenblik weinig meerwaarde of opbrengst hebben.

2.3.4. Openbare werken en investeringsprojecten

– Kunstwerken

Met betrekking tot openbare werken zijn er een aantal vragen rond het assetmanagement en de kunstwerken. Alle kunstwerken werden in kaart gebracht en opgenomen in een lijst van prioritaire kunstwerken. Categorie 5 bevat de zeer slechte bruggen en tunnels, categorie 4 bevat de slechte. Er werden pps-constructies opgezet die werden opgenomen in het investeringsplan 2022 en 2023.

Wat de pps-kunstwerken betreft, wordt gepland om een veertigtal bruggen te renoveren of te vernieuwen, met een totale kost van ruim 300 miljoen euro. Het gaat over bruggen in slechte staat. Een analyse van alle bruggen in slechte toestand heeft een shortlist opgeleverd van 49 bruggen die op die lijst zijn opgenomen. Het studiewerk daarover is gestart. De minister bezorgt het voorziene verloop van de pps (indicatieve timing):

- marktverkenning: november 2022 – januari 2023;
- beslissing Vlaamse Regering start aanbestedingsprocedure/PPS: februari – maart 2023;
- bekendmaking opdracht: maart 2023;
- ontvangsttermijn aanvragen tot deelneming: april 2023;
- selectiebeslissing plus versturen beschrijvend document: juni 2023;
- dialoof fase: augustus 2023 – november 2023;
- offertefase: december 2023 – januari 2024;
- gunningsbeslissing: VR: februari – maart 2024;
- sluiting opdracht: Q2 2024;
- realisatie van de werken is gepland in 2026.

Het GIP 2023 bevat een vijftiental bruggen van de lijst van de prioritaire kunstwerken. Daarvoor is in een budget van 48 miljoen euro voorzien. Categorie 4 bevat 221 bruggen. In het GIP 2023 werd in een bedrag van 35 miljoen voorzien om een aantal te renoveren of te vervangen. De onderhoudsachterstand wordt daarmee aangepakt en er wordt voor gezorgd dat de infrastructuur nog een paar decennia meegaat. De investeringen in bruggen zitten in het investeringsplan en in de studiebudgetten voor de kunstwerken via de DBFM; die zitten ook mee in de BBT 2023. Het reguliere onderhoud van de kunstwerken zit niet in het GIP, maar ook daarvan staan de middelen in de BBT 2023. Het structureel onderhoud wordt vervat in een raamcontract, waarvoor in een bedrag van 6,75 miljoen euro voorzien is in het GIP 2023.

– Vrachtwagenparkings

De minister kreeg ook een vraag over de vrachtwagenparkings, en meer specifiek over de parking van Rekkem. Ze wijst nog eens op de visie op vrachtwagenparkings. Zo zit de studie in een finale fase, en voor de herinrichting van de parking van Rekkem zijn er een aantal afspraken gemaakt met de provincie en met vertegenwoordigers van Voka. Men heeft ook Alexander D'Hooghe onder de arm genomen om mee een visie te ontwikkelen. De minister zet volop in op bewakingsfirma's, er werd al op achttien parkings hekwerk geplaatst en er komen ook meer bewakingscamera's. Verder is er ook nauwgezet overleg met de wegpolitie. Er werd ook gevraagd of het aandeel transmigranten intussen is verminderd, maar voor concrete cijfers verwijst ze door naar de federale overheid.

– Kanaal Bossuit-Kortrijk en ENA

Het project rond het kanaal Bossuit-Kortrijk is mee opgenomen in het regeerakkoord en werd al in de vorige zittingsperiode opgezet. Men wilde het kanaal opwaarderen in het kader van duurzamer goederentransport. Doorheen de jaren is

dat project geëvolueerd van enkel een waterproject naar een veel ruimer project, waarin men ook de R8 wil meenemen. Dat maakt dat het project heel wat duurder wordt en daarom is er gevraagd naar een grondiger analyse, onder meer om na te gaan of men wel over de nodige middelen beschikt. Men moet nu tot een goed compromis komen, aldus de minister, zodat de neuzen in dezelfde richting staan. Ze verwijst naar de commissie van 27 oktober 2022, waar ze de laatste stand van zaken gegeven heeft (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2022-23, nr. 334). Ze hoopt alleszins om snel vooruitgang te kunnen boeken.

Er werd ook gevraagd naar een actualisatie van de insteekhaven Lummen in het kader van het Economisch Netwerk Albertkanaal. De minister heeft De Vlaamse Waterweg de opdracht gegeven om een doorbraak te realiseren in alle projecten in het kader van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Vanwege natuurontwikkelingsprojecten is er wel al meer ruimte geschraapt dan dat er bij is gekomen. Men zit regelmatig aan tafel met het dagelijks bestuur van ENA en met de andere partners en ze hoopt dat er op korte termijn groen licht wordt gegeven om een duidelijke planning te krijgen voor de insteekhaven van Lummen. Ook voor de andere geactualiseerde projecten hoopt ze op een snelle doorbraak. Ze kijkt daarvoor ook voor een stuk naar het Departement Omgeving.

– Complex project Noord-Zuid en Spartacus

De minister geeft ook een stand van zaken rond het complex project Noord-Zuid Limburg. Op 22 april 2022 werd een definitief voorkeursbesluit goedgekeurd, met twee tunnels onder de Grote Baan en een vrije busbaan voor het hele tracé. De volgende stap is een eerste projectonderzoeksnota, waarbij men drie deelzones heeft: deelzone noord, het centrum Houthalen-Helchteren en Houthalen, en deelzone zuid. Men moet hierbij gezamenlijk naar een projectbesluit gaan, en ze blijft daarbij een ambitieuze timing vooropstellen. Die timing is terug te vinden op de projectwebsite. Ze wil er blijven op toezien dat die projectbesluiten er tegen 2024 liggen, om dan te kunnen starten met de voorbereidende werken. Op die manier kunnen de eigenlijke werken in 2026 aangevat worden. Ze stelt wel vast dat hier en daar toch weer wat onzekerheid of procesmoetheid optreedt, en dat wil ze te allen tijde voorkomen.

In juni 2022 besloot de Vlaamse Regering om voor de Spartacuslimijn 1, tussen Hasselt en Maastricht, te kiezen voor een elektrische trambus, en het tramspoor achterwege te laten. De Vlaamse en Nederlandse juristen trachten tot een vergelijk te komen inzake het stopzetten van het tramproject. De Werkvennootschap is gelast om een studie in de markt te plaatsen rond de vrije bedding voor die elektrische trambus.

Wat de Spartacuslimijn 2, tussen Hasselt en Maasmechelen, betreft, meldt minister Peeters dat de eerste fase, waarvoor in het investeringsplan 50 miljoen euro was opgenomen in zowel 2022 als 2023, loopt. Er is heel wat overleg met de lokale besturen over de herinrichting van de wegtracés. Dat gaat specifiek over een aantal werken in Hasselt, Diepenbeek en Genk die reeds zijn aanbesteed in 2022. In 2023 staat er een aanbesteding klaar voor werken in Hasselt, Diepenbeek en Maasmechelen.

In een tweede fase zullen nog meer werken uitgevoerd worden op de R71 in Hasselt, de N76 in Genk en de N78 in Maasmechelen. Dat zullen grotere infrastructuurwerken zijn, maar de minister houdt vast aan de ambitie om de elektrische trambussen in 2024 te laten rijden, onder meer voor Spartacus 2. De lijn is bezig met de bestelling van de trambussen en de minister hoopt dat die bestelling nog in 2022 goedgekeurd wordt door de raad van bestuur van De Lijn. Er wordt vooropgesteld dat die trambussen in het eerste kwartaal van 2024 geleverd moeten worden.

– Spoorlijn Hamont-Weert, onderhoud fietspaden en N8

Minister Lydia Peeters wijst erop dat de onderhandelingen omtrent de spoorlijn Hamont-Weert gebeuren door de federale overheid. Wel heeft ze samengezeten met de Nederlandse staatssecretaris. Minister Lydia Peeters plant een plaatsbezoek met de Nederlandse staatssecretaris en federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet, met als doel de Nederlanders te overtuigen van het project.

De minister herhaalt dat er in 50 miljoen euro extra voorzien wordt voor onderhoudswerken en daarvan gaan 23 miljoen euro naar het Agentschap Wegen en Verkeer. Het totale budget voor onderhoud bij het Agentschap Wegen en Verkeer wordt daarmee 181 miljoen euro voor 2023. De minister heeft het agentschap gevraagd om vooral te focussen op verkeersveiligheidsmaatregelen, onder meer op het onderhouden van fietspaden, door het afgraven van bermen, het voorkomen van plassen, het vernieuwen van verfmarteringen, het uitvoeren van extra veegbeurten, het scheren van hagen. Zo wil ze de zichtbaarheid, het comfort en de veiligheid van de fietsers verbeteren.

Minister Peeters vroeg daarnaast ook een bijkomend onderhoud van elektromechanische installaties aan tunnels, en het wegwerken van defecten rond ventilatoren, verlichting en dergelijke. Ook voor de verkeerslichten, die bijdragen aan de verkeersveiligheid, verzekerde minister Peeters de nodige onderhoudsbudgetten.

De N8 Ieper-Veurne is bij het begin van de zittingsperiode opgenomen in het regeerakkoord als een van de missing links die bijzondere aandacht vereisten. Na verschillende mislukkingen in het verleden werd gekeken naar een structuur met meer draagvlak door de toepassing van de procedure complexe projecten. De studies zijn momenteel gaande, en minister Peeters wil zo snel mogelijk richting een startbesluit gaan, maar moet daarin rekening houden met het Departement Omgeving, dat partner en trekker is in dossiers rond complexe projecten.

Minister Peeters verduidelijkt dat er naast het grote dossier rond de heraanleg van de N8 ook tal van onderdelen lopende zijn. Er wordt dus al werk verzet rond verkeersveiligheid en dergelijke. Maar zoals ook het Rekenhof stelde, moet het grotere plaatje nog mee opgenomen worden.

2.3.5. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is voor minister Lydia Peeters een absolute topprioriteit. Er waren heel veel vragen rond monitoring, analyse, bijkomende maatregelen en dergelijke. Het Verkeersveiligheidsplan dateert van juli 2021. Jaarlijks wordt een werkprogramma vastgelegd met de specifieke acties voor dat jaar op basis van de semestriële voortgangsrapportage. Die komen beide uitgebreid aan bod tijdens een gedachtewisseling op 22 december 2022. De semestriële voortgangsrapportage dient om een antwoord te bieden op de cijfers. De cijfers en statistieken zijn niet goed, de eerlijkheid gebiedt om te zoeken naar een kentering. In een vorige periode schommelden de dodelijke verkeersslachtoffers tussen achthonderd en duizend. Nu zit men aan een gemiddelde van driehonderd. Dat zijn er driehonderd te veel. Alle partners en actoren moeten de schouders zetten onder de kentering.

– MIA

MIA is uitgerold. De bestuurlijke aanpak met heel wat facetten komt eveneens uitgebreid aan bod op 22 december: de proactieve aanpak, camera's, burgerplatformen, drones enzovoort. Hiermee kan men proactief inzetten op verkeersveiligheid. Op 30 november 2022 stond in de krant dat heel wat politiezones gebruikmaken van drones om proactief te detecteren en om de fietsstraten te

controleren op snelheid en inhaalverbod. Men moet ook blijven inzetten op de reactieve aanpak.

Een aantal leden vroeg naar de stand van zaken van de proeftuinen in Limburg en West-Vlaanderen. De minister zal de heel uitgebreide lijst van alle projecten overmaken (zie bijlage 3). Zowel uit de proactieve aanpak, burgerparticipatie en onderzoek als uit het onderdeel van de processen, een snellere uitrol, vlottere samenwerking, overbodige dienstorders, de versnelling van de vergunningsprocedure voor de Hoppinpunten als uit de projecten in het kader van de raamcontracten en in samenspraak met de aannemers in Limburg en West-Vlaanderen, kan men leren. Men kan die versneld uitrollen in de rest van Vlaanderen. De minister hoopt dat dit alles bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

– Sensibilisering

Sensibilisering en educatie blijven van essentieel belang. Het gedrag van de weggebruiker blijft een grote rol spelen in de verkeersveiligheid. Vaak hebben ongevallen niets met infrastructuur te maken maar louter en alleen met gedrag. Men kent de drie killers: afleiding, snelheid en rijden onder invloed. De minister heeft aan de VSV al gevraagd om weer een hoffelijkheidscampagne op te zetten. De weggebruiker draagt een grote verantwoordelijkheid. Een campagne rond oogcontact van de weggebruikers leidt tot meer rekening houden met elkaar, oogcontact heeft invloed op alle killersaspecten.

Alle sensibiliseringscampagnes, zowel rond fluo, fiets, als veiligheid, blijven lopen. De minister richt een woord van dank aan alle partners zoals Ouders van Verongelukte Kinderen.

– Veralgemening 30 kilometer per uur in de bebouwde kom

Er kwam opnieuw een vraag over het verplichten van de 30 kilometerzone in de bebouwde kom in heel Vlaanderen. De minister heeft volop vertrouwen in de lokale besturen, zij wil dit niet vanuit Brussel opleggen. Zij houdt vast aan het subsidiariteitsprincipe. De lokale besturen zijn het best geplaatst om dat zelf te bepalen. De weg moet zodanig ingericht zijn dat de weggebruiker automatisch de juiste snelheid kiest. De minister blijft daarbij, ook al vragen Stijn Bex en Annick Lambrecht telkens opnieuw om dat verplicht op te leggen. Verkeersveiligheid is veel meer dan het plaatsen van verkeersborden en het introduceren van een snelheidsverbod. De voorbeelden spreken voor zich. Op 30 november woonde de minister nog een meeting bij met heel veel participanten, zoals ouderverenigingen, de Fietsersbond en de stad Gent. Zij hecht daar veel meer geloof aan: samen zitten en samen zoeken naar oplossingen. De stad Gent vroeg om een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur op een stuk gewestweg. Als de stad dit aangewezen vindt, dan kan dat voor minister Peeters. Dat werkt veel beter dan zomaar overal te verplichten.

Minister Lydia Peeters staat positief tegenover het rijbewijs met punten. Ze hoopt dat de federale overheid daar snel werk van maakt. Het kan een bijdrage leveren aan de kentering in de verkeersveiligheidsstatistieken.

– Gevaarlijke punten

Minister Peeters gaat vervolgens in op de vele vragen over de dynamische en historische lijsten van gevaarlijke punten. Ze zal de actuele lijst bezorgen (zie bijlage 4). Bij aanvang van deze zittingsperiode stonden er nog een veertigtal punten op de historische lijst waarvan een heel aantal zijn weggewerkt. Zeven ervan zijn nog in uitvoering en acht zijn in voorbereiding voor een aanbesteding in 2023, zoals vermeld in de BBT en het GIP. Daarmee zal de historische lijst zijn weggewerkt.

Op de meest actuele versie van de dynamische lijst staan 300 gevaarlijke punten, waarvan 78 nieuwe. Daarvan heeft AWV in 2022 zo'n 40 gevaarlijke punten veiliger gemaakt heeft. Van de gevaarlijke punten uit de vorige lijsten is ruim twee derde weggewerkt. De lijst daarvan kan ook aan de commissie worden overgemaakt.

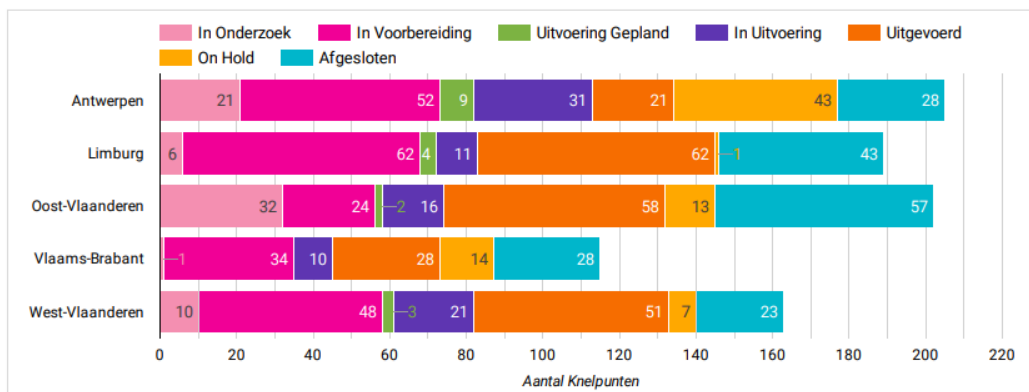
– Behendigheidstest speedpedelec

Op de vraag of er een aangepast examen voor de speedpedelec zou komen en of er daar al overleg is geweest, antwoordt de minister dat het praktijkexamen op Vlaams niveau kan worden georganiseerd. De behendigheidstesten worden vandaag gedaan in de keuringscentra met een bromfiets of met een bromfiets klasse A, wat niet hetzelfde is. Daarom treft het Departement MOW voorzieningen voor een specifieke behendigheidstest voor de speedpedelec. Wie nu een rijbewijs A of B heeft, moet geen nieuwe test afleggen. Is dat niet het geval, dan moet voor een rijbewijs A een praktijktest afgelegd worden met een speedpedelec, niet met een bromfiets. Dat is volgens de minister een stap vooruit. In een volgende fase zal er met de federale overheid bekeken worden of er geen andere stappen moeten worden gezet.

– Veilige schoolomgevingen

Voor het toegangsverbod op zwaar verkeer bij schoolomgevingen en het plaatsen van een vrachtwagensluis verwijst minister Lydia Peeters naar de website van het agentschap Wegen en Verkeer, waarop te zien is op welke plaatsen dat mogelijk is. Ze bevat ook een leidraad voor lokale besturen.

Aan de subsidieregeling voor veilige schoolomgevingen in 2023 is niets veranderd en er is in middelen voorzien, goed voor een jaarlijks bedrag van 3 miljoen euro. Voor het reglement verwijst ze naar de website vlaanderen.be. Inzake veilige schoolroutes geeft ze mee dat dat er 362 projecten op 81 schoolroutes uitgevoerd zijn. Samen met de werken van de vorige jaren komt dat neer op een verbetering op 220 schoolroutes. Het departement beschikt over een accuraat overzicht van de knelpunten voor schoolroutes op gewestwegen op basis van een eenmalige bevraging bij de lokale besturen (status 1 december 2022):



- Lachgas, rijopleiding, herziening wegcode, audit keuringsstations

Minister Peeters vervolgt met de aanpak van de lachgasproblematiek, die op de agenda zal staan van de interministeriële conferentie van 6 december 2022. Ze wijst er ook op dat de komende campagne 'Groot Gelijk dat je nuchter rijdt' alles behelst rond rijden onder invloed, zowel lachgas, alcohol als drugs.

Dan was er de vraag over de herinvoering van het vormingsmoment en de oefenperiode van de rijopleiding voor het rijbewijs categorie B en de timing. Momenteel wordt dat met de regeringspartners besproken en is er nog geen timing vastgelegd. Minister Peeters geeft wel aan dat ze in dat dossier in de eerste helft van 2023 vooruitgang wil boeken.

Wat het theoretisch rijexamen betreft, meldt de spreker dat er geen plannen zijn om de bijstand van een tolk in meer of andere talen toe te laten. In de plaats daarvan komt er een audiovertaling in drie talen, Engels, Frans en Duits, om eventuele fraude tegen te gaan.

In antwoord op de vraag over de herziening van de wegcode, die al jaren aansleept, meldt minister Peeters dat de besprekingen in de ambtelijke interfederale werkgroep lopen en dat ze daar hoopt op een finale doorbraak tegen eind 2023. Ze wijst er wel op dat het dossier een kluwen van bevoegdheidsregels is en dat er tot diverse wegcodes gekomen moet worden: een federale en drie regionale. Nadien moet ook de Raad van State nog een positief advies geven.

Wat de lopende audit van de keuringsstations betreft, hoopt minister Peeters op een resultaat met eventuele aanbevelingen tegen het einde van 2022. Daarnaast is er ook een benchmark om te bekijken hoe de actuele exploitatieprocessen zijn en welke verbeteringen voor een klantvriendelijke aanpak mogelijk zijn.

In antwoord op de vraag over een vlottere doorstroming en incidentenmanagement, geeft de spreker toe dat bestuurders de reddingsstrook nog steeds niet voldoende gebruiken. Dat heeft te maken met het feit dat het een recente regelgeving is maar ook met het gedrag van de weggebruikers. Ze vindt het nodig om daarop te blijven hameren.

2.3.6. Handhaving

Voor het overzicht van alle trajectcontroles verwijst minister Peeters naar de website van het Agentschap Wegen en Verkeer. Iedereen is gewaarschuwd en iedereen kan zich beter aan de snelheidslimieten houden, wil men niet in de portemonnee moeten tasten, zo stelt ze. Minister Peeters blijft aan de federale collega's vragen om de samenwerkingsovereenkomsten die in het verleden zijn gemaakt omtrent het uitlezen van de trajectcontroles, te blijven honoreren, zowel voor de autosnelwegen als voor de gewestwegen. Zij moeten zorgen voor een maximale uitlezing van de trajectcontroles. Minister Peeters vindt die handhaving een essentieel gegeven en zal er toekomstgericht op blijven inzetten.

De minister geeft mee dat het ontwerp van verzameldecreet dat bij de Raad van State voorligt voor advies, een aanpassing van de regelgeving rond GAS 5 inhoudt. Zodra de Raad van State zijn advies heeft gegeven, komt het ontwerp van verzameldecreet richting parlement.

Voor de vragen rond de deeltjesteller verwijst minister Peeters naar de plenaire vergadering van 30 november 2022 (*Actuele vragen* VI.Parl. 2022-23, nr. 154, 162, 165) en herhaalt ze dat luchtkwaliteit belangrijk is. Die deeltjesteller moet gebruikt worden om te controleren of er niet gefraudeerd werd met roetfilters, en

of roetfilters goed werken, met een code 5 voor wie nu een slecht werkende roetfilter heeft.

Het viaduct van Merksem verkeert in slechte staat, geeft minister Peeters toe. Een volledige vernieuwing wordt voorbereid en de levering van de nieuwe voeg staat gepland voor 2023. Om verdere schade aan de voeg te voorkomen zijn tijdelijke maatregelen genomen, zoals snelheidsverlaging, signalisatie, het afsluiten van rijstroken en de handhaving van de snelheid door een mobiele flitspaal. De maatregelen hadden in eerste instantie niet het gewenste effect op het verkeer. Daarom is er bijgestuurd.

2.3.7. *Fiets*

In het fietspadenrapport wordt enerzijds de staat van de fietspaden gemeten en anderzijds de conformiteit aan het fietsvademecum. Zelf hecht de minister meer belang aan het comfort en de veiligheid van de fietser dan aan het vademecum. Het Agentschap Wegen en Verkeer beheert meer dan 5000 kilometer aan fietspaden. Het fietspadenrapport beschrijft een lichte vooruitgang inzake comfort en conformiteit, maar er is nog een weg te gaan. Vlaanderen blijft investeren in fietsinfrastructuur en legt daar jaar na jaar 300 miljoen euro voor op tafel.

Minister Peeters verduidelijkt dat er een groot verschil is tussen het vastleggen en het vereffenen van middelen. Dat de middelen vastgelegd worden in een bepaald jaar, betekent niet dat het fietspad ook dat jaar gerealiseerd wordt. Het betekent dat de aanbesteding rond is, dat de aannemer dat jaar is aangeduid en aan de slag kan gaan. Soms moet nog een stukje grond onteigend worden, of een nutsleiding gelegd worden, of moeten nog een aantal werken uitgevoerd worden aan de onderbouw. Dat betekent dat de realisatie soms pas een tot twee jaar na de vastlegging te zien is.

Al die vastleggingen, jaar na jaar voor meer dan 300 miljoen euro, voor fietsinfrastructuur langs de gewestwegen, of aangelegd door de Vlaamse entiteiten, betekenen dat er heel wat fietsinfrastructuur bij komt, zo stelt minister Peeters. Zowel AWW, De Vlaamse Waterweg, Lantis als De Werkvennootschap investeren in fietsinfrastructuur. De Vlaamse Regering investeert deze zittingsperiode jaarlijks 300 miljoen euro, een ongezien bedrag als men weet dat voordien maar maximum 100 miljoen euro per jaar werd vastgelegd.

Het zetten van prioriteiten in de aanleg van fietspaden, vindt minister Peeters een werk van vele partners: Fietsberaad, lokale besturen en DPG Media dat 19.000 fietspaden oplijstte met knelpunten. Het is een meerwaarde dat veel partners zich buigen over veilige en comfortabele fietspaden. De Fietsersbond meldde dat de fietssnelweg richting Nike, een belangrijke werkgever in Laakdal, meer aandacht verdiende. Het is aan het Agentschap Wegen en Verkeer om de prioriteiten op te stellen. Alles wat betrekking heeft op de jongste deelnemers in de maatschappij – schoolroutes en schoolomgevingen – geniet voor minister Peeters absolute prioriteit.

De minister verduidelijkt dat het Fietsfonds zich buigt over het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk waarin de provincies als trekker dienen, maar waar ook lokale besturen dossiers kunnen indienen. Er zijn de afgelopen jaren bij heel wat lokale besturen fietssnelwegen aangelegd met middelen vanuit het Fietsfonds. Het jaarlijkse budget voor het Fietsfonds werd met 50 procent verhoogd en daarenboven werd in 2022 nog een extra budget van 45 miljoen uit het Kopenhagenfonds ter beschikking gesteld.

Het Fietsregistratiesysteem wordt voorbereid door Vlaanderen in samenspraak met het Brusselse en het Waalse gewest. Zodra die regeling er is, zal die gecommuni-ceerd worden.

Het budget van 45 miljoen euro uit het Kopenhagenfonds gaat naar de provinciale entiteiten. Elke provincie krijgt 9 miljoen euro. Het Kopenhagenfonds was initieel weinig attractief. Vlaanderen kreeg een bedrag van 150 miljoen euro, maar lokale besturen dienden bij aanvang slechts mondjesmaat dossiers in. Dat had ook met timing te maken, want de faciliteiten werden bekendgemaakt toen de meeste lokale besturen hun plannen rond fietsinfrastructuur al rond hadden.

Nu heeft het Kopenhagenfonds veel succes. Heel veel lokale besturen hebben dossiers ingediend. Ook de provinciale entiteiten hebben voor een bedrag van 137 miljoen euro dossiers ingediend. Het gaat wel vaak over studies, waar het Kopenhagenfonds vooral tot doel heeft om snel realisaties op het terrein te zien. Het is aan het Agentschap Binnenlands Bestuur om al die aanvragen te screenen en te bekijken welke dossiers in aanmerking komen voor het Kopenhagenfonds. Daarbij vindt minister Peeters dat er vooral gekeken moet worden naar concrete projecten, en niet naar studies voor een verre toekomst.

2.3.8. *Modal shift*

Op de vraag of de modal shift die was afgesproken in het Vlaamse regeerakkoord zal gehaald worden, merkt de minister op dat de 40 procent (of 50 procent in Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand) duurzame verplaatsingen niet alleen gaat over fietsverplaatsingen. Die gaat ook over alle vormen van collectief en openbaar ver-voer en deelmobiliteit. De minister is optimistisch dat men de ambitieuze doelstel-lingen zal halen. Uit het laatste OVG van 2019 bleek dat 33 procent van de verplaatsingen duurzaam was. De laatste jaren is het verplaatsingsgedrag erg ge-wijzigd. De minister geeft het voorbeeld van de vele fietsleasings.

Gevraagd naar de projecten in 2023 in het kader van de Vlaamse spoorstrategie, bezorgt de minister volgend overzicht.

Goederenvervoer:

- beseinen regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever: volledig project;
- opstart studie tweede spoorontsluiting Haven van Antwerpen: studies + toevoeging vertakking Oude Landen: vergunningsprocedures tweede havenontsluiting.

Personenvervoer:

- L15 Zonhoven – Balen: elektrificatie L15: volledig project;
- L18 Hasselt – Neerpelt: studies en eerste werken: aanpassingen roosters Has-selt + afschaffen overwegen L15 tussen Hasselt en Zonhoven;
- L52 Puurs – Dendermonde: studies met oog op realisatie;
- L57 Aalst -Dendermonde: studies met oog op realisatie;
- L19 Mol – Neerpelt – Hamont: verlengen perrons in alle stopplaatsen – na elek-trificatie traject.

2.3.9. *Water- en goederenvervoer*

Gevraagd naar een stand van zaken over de estuaire vaart, zegt minister Lydia Peeters dat ze samen met haar Nederlandse collega op 5 december 2022 een in-tentieverklaring zal tekenen. Dat is een belangrijk politiek engagement. Eind janu-ari 2023 zou dat moeten uitmonden in een ontwerpverdrag.

Ze verzekert dat de Vlaamse havenstrategie geen dode letter blijft. In de overeenkomsten met de havens van eind december 2021 werden heel wat projecten opgenomen en die worden verder uitgewerkt in 2023.

Zoals eerder vermeld, is er in 60 miljoen euro extra voorzien voor het Sigmaplan in 2023. In totaal gaat het dan om ongeveer 125 miljoen euro. De minister bezorgt volgend overzicht aan investeringen.

Scheldekaaien Antwerpen	Deelzone BGA - Noodstabilisatie tussen overslagkade BGA en Helihaven ('wandelende kaai')
Durmevallei	Aanleg ringdijk Potpolder IV in combinatie met onderhoudsbaggerwerken Durme (fase 3)
Dijkwerken Kwatrecht	Volgende uitvoeringsfasen (herhalingsopdracht lopende dijkwerken)
Dijkwerken Wichelen	Dijkwerken ter hoogte van Hoge Landweg Wichelen
Dijkwerken LO Antwerpen	Dijkwerken (waterkeringsmuur) LO ten noorden van Galgenweel
Ontpoldering Groot Broek	Eindafwerking ontpoldering en bresvorming
GOG Wal-Zwijn	Aanleg overloofdijk en afwerking gebied
GOG Heindonk-Tien Vierendelen	Aanleg ringdijk en overloofdijk GOG
Zeeschelde-Gentbrugge-Melle (ZGM)	Bouw nieuwe fietsbrug te Gent in het kader van flankerend beleid
Zeeschelde-Gentbrugge-Melle (ZGM)	GOG Bastenakkers
Durme	Aanpassen Potpolder
Zeeschelde-Gentbrugge-Melle (ZGM)	GGG Ham - prijsherzieningen
Demervallei	Aanleg 4 meanders Zichem, Rotselaar en Aarschot

Wat de uitrol van de aanbevelingen uit het rapport 'Weerbaar Waterland' betreft, merkt de minister op dat er op 1 december een vergadering van de Verenigde Commissies voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie en voor Mobiliteit en Openbare Werken plaats had met een toelichting door Henk Ovink, voorzitter van het expertenpaneel Hoogwaterbeveiliging. Ze gaat aan de slag met de aanbevelingen uit het rapport. Verder blijft men inzetten op het Sigmaplan, de Blue Deal, het klimaatadaptieplan en de stroomgebiedbeheersplannen. De extra middelen maken het mogelijk om bepaalde projecten sneller te realiseren.

Voor De Waterbus zijn er geen concrete plannen buiten de regio Antwerpen. Er is wel een onderzoek naar een verbinding tussen de binnenstad en het havengebied in Gent. Na de studie zal men nagaan of bijkomende voorstellen door de vervoerregioraad uitgewerkt zullen worden. In de toekomst zal het vervoer over het water onder het vervoer op maat vallen.

In verband met de sluis Blauw Kei heeft de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg eind november 2022 het studietraject opgestart door Consortium Arcadis - S.B.E. dat na een inwerkingsfase, begin 2023 effectief zal starten.

In het kader van het impulsprogramma Binnenvaart werden er vragen gesteld bij het toekennen van subsidies van de Vlaamse overheid aan een Nederlands bedrijf in plaats van de lokale schippers te steunen. De minister merkt op dat de hoofdoelstelling van het impulsprogramma is om de connectiviteit van de Vlaamse havens te verbeteren. Het achterland van die havens beperkt zich echter niet tot

Vlaanderen. De inlandterminals worden aangedaan door buitenlandse schepen en dan is het niet vreemd dat een buitenlandse firma kan intekenen op de corridor-shuttles. Finaal is het doel dat er meer duurzaam transport komt.

Voor de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal werd voor 99,53 miljoen euro aan relancemiddelen gebruikt. De minister wilde hierin een versnelling hoger schakelen, wat gelukt is. 59 van de 62 bruggen werden al verhoogd. Eind 2023 zullen ook de brug Wijnegem, de spoorbrug Herentals en de brug Viversel verhoogd zijn.

Er werd gevraagd wanneer de Onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen en -incidenten op binnenwateren operationeel zal zijn. De minister antwoordt dat werd beslist om geen aparte Vlaamse onderzoeksinstantie op te richten omdat er al een federale onderzoeksinstantie is (FOSO). Indien er een Vlaams onderzoek nodig is, zal men een beroep doen op de diensten van de al bestaande FOSO. Er is recent bereidheid getoond door de federale overheid om hierover verder te praten.

Voor de investeringen Seine-Schelde bezorgt de minister een overzicht van de projecten dat terug te vinden is als bijlage (bijlage 5). Uit de lijst blijkt dat men niet stilzit en dat heel wat concrete projecten worden uitgerold.

Voor autonoom varen is Vlaanderen Europees koploper. Daar mag men trots op zijn. Het geeft een innovatieve boost. De minister verwijst als voorbeeld naar de firma Seafar die zorgt voor aansturing van schepen vanuit een kantoor.

Voor de pijpleidingen als volwaardige transportmodus loopt er een GRUP Leidingstraat Antwerpen-Ruhr. Er zijn veel bezwaren. Het Departement Omgeving bekijkt hoe men met de bezwaren zal omgaan en of een bijsturing nodig is.

2.4. Replieken

2.4.1. *Wim Verheyden*

Wim Verheyden stelt vast dat Vlaanderen veel inkomsten haalt uit belastingen op mobiliteit: de jaarlijkse verkeersbelasting, de belasting op inverkeerstelling, de aanvullende verkeersbelasting op lpg-installaties en de kilometerheffing. Veel krijgt de Vlaming daar niet voor terug en al zeker geen oplossing voor het dreigende verkeersinfarct. Miljarden inkomsten uit mobiliteit worden gebruikt om de begroting te redden en worden dus niet opnieuw geïnvesteerd in het beleid. Het mobiliteitsbeleid faalt mee daarom op alle vlakken.

Door de toename van het wagenverkeer nemen de files toe. Toch zijn de Vlamingen bereid het openbaar vervoer te nemen, zeker in de steden. Maar die ervaring is allesbehalve zorgeloos: defecte bussen, inefficiëntie bij de openbaarvervoersmaatschappij De Lijn, gebrek aan chauffeurs, geschrapte ritten enzovoort. Het Vlaams Belang blijft erbij dat de middelen die worden ingezet om de veiligheid van personeel en reizigers te garanderen onvoldoende blijven. De Lijn en de vakorganisaties blijven ijveren voor een snellere en striktere bestraffing bij agressiegevallen. Het is te makkelijk om te verwijzen naar de federale minister bevoegd voor Justitie. Zij moet haar partijgenoot erop wijzen want zij is verantwoordelijk voor de veiligheid van het personeel en de reizigers van De Lijn. De minister blijft hierover verder aan de oppervlakte. Het is niet duidelijk welk budget ze voor veiligheid wil inzetten.

Vlamingen zijn aangewezen op hun auto. Toch wil de minister de Vlaming naar dat inefficiënte openbaar vervoer en andere vervoersmodi drijven. Daarvoor wil de minister sturende maatregelen nemen die steeds meer dwingend worden. De jacht op de automobilist wordt daarbij opgedreven: BIV, enorme accijnzen voor brandstoffen, verstrengde autokeuringen, LEZ enzovoort. Voor bezitters van een elektrische

wagen komt er nog het capaciteitstarief bij. Daar wil de minister nog de kilometerheffing aan toevoegen. Het aantal pestmaatregelen groeit zoals met steeds strengere roetdeeltjestellingen. Steeds meer mensen worden in de vervoersarmoede gedreven. Er ontstaat een klassensysteem waarbij alleen kapitaalkrachtigen nog een schone wagen kunnen kopen en zich kunnen verplaatsen wanneer ze dat willen. De anderen worden naar een inefficiënt openbaar vervoer gedreven of naar de fiets. Zijn fractie is er zich van bewust dat in een efficiënt mobiel ecosysteem het openbaar vervoer noodgedwongen een belangrijke rol zal moeten spelen, maar dat wil niet zeggen dat er geen ruimte meer mag zijn voor auto's. Vaak is er geen alternatief, zoals in de buitenstedelijke gebieden. Het Vlaams Belang zal dus de vrijheid om de auto te gebruiken altijd blijven verdedigen.

Het Vlaams Belang zal het autogebruik blijven verdedigen omdat het principe van basisbereikbaarheid mooi oogt maar in de praktijk volgens heel wat verkeersspecialisten zal leiden tot vervoersarmoede. Vanaf januari 2023 start de gefaseerde uitrol. De spreker maakt voorbehoud bij de geforceerde uitrol van het systeem. Tot nu toe was het brokkenparcours. Het is duidelijk dat de minister de uitrol van basisbereikbaarheid op haar palmares wil schrijven. Na alle problemen en ondanks het feit dat het wachten is op de resultaten van de audit door het Rekenhof, neemt de minister de vlucht vooruit. Hij hoopt dat de reiziger hiervan niet de dupe wordt. De minister kondigde initiatieven aan om de vervoersarmoede te voorkomen maar dat zal niet verhinderen dat er witte vlekken zullen blijven.

Het hoge investeringsniveau voor fietsinfrastructuur blijft aangehouden. Toch merkt het Rekenhof op dat de BBT laat uitschijnen dat de 200 miljoen euro investeringsopportunities van het VIF eventueel worden aangewend voor investeringen in fietspaden, maar die middelen kunnen ook voor andere behoeften worden aangesproken, zodat er geen duidelijkheid is over welke projecten zullen worden gerealiseerd. Dat nuanceert de doelstellingen rond fietsinvesteringen. Nochtans neemt het fietsgebruik jaar na jaar toe. De belangrijkste reden voor Wim Verheyden is het steeds grotere netwerk aan fietspaden. Vlaanderen telt momenteel 7684 kilometer aan fietspaden. Maar uit metingen van de fietspadprofilometer blijkt dat er nog veel ruimte voor kwaliteitsverbetering is. Uit de laatste rapporten bleek dat het wegdek op 43,7 procent van de onderzochte Vlaamse paden een onvoldoende scoort als het gaat over de asfaltkwaliteit. 54,2 procent van de paden was niet conform ingericht. 55 procent van de fietspaden is vrijliggend, dus gescheiden van de rijbanen door veiligheidsstroken of fysieke barrières. In de toekomst moet een vrijliggend fietspad de standaard worden, zoals dat vaak het geval is in Nederland. Zo wordt de infrastructuur toekomstbestendig. Daarnaast zijn vrijliggende fietspaden veiliger en comfortabeler, wat bijdraagt aan een betere verkeersveiligheid en een verhoogd gebruik van de fiets. Het Vlaams Belang is er dus absolute voorstander van om het hoge investeringsniveau in fietsinfrastructuur te handhaven.

Veilig en vlot verkeer is alleen mogelijk als de infrastructuur voor alle vervoersmodi zich daartoe leent. Ongelukken gebeuren waar verkeersstromen elkaar kruisen en snel verkeer inrijdt op trager verkeer. Vlaanderen scoort slechter op verkeersveiligheid dan zijn buurlanden. Op de vraag "Wat is de kwaliteit (uitgebreidheid en toestand) van het wegennetwerk in uw land?" scoort België met een score van 4,4 op 7 onder het Europese gemiddelde van 4,8. Nederland en Frankrijk doen het beter met 6 op 7. Die cijfers zijn nog beduidend hoog, wetende dat het federale investeringsniveau in België per inwoner aanzienlijk onder het Europese gemiddelde ligt. Een gemiddeld Europees land geeft jaarlijks 157 euro per inwoner uit aan infrastructuur, voor België komt dat bedrag uit op een schamele 71 euro. Daarom moet Vlaanderen inzetten op infrastructuur. En dat ontbreekt vooralsnog te veel in de BBT. Het aantal kruispunten moet dringend worden afgebouwd. Rotondes, tunnels en viaducten moeten de norm worden. Het Oosterweelproject kan daartoe als katalysator dienen. Waar dat niet mogelijk is moet men gebruikmaken van zogenoemde slimme verkeerslichten. In het onderzoek van de Vlaamse

begroting voor 2023 door het Rekenhof wordt echter opgemerkt dat het niet duidelijk is hoeveel middelen er precies worden uitgegeven aan de gevaarlijke punten. Voor de dynamische lijst worden middelen van het relanceplan aangewend. Voor de historische lijst, af te werken tegen het einde van de zittingsperiode, zullen de laatste twee projecten in 2024 nog moeten worden vastgelegd.

Tegen 2025 moeten er in Vlaanderen 35.000 laadequivalenten zijn. Er zou elke 25 kilometer snellaadinfrastructuur moeten zijn langs de snelwegen en grote verkeersassen. Ondanks het groene imago zijn elektrische auto's met hun beperkte CO₂-uitstoot niet altijd schoner dan een nieuwe wagen met een verbrandingsmotor. Elektrische auto's zijn gemiddeld genomen een stuk zwaarder door de batterijen en hebben gemiddeld genomen een hoger vermogen en hoger koppel. Daardoor zorgen ze voor meer verspreiding van fijnstof. Het meeste fijnstof ontstaat namelijk door de slijtage van autobanden, en die neemt toe naargelang de massa van de voertuigen toeneemt. Snel optrekken en stevig remmen hebben een accumulatief effect. Een halve ton batterijgewicht kan resulteren in bandenemissies die bijna vierhonderd keer hoger liggen dan de werkelijke uitlaatemissies van een nieuwe benzinewagen. Een zwaardere auto betekent ook nog eens meer slijtage aan de infrastructuur. Elektrische auto's zijn bovendien ook nog eens energieintensief. Laadpalen schieten als paddenstoelen uit de grond, maar is die elektrische omslag ook energie-efficiënt? In tijden van energiearmoede kan men vragen stellen over de prioriteit van bepaalde energiebehoeften. Bronnen voor hernieuwbare energie zijn tevens beperkt en daar zal de komende jaren weinig verandering in kunnen komen. Er moet dus ook ingezet worden op alternatieve en nieuwe brandstoffen. Maar in deze BBT mist de spreker overduidelijk de interesse hiervoor. De minister haalde waterstof slechts summier aan. Het Vlaams Belang is van mening dat de andere brandstoffen sneller dan wordt gedacht zullen doorbreken. Enkel de blik richten op elektrische voertuigen getuigt naar zijn mening van kortzichtigheid en naïviteit.

Er zal in 2023 werk worden gemaakt van een aantal grote projecten zoals de Royerssluis. Die zal grondig gerenoveerd worden en tegelijkertijd worden uitgebreid tot een performante binnenvaartsluis voor grotere, moderne binnenschepen om zo het transportvolume naar het Albertkanaal te verhogen. De uitvoering wordt afgestemd op de aangrenzende Oosterweelwerken. De renovatie van de sluis kadert ook binnen het Sigmaplan. Het niveau van de sluisdeuren en sluishoofden wordt opgetrokken om Antwerpen in de toekomst te beschermen tegen overstromingen van de Schelde. Maar uit het basisrapport over grote projecten en programma's (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 52/1) blijkt dat de renovatie van de Royerssluis de status kritieke vertraging kreeg, onder andere door de gevolgen van PFOS-vervuiling. De nieuwe zeesluis Zeebrugge kreeg de status van significante vertraging naar een beperkte vertraging. In het kader van de Vlaamse Havenstrategie is het belangrijk om projecten die in die strategie passen geen verdere vertraging te laten oplopen. Het Vlaams Belang maakt zich hierover zorgen.

Een aantal van de prioritaire Vlaamse spoorprojecten zijn economisch zeer belangrijk en hebben een link met de Vlaamse havens. Ondertussen is er geen geld voor spoorontsluitingen tussen Vlaanderen en Nederland. Investerings in goederentransport moeten het nochtans mogelijk maken efficiënte verbindingen te maken met het buitenland. Goederentreinen uit Vlaanderen moeten uren omrijden om de logistieke belangen van Wallonië te beschermen. Door communautair getouwtrek loopt Vlaanderen enkele waardevolle economische verbindingen mis, zoals die met het Nederlandse Brainport, het Duitse Ruhrgebied of Scandinavië. Via het spoor is nog veel vooruitgang mogelijk. Wim Verheyden noemt de IJzeren Rijn. De spoorverbinding Hamont-Weert moet die mogelijk maken maar zit in de koelkast tot 2024. De Nederlanders waren eindelijk overtuigd van het nut totdat de NMBS communiceerde dat het een negatieve businesscase is. Ook de verbinding tussen Hasselt en Maastricht werd door de NMBS tegengehouden. Ondertussen bouwt

Nederland zich uit tot een logistiek knooppunt waarmee Vlaanderen niet zal geconnecteerd zijn. Dat is een gemiste economische opportuniteit en er is dringend een doorbraak nodig.

Met het masterplan Kustveiligheid en het project Kustvisie zal men de risico's op overstromingen duurzaam minimaliseren. Uit het onderzoek van de Vlaamse begroting door het Rekenhof blijkt echter dat de in de BBT opgenomen ambities voor de uitvoering in 2023 van het masterplan Kustveiligheid wel degelijk groot zijn, maar dat de kredietverminderingen van 7 miljoen euro in 2022 en 10 miljoen euro in 2023 eerder wijzen op een uitstel van de investeringen naar 2024.

Tot slot haalt Wim Verheyden nog een aantal opmerkingen van het Rekenhof aan over de transparantie van het VIF. In het verleden was het voor het Rekenhof altijd onduidelijk wat de bestemming van de betrokken kredieten was. Er werden enkel herverdelingen uitgevoerd en dus geen investeringen rechtstreeks aangerekend. Die werkwijze zorgt voor een gebrek aan transparantie van de begroting en gaat in tegen het specialiteitsprincipe. Het Rekenhof merkt ook op dat het artikel wordt gebruikt als een provisie, waardoor de classificatie als werking en toelagen onterecht is. Het Rekenhof beveelt ook aan om de op dit artikel voorziene kredieten af te stemmen met het ontwerp van GIP.

Wim Verheyden concludeert dat mobiliteit ten dienste moet staan van de Vlaming maar dat men momenteel op heel wat vlakken achteroploopt. Het toekomstbestendig maken van het mobiliteitsnet is essentieel. Investeringen moeten doelgericht gemaakt worden met een langetermijnvisie in gedachten. Oplapwerk, procedureslagen en communautaire kwesties maken de achterstand met de buurlanden alleen maar groter. In de BBT vindt het Vlaams Belang onvoldoende doelen terug die die visie faciliteren en ondersteunen.

2.4.2. *Stijn Bex*

Stijn Bex corrigeert de minister dat de opmerkingen van de MORA niet gingen over het ontbreken van het GIP. Het was een kritiek van het Rekenhof, zoals hij al aangaf. Samen met de erg hoge inflatie vond het Rekenhof het moeilijk om een inschatting te maken. In tijden van hyperinflatie en enorm gestegen prijzen voor grondstoffen en materialen vraagt hij zich af wat de impact ervan is. Daarop kreeg hij nog geen antwoord. De 85 miljoen euro is bedoeld voor prijsherzieningen van reeds lopende projecten. Voor 2023 is er in 100 miljoen euro extra aan vastleggingskredieten voorzien. Als de vereffeningskredieten niet volgen dan is dat wel problematisch. Ook bij De Lijn is het voor de spreker niet duidelijk wat de extra beleidsruimte is in de 143 miljoen euro extra. Een groot deel daarvan zal gebruikt worden voor de loonindexering. De minister maakt gewag van een wittevlekkenstrategie die hij graag zou inkijken voor de opvolgingsrapportering over basisbereikbaarheid op 12 januari. Hij concludeert dat de verhoogde werkingsmiddelen dienen om gestegen kosten op te vangen. Voor een sterkere rol van De Lijn is er een injectie nodig aan werkingsmiddelen om zo het aanbod te kunnen verhogen.

Daarom heeft hij met Els Robeyns een amendement ingediend om de werkingsmiddelen van De Lijn met 100 miljoen euro te laten stijgen. Amendement nr. 7 voorgesteld door Stijn Bex en Els Robeyns strekt ertoe om in artikel 3 in programma ME GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER het vastleggingskrediet "1.412.053 duizend euro" te vervangen door het vastleggingskrediet "1.512.053 duizend euro" en het vereffeningskrediet "1.479.131 duizend euro" te vervangen door het vereffeningskrediet "1.579.131 duizend euro" (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 15/6).

In het kader van zijn vragen over de klimaatambities antwoordde de minister dat het niet mogelijk is om de maatregelen te kwantificeren. In eerdere schriftelijke vragen luidde het antwoord dat het nog werd bestudeerd en berekend. Door het

aanleggen van extra fietspaden denkt de minister het uitstel met vijf jaar van de uitfasering van de verbrandingsmotoren te kunnen compenseren. Stijn Bex vindt het niet kunnen dat het beleid zo weinig zicht heeft op de impact van maatregelen die men neemt. Het bestellen van een studie naar een kilometerheffing voor bestelwagens noemt hij positief. Maar tegelijkertijd stelt hij vast dat de Duitse regering eind november 2022 een vergroening van de kilometerheffing heeft aangekondigd. Na de finalisering van de studie moet er echter nog overlegd worden met de andere gewesten. De vraag is of deze zittingsperiode nog een aanpassing zal gebeuren. De minister is niet verantwoordelijk voor het institutionele kluwen, maar de spreker stelt toch vast dat de Vlaamse overheid hopeloos te traag is als het gaat om transitie maatregelen.

Hij is het niet eens met de minister als ze stelt dat voor een verbetering van de verkeersveiligheid en de ongevallenstatistieken het laaghangend fruit is geplukt. Stijn Bex herhaalt opnieuw het voorstel om 30 kilometer per uur te hanteren als richtsnelheid in de bebouwde kom, waarbij de lokale overheid de bevoegdheid krijgt om te beslissen waar het 50 kilometer per uur moet zijn. Dat is de omkering van de redenering van de minister. Zijn voorstel respecteert net zo goed de lokale autonomie van de lokale besturen. Hij geeft het voorbeeld van Aalter waar het aantal ongevallen met de helft is gedaald. Dat de minister dat niet wil invoeren is haar verantwoordelijkheid, maar dan moet men niet vertellen dat het laaghangend fruit is geplukt. Men laat het gewoon rotten aan de bomen.

2.4.3. *Marino Keulen*

Marino Keulen zegt dat grondigheid en dossierkennis het handelsmerk zijn van de minister. Ze toont haar respect voor het parlement door in detail te antwoorden op alle gestelde vragen en opmerkingen.

Naast het vinden van personeel zal een van de grote uitdagingen de mobiliteit van en naar het werk zijn. De bereikbaarheid van bedrijfsterreinen met het openbaar vervoer in Vlaanderen is bijna onbestaande, net zoals dat voor de fiets het geval is. En verplaatsingen met de wagen zijn ook verre van evident. Heeft de minister hierover nog ideeën?

2.4.4. *Mercedes Van Volcem*

Mercedes Van Volcem feliciteert de minister met de extra budgetten die zij vrijmaakt voor de fietsinfrastructuur. Het gaat om ongeziene bedragen.

Uit een studie blijkt dat voor het onderhoud van de Brugse bruggen er 9 miljoen euro nodig is. De minister verduidelijkte hoeveel middelen ze zal besteden aan de kunstwerken categorie 5 en 4. Maar soms kunnen er zich onverwachte defecten voordoen. Als blijkt dat herstel niet meer mogelijk is, kan het zijn dat een brug moet vervangen worden. Heeft de minister een budget daarvoor?

Ze dankt de minister ook voor de zeven e-bussen die ze heeft besteld voor de stad Brugge en voor de versnelling van de elektrificatie van de andere bussen. De spreker vindt het niet meer dan logisch dat het buspatrimonium van De Lijn tegen 2026 geëlektrificeerd is als de bedrijfswagens tegen dan elektrisch moeten zijn.

Er heerst bij de spreker en ook bij de bevolking grote bezorgdheid of er voldoende capaciteit zal zijn voor alle elektrische wagens in de toekomst. Zijn er simulaties gemaakt?

2.4.5. *Martine Fournier*

Martine Fournier vindt het positief dat er 23 miljoen euro extra wordt voorzien voor onderhoudswerken voor fietspaden. Dat brengt het totaal op 181 miljoen euro met een focus op verkeersveiligheid. Ze hoopt dat op het einde van de zittingsperiode het fietsbeleid zichtbaar zal zijn in het straatbeeld.

Ze blijft op haar honger zitten voor twee dossiers. Over het kanaal Bossuit-Kortrijk zegt de minister dat het gaat om een groot kostenplaatje. Dat klopt, maar hoe langer men wacht met de start van de werken, hoe groter het zal worden. Het is een belangrijk project voor het vervoer over water en dus ook de modal shift. Daaraan gekoppeld zijn de werken aan de R8 van Kortrijk. Ze hoopt op een spoedige doorbraak en zal het nodige doen om hiervoor budgetten los te krijgen.

Het tweede dossier, dat al meer dan zestig jaar aansleept, is de N8. Minister Lydia Peeters bestelde een nieuw onderzoek dat nagenoeg identiek is aan een onderzoek van de vorige mobiliteitsminister Ben Weyts. *Martine Fournier* hoopt dat er weldra een echte doorbraak komt zodat nog in deze regeerperiode de werken kunnen starten.

Tot slot is ze verheugd met de kentering in het dossier van de estuaire vaart met de geplande intentieverklaring door Nederland.

2.4.6. *Els Robeyns*

De conclusie van *Els Robeyns* is na het uitgebreide antwoord van de minister helaas nog niet veranderd. Ze betwijfelt nog altijd of de extra middelen voor De Lijn voor meer zullen kunnen worden gebruikt dan voor het dekken van de extra kosten door de inflatie. Het zal niet volstaan om te komen tot een inhaalbeweging voor het openbaar vervoer na jarenlange besparingen. Daarom dient ze samen met Stijn Bex een amendement in.

Het antwoord van de minister op haar verwijt dat de problematiek van de vervoersarmoede niet terug te vinden is in de BBT, vindt *Els Robeyns* eerder lachwekkend. De minister stelde namelijk dat ze het niet vermeldde omdat ze het niet wil introduceren. Positief is daarentegen dat De Lijn een zogenaamde wittevlekkenanalyse maakt. Hoe zal de minister vermijden dat de vervoersarmoede nog zal toenemen?

De grote hervorming van het openbaar vervoer met de uitrol van basisbereikbaarheid noemt de spreker een totale mislukking. Op 1 januari 2022 start fase 1. Hoeveel fases denkt de minister nodig te hebben voor de volledige uitrol?

Ze concludeert dat 2022 een verloren jaar was op het vlak van mobiliteit: steeds langer wordende files, een stijgend aantal verkeersdoden, geschrapte lijnen en haltes bij De Lijn en een mislukte hervorming van het openbaar vervoer. Vooruit kan daarom geen vertrouwen geven voor de begroting.

2.5. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* vindt dat Wim Verheyden met zijn pessimistische statements de werkelijkheid geweld aandoet en de inspanningen van heel wat geweldige mensen in tal van goede projecten uitveegt. Het mobiliteitsbeleid faalt niet maar boekt integendeel heel veel vooruitgang op tal van vlakken. Handhaving in mobiliteit, bijvoorbeeld het uitlezen van trajectcontroles, valt trouwens onder de federale wegpolitie en dus onder Binnenlandse Zaken, niet onder Justitie.

Wat De Lijn betreft, verwijst ze naar de getuigenis van een buschauffeur op Radio 1 die zich blij verklaarde met zijn overstap naar De Lijn en met zijn job. Bij De Lijn werken meer dan achtduizend mensen, waarvan het grootste deel tevreden is. Ze hoopt dat die de voortdurende pessimistische geluiden in dit parlement niet te horen krijgen.

Wim Verheyden klaagt over de files, over wat hij autopenen noemt en nu vindt hij zero-emissievoertuigen ook te zwaar. Open Vld ijvert voor eerlijke taksen. Een taks op het gebruik van een voertuig is eerlijker dan een taks op het bezit van een voertuig. Daar moeten dan heel wat voorwaarden aan gekoppeld zijn: gebiedsdekking, gedifferentieerd in zone en tijdstip, met alternatieve keuzes. In congestiegevoelige gebieden met drukke spitsen zal het tarief iets hoger zijn, op andere plaatsen of in daluren is het tarief lager of zelfs nul. Misschien is de benaming kilometerheffing dus niet ideaal. Dat wordt gekoppeld aan de afschaffing van de arbitraire belasting op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting.

Wie aldoor paniek spuit over basisbereikbaarheid, moet beginnen met eerlijk toe te geven dat basismobiliteit niet werkt. Lege bussen laten rondrijden tot in de verste uithoeken, is niet efficiënt. Om die reden is in 2014 beslist om over te stappen naar een vraaggestuurd model: waar de vraag groot is wordt meer ingezet op het reguliere vervoer, het kern- en het aanvullend net; waar de vraag klein is, is vervoer op maat aangewezen. De minister past voor vervoersarmoede en wil de blinde vlekken invullen. De vervoerregioraden hebben het vervoer op maat uitgetekend. De Lijn analyseert dat nu, onder meer om blinde vlekken te detecteren en de vervoerregio's daarop te wijzen. Ze vraagt de parlementsleden vertrouwen te hebben in dat transitieproces. Dat zal vanaf 1 januari 2023 gestaag opgebouwd worden: geen big bang waarbij niemand nog weet welke bussen er rijden. Het proefdraaien van de mobiliteitscentrale, op kleine schaal met een beperkt aantal reizigers, is tot nog toe vlekkeloos verlopen. De minister is ervan overtuigd dat basisbereikbaarheid zal lukken: een efficiënter openbaar vervoer waarbij de klantvriendelijkheid centraal staat.

Stijn Bex doet dan weer alsof er met een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom geen ongevallen meer zullen zijn. De statistieken, de Vias-barometer, de verkeersveiligheidsbarometer, bewijzen het tegendeel: de meeste ongevallen gebeuren in zone 30 en zone 50. Daarbij komt nog het grote verschil tussen een bebouwde kom en een stad. Louter een snelheidslimiet is niet zaligmakend. Als die niet overeenstemt met de leesbaarheid van de weg, is toezicht door een camera of een politieagent nodig. Als een gemeente als Aalter de zone 30 invoert, is dat een goede beslissing. Hopelijk heeft ze gebruikgemaakt van het afwegingskader. De lokale besturen zijn volop bezig met aangepaste snelheidsregimes en met handhaving. Vlaanderen faciliteert en ondersteunt maar heeft er vertrouwen dat de lokale besturen verkeersveiligheid hoog in het vaandel dragen. Hasselt heeft zelfs een erfzone, waar de maximumsnelheid 20 kilometer per uur is. Een enquête daarover loopt, maar de minister kent geen enkel lokaal bestuur dat elke zone 30, elke fietsstraat of fietszone principieel van zijn grondgebied weert. Op het gebied van verkeersveiligheid is het laaghangende fruit geplukt. Er zijn vele goede maatregelen maar een en ander moet worden bijgestuurd. De minister heeft trouwens nooit gezegd dat er geen zone 30's meer mogen bijkomen.

Stijn Bex betreurde vorige week, naar zijn zeggen samen met de MORA, dat hij over de beleids- en begrotingstoelichting moet oordelen zonder kennis van het geïntegreerd investeringsprogramma. Nooit eerder zijn beide samen uitgebracht. Het klopt dat de minister een brief ontving van de MORA waarin die dezelfde kritiek uitte. Nu is het GIP er, dus kunnen de parlementsleden dat nog voor de stemming analyseren. Eigenlijk komen beide overeen. Enkele elementen zoals onderhoudsprojecten, die geen investeringen vergen, staan alleen in de beleids- en begrotingstoelichting.

Stijn Bex vraagt van de minister het onmogelijke: voor de GIP's van 2020, 2021 en 2022, elk goed voor zowat achthonderd projecten, per project de impact van de inflatie, van de grondstofprijzenstijging en de personeelskostenstijging geven. Natuurlijk zijn er berekeningen en indicaties. De minister heeft de extra middelen voor de jaren 2020 en 2021 goed kunnen gebruiken. De Vlaamse Regering heeft bij aanvang gekozen voor een investeringsgroeipad tot eind 2024 van 635 miljoen euro extra. In het kader van de relance kwam daar 885 miljoen euro bij, vast te leggen in 2021 en 2022, wat een duidelijke opsmuk was voor het GIP van die jaren.

De minister vergelijkt vervolgens het ontwerp van GIP 2022 en het ontwerp van GIP 2023. Het eerste, met relancemiddelen, is goed voor een bedrag van 2,157 miljard euro. Het tweede, zonder relancemiddelen, is goed voor een bedrag van 2,282 miljard euro. Die stijging is er omdat de minister op tafel geklopt heeft en bijkomende middelen geëist heeft om het investeringsniveau ondanks de prijsstijgingen op peil te houden. Om die reden maakt de Vlaamse Regering voor het beleidsdomein MOW een bedrag van ruim 400 miljoen euro extra vrij. Bij de vereffeningskredieten zal later duidelijk blijken welk project hoeveel meer gekost heeft.

Ze heeft weet van een recente aanvaring van de Brugse Krakelebrug, waar al investeringen aan gepland waren. Momenteel wordt nagegaan hoe de doorstroming te verzekeren. Op langere termijn wordt de brug mee opgenomen in het assetmanagement. De minister denkt dat het ook een pps-project is. Zodra ze meer informatie heeft, zal ze die aan het parlement ter beschikking stellen.

Over het Albertkanaal, de belangrijkste waterweg, goed voor meer dan 40 miljoen ton goederen, liggen 62 bruggen, waarvan er 59 verhoogd zijn. De laatste drie worden in 2023 verhoogd.

Om de fietsbereikbaarheid van de bedrijventerreinen te verbeteren zijn er al mooie voorbeeldinitiatieven. Zo is er een engagementsverklaring tussen bedrijven, werkgeversorganisaties en entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zoals het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg. De bedrijven zullen daarbij zelf fietspaden aanleggen op hun terrein, die vlot aansluiten op de fietspaden op de openbare weg die dan aantakken op de fietssnelwegen. Met het Pendelfonds worden dan weer andere partners gestimuleerd om aan het fietsnetwerk bij te dragen.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk is geëvolueerd van louter een waterproject naar ook een wegproject, waarvan de kosten momenteel al rond het miljard euro geraamd worden. Sowieso zijn de werken nodig en misschien is het nodig om het waterproject los te koppelen van het wegenproject. Toen Lydia Peeters als minister aantrad was de algemene onderhouds- en investeringsachterstand groot. Het Rekenhof had het toen over 27 missing links en pleitte voor prioriteitenstelling en draagvlakcreatie om eindeloze procedures te vermijden. Voor de N8, die al eindeloos lang aansleept, is net om die reden de procedure complexe projecten gestart. De minister zal de dossiers terug op de regeringstafel leggen, verwijzend naar het regeerakkoord.

Volgende week wordt de intentieverklaring over de estuaire vaart ondertekend met als doel tegen eind januari tot een soort Benelux-verdrag te komen. Dat zal duidelijkheid brengen en de achterstand van Vlaanderen ten opzichte van Nederland voor eens en voor altijd wegwerken.

2.6. Bijkomende replieken en antwoorden van de minister

Stijn Bex stelt dat hij niet heeft gezegd dat in het advies van de MORA staat dat de raad het GIP miste voor een goed advies. Als de minister ondertussen een brief

heeft gekregen daarover, kan dat alleen maar een aanmoediging zijn om bij de volgende beleids- en begrotingstoelichting toch het GIP bij te voegen.

Hij heeft nooit gezegd dat alles bij De Lijn fout loopt en hij is heel blij als mensen getuigen hoe graag ze daarvoor werken. Hij denkt alleen dat er meer nodig is. Wat er de afgelopen drie jaar en zelfs daarvoor gebeurde op het vlak van basisbereikbaarheid, noopt niet echt tot vertrouwen. Voor meer blije buschauffeurs dan vandaag zijn er extra middelen nodig. Het amendement dat hij met Els Robeyns heeft ingediend, vraagt dan ook 100 miljoen euro extra werkmiddelen. Dat is belangrijk omdat De Lijn voor het ondervangen van de inflatie geen extra werkmiddelen krijgt, maar alleen een vergoeding voor de gestegen kosten. Hij had het graag uitgebreider gehad over die inflatiekosten, wat voor hem het kerndebat van deze bespreking hoort te zijn.

Hij zal de minister vandaag niet meer proberen te laten zeggen dat ze het eens zijn over de zone 30, maar wil het graag hebben over een ander aspect van de lokale autonomie, namelijk de verlichting van de openbare wegen. Heel wat besturen vragen om die 's nachts te mogen doven, maar de minister heeft laten weten dat ze dat niet zou appreciëren. Als gemeentebesturen slim genoeg zijn om te beslissen over een zone 30, zijn ze dat ook om te beslissen over de straatverlichting. Waarom de andere aanpak?

Het Vlaams Belang heeft al vaak aangetoond, aldus *Wim Verheyden*, dat het absoluut voorstander is van zo veel mogelijk vrachtvervoer via het water en het spoor. Als een en ander mank loopt, bijvoorbeeld de spoorontsluitingen met zelfs onwil van de NMBS, moeten parlementsleden dat aanklagen en is het aan de minister om breekijzer te spelen. De ontsluitingen zijn immers broodnodig voor het economische leven in Vlaanderen en de havens.

Hij is zeker niet tegen zero-emissiewagens maar veel mensen kunnen zich er geen veroorloven. Hun auto's worden door heel wat maatregelen gevisieerd zoals de deeltjestellingen, terwijl de zero-emissiewagens ook een zware ecologische afdrak hebben waar niet over gesproken wordt. Of het nu een gebiedsdekkende of slimme kilometerheffing wordt, het slachtoffer zal altijd de werkende mens zijn. Zo zal wie in een gebied van de Vlaamse Ruit woont waar het openbaar vervoer niet op punt staat, zijn wagen blijven nodig hebben voor verplaatsingen en dus meer betalen. Dat is discriminatie van een Antwerpenaar tegenover een Limburger, die in een gebied met iets minder verkeer woont. Het Vlaams Belang staat aan de kant van de werkende mens die al genoeg getroffen wordt met allerlei maatregelen om de auto aan de kant te laten staan. Die maatregelen evolueren trouwens van sturend naar dwingend.

Dat mensen ondanks moeilijke werkomstandigheden, in bepaalde buurten zelfs levensbedreigende, toch fier zijn de buslijnen te garanderen, maakt ook hem blij. Dat neemt niet weg dat er de laatste jaren heel wat problemen opdoken. Dat zijn structurele fouten, niet aan het personeel te wijten maar wel aan de leiding. Buschauffeurs en mecaniciens signaleren die problemen. Het is de taak van parlementsleden die signalen door te geven, het is aan de minister om werk te maken van oplossingen.

Minister *Lydia Peeters* merkt dat ze sommige parlementsleden er niet van overtuigd krijgt om de begroting goed te keuren. Zij is in elk geval optimistisch en wie weet rijpen de geesten. Voor de minister mogen lokale besturen autonoom beslissen of ze de lichten doven op lokale wegen, maar op gewestwegen is de Vlaamse overheid verantwoordelijk. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft instructies opgesteld over wanneer de lichten blijven branden. Het principe is doven waar het kan, verlichten waar het moet. De leidraad is de verkeersveiligheid. Lichten van gewestwegen zitten evenwel vaak in dezelfde elektriciteitscluster dan van de lokale

wegen. Als het lokale bestuur in dat geval wel de lichten wil doven, laat het dat het best weten aan het Agentschap Wegen en Verkeer dat een klok op de kring kan plaatsen zodat gewestweg en lokale weg losgekoppeld kunnen worden. Een structurele oplossing zijn ledlampen. Niet alleen kunnen die gedimd of gedoofd worden, ze besparen ook heel wat energie. Tegen 2024 zullen alle lichten op de gewestwegen ledlampen zijn, tegen 2025 ook op de autosnelwegen. Fluvius vervangt nu ook aan een sneller tempo.

Stijn Bex informeert hoelang het plaatsen van een dergelijke klok duurt. Is dat een technische aanpassing die snel kan, want gemeenten rekenden aanvankelijk op het doven van de lichten als kostenbesparing? Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat een negentigtal lokale besturen dat al gevraagd hebben en dat het op korte termijn kan.

3. Indicatieve stemmingen

Amendement nr. 7 voorgesteld door *Stijn Bex* en *Els Robeyns* (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 15/6), wordt verworpen met 7 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2023, bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister *Lydia Peeters*, wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Bart CLAES,
voorzitter

Stijn BEX,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ANB	Agentschap voor Natuur en Bos
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBT	beleids- en begrotingstoelichting
BENEFIC	Brussels Netherlands Flanders Implementation of Clean Power to Transport
Benelux	België, Nederland, Luxemburg
BGA	beschermde geografische aanduiding
BIV	belasting op de inverkeerstelling
CPE	charge point equivalent
CPT	Clean Power for Transport
DBFM	Design Build Finance Maintain
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
ETS	emissions trading system
FOSO	Federale instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
GCG	gecontroleerd gereduceerd getij
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
GOG	gecontroleerd overstromingsgebied
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
led	light emitting diode
LEZ	lage-emissiezone
LO	Linkeroever
lpg	liquefied petroleum gas
LZV	langere en zwaardere vrachtwagen (in Nederland: langere en zwaardere vrachtauto-combinatie)
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (= STIB)
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen
PFOS	perfluorooctaansulfonaat
pps	publiek-private samenwerking
TEC	Transport en Commun
VEKP	Vlaams Energie- en Klimaatplan
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VLABEL	Vlaamse Belastingdienst
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
ZGM	Zeeschelde-Gentbrugge-Melle