

ingediend op **15** (2023-2024) – Nr. 6-I
30 november 2023 (2023-2024)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Martine Fournier
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 2024

- | | | |
|-------------|-------------|---|
| 15 | (2023-2024) | - Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen - Nr. 2 t.e.m. 7: Amendementen - Nr. 6-A t.e.m. H: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie |
| 14 | (2023-2024) | - Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen |
| 13 | (2023-2024) | - Nr. 1: Algemene toelichting |
| 13-V | (2023-2024) | - Nr. 1: Beleids- en begrotingstoelichtingen |
| 12-A | (2022-2023) | - Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen over de begroting |
| 16 | (2023-2024) | - Nr. 1: Verslag van het Rekenhof over de begroting |
| 21 | (2023-2024) | - Nr. 1: Meerjarenraming |
| 1870 | (2023-2024) | - Nr. 1: Ontwerp van programmadecreet |



Vlaams
Parlement

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Willem-Frederik Schiltz;

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;

Stephanie D'Hose, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | Toelichting door minister Lydia Peeters | 4 |
| 1.1. | Drie pijlers | 4 |
| 1.2. | Infrastructuurprojecten..... | 6 |
| 1.3. | Waterbeheersing..... | 6 |
| 1.4. | Budgettair..... | 6 |
| 2. | Vragen en opmerkingen van de leden..... | 7 |
| 2.1. | Rita Moors | 7 |
| 2.2. | Els Robeyns | 8 |
| 2.3. | Annick Lambrecht | 10 |
| 2.4. | Martine Fournier | 12 |
| 2.5. | Marino Keulen | 13 |
| 2.6. | Stijn Bex..... | 15 |
| 2.7. | Karin Brouwers | 18 |
| 2.8. | Wim Verheyden | 19 |
| 2.9. | Bert Maertens..... | 21 |
| 2.10. | Sofie Mertens | 23 |
| 2.11. | Maarten De Veuster | 24 |
| 2.12. | Bart Claes | 25 |
| 3. | Antwoorden van minister Lydia Peeters | 25 |
| 3.1. | Fiets..... | 25 |
| 3.2. | Verkeersveiligheid..... | 26 |
| 3.3. | Duurzaamheid | 30 |
| 3.4. | Infrastructuurprojecten..... | 38 |
| 4. | Replieken en bijkomende vragen | 40 |
| 5. | Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters | 43 |
| 6. | Slotreplieken | 47 |
| 6.1. | Tussenkomen van de leden..... | 47 |
| 6.2. | Antwoorden van minister Lydia Peeters | 50 |
| 7. | Indicatieve stemmingen..... | 51 |
| | Gebruikte afkortingen | 52 |

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

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 9, 23 en 30 november 2023 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2024. 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. 2023-24, nr. 13-V/1).

Door Mieke Schauvliege en Stijn Bex werd een amendement (nr. 7) ingediend op artikel 3 voor een wijziging van de vastleggings- en vereffeningskredieten van het programma MI WATERINFRASTRUCTUUR EN -BELEID (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 15/5).

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

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat ook voor 2024 een hoog investeringsritme wordt aangehouden. De drie pijlers blijven fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

1.1. Drie pijlers

1.1.1. Fiets

Het fietsgebruik in Vlaanderen lag nog nooit zo hoog. 18 procent van de verplaatsingen gebeurt met de fiets maar er is nog groeimarge, bijvoorbeeld in vergelijking met Nederland. Met de fietsambitie legt de Vlaamse overheid het aandeel op 30 procent in 2040. Veilig en comfortabel fietsen vereist een aangepaste infrastructuur. Voor de fietspaden in het beheer van de Vlaamse overheid wordt in 2024 opnieuw ruim 300 miljoen euro aan investeringsmiddelen uitgetrokken. Daarnaast is er een gericht subsidiebeleid voor de lokale en provinciale overheden. In 2024 wordt nog een grote fietscampagne gepland met de focus op fietsveiligheid.

1.1.2. Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheidscijfers worden nauwgezet opgevolgd. In 2022 vielen er 282 dodelijke verkeersslachtoffers in Vlaanderen. Men moet alles op alles zetten om dat cijfer drastisch terug te dringen, net zoals het aantal letselongevallen.

Naast een veilige infrastructuur is ook het gedrag fundamenteel. Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 blijft de ruggengraat van het beleid. De doelstellingen en acties worden continu gemonitord. De taskforce Verkeersveiligheid en de provinciale Verkeersveiligheidstafels komen regelmatig samen om bij te sturen.

De infrastructuur wordt veiliger gemaakt door het verminderen van het aantal conflictzones, veiligere schoolomgevingen en -routes, intelligente verkeersregelingsinstallaties, slimme verkeerslichten en de aanpak van de gevaarlijke punten. Er is een dynamische lijst van gevaarlijke punten die men ieder jaar zo snel mogelijk probeert af te werken. Er wordt gewerkt met de MIA-quickscan en MIA In Actie.

Sensibilisering en verkeerseducatie zijn ook belangrijk. De minister denkt specifiek aan de killers in het verkeer: rijden onder invloed, onaangepaste snelheid en afleiding. Daar moet blijvend aandacht naar gaan want gedrag is vaak doorslaggevend als het gaat over verkeersveiligheid. Voor de verkeerseducatie wordt gewerkt aan

een optimalisering van het aanbod. Aandachtspunten zijn de vernieuwde rijopleiding, de invoering van het praktijkexamen voor categorie AM en de speedpedelecs.

Tot slot zijn ook controle en handhaving essentieel. Het verheugt de minister dat de federale overheid geen beperkingen meer zal doorvoeren op het aantal trajectcontroles op gewestwegen. Niet door meer boetes, maar omdat er meer aandacht gaat naar de snelheidslimieten die veiligheidslimieten zijn. Wie zich eraan houdt, zal geen boete moeten betalen. De bijsturing van GAS 5, waar de lokale besturen gretig gebruik van maken, wordt verder opgevolgd. Verder zal er aandacht gaan naar de aanpak van niet-gekeurde voertuigen en de emissiefraude, de optimalisering van de werkzaamheden bij de keurings- en rijexamencentra, en een verbeterde controle en handhaving van het vrachtvervoer.

1.1.3. *Duurzaamheid*

Minister Lydia Peeters benadrukt dat men de klimaatuitdagingen absoluut niet kan ontkennen. De CO₂-uitstoot moet drastisch omlaag. Mobiliteit is verantwoordelijk voor meer dan 20 procent van de totale CO₂-uitstoot. De visienota Clean Power for Transport werd geactualiseerd met concrete doelstellingen. Elektrificatiemanager Stéphane Jacobs volgt dit op.

Duurzame mobiliteit gaat over het verduurzamen van het totale wagenpark en van de verplaatsingen. Zowel de publieke als private vloot moeten vergroenen. De overstap naar hybride en elektrische wagens is volop ingezet. Er moet voor gezorgd worden dat het netwerk voor laadinfrastructuur volledig operationeel is. Nabijheid, bereikbaarheid en vertrouwen zijn de drie kernwoorden voor elektrisch rijden. Op de drukke verkeersassen komt er om de 25 kilometer snelle en ultrasnelle laadinfrastructuur. De ambitie was om tegen 2025 35.000 laadequivalenten te hebben. Begin november staat de teller op 31.000. Die kaap zal dus zeker gehaald worden. Voor 2030 is het streefcijfer, in samenwerking met de lokale besturen, honderdduizend laadequivalenten. Daar moet verder werk van gemaakt worden.

Verder wordt ingezet op de ondersteuning van zero-emissievrachtvervoer en -personenvervoer. De minister verwijst naar de actualisering van het VEKP in mei 2023 met ondersteuningsmechanismen voor de particuliere kleinere wagens en tweedehandsvoertuigen. Dit werd opgenomen in de begroting 2024 en verder uitgerold. Aanvankelijk dacht men voor het vergroenen van vrachtwagens aan waterstof. Energieneutraliteit blijft belangrijk, maar het blijkt dat vele vrachtwagens minder dan 150 kilometer per dag afleggen en hiervoor wordt gedacht aan elektrificatie. Voor die vrachtwagens wordt voorzien in een vrijstelling van de kilometerheffing. Verder is er het VIAVIA-plan met een innovatieve aanpak van de vergroening. Er is voorzien in een integrale aanpak met vijf werven, aangestuurd door een topteam. Er wordt gekeken naar de binnenvaart, multimodale hubs, het spoor en vrachtvervoer over de weg en luchtvervoer. Het aandeel van de binnenvaart wil de minister verhogen tot 20 procent tegen 2030. De laatste brug over het Albertkanaal zal op 1 februari 2024 verhoogd zijn zodat vierlagige containerschepen van en naar de Antwerpse haven kunnen varen. Verder blijft de Vlaamse overheid investeren in het Seine-Scheldekanaal, kleinere binnenvaartwegen en kaaimuren. Het enthousiasme dat aanwezig is bij vele stakeholders en bedrijven op allerlei conferenties heeft de minister aangenaam verrast. Zo werd de Green Deal Binnenvaart ondertekend door meer dan honderd partners.

Tot slot wil minister Lydia Peeters het openbaar vervoer verder vergroenen met de aankoop van elektrische bussen, investeringen in de software, laadinfrastructuur en stelplaatsen.

Daarnaast zijn duurzame verplaatsingen belangrijk. Ze verwijst naar de Hoppinvisie, basisbereikbaarheid en combimobiliteit. De fiets en het openbaar vervoer staan

hierin centraal. De uitrol van de Hoppinpunten wordt versneld in 2024. De tweede fase wordt uitgerold begin januari 2024 waarover met de minister en De Lijn van gedachten zal worden gewisseld in de commissie op 18 januari 2024. Aandacht zal ook uitgaan naar het vervoer op maat met de verschillende deelsystemen. De minister zal alles op alles zetten om te voorkomen dat er blinde vlekken of vervoersarmoede is. Ook het leerlingenvervoer krijgt alle aandacht. Doordat het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs enorm toeneemt, worden de uitdagingen alsmear groter: meer stopplaatsen en meer busbegeleiders. Toch wil de minister de ambitie van rittijden van maximum negentig minuten waarmaken. Als de afstand te ver is, is dit wel heel moeilijk.

1.2. Infrastructuurprojecten

In het regeerakkoord werden heel wat infrastructuurprojecten opgenomen. De commissieleden hebben kennis kunnen nemen van het GIP 2024 met 697 projecten voor een bedrag van 2,2 miljard euro. De investeringen zijn meer dan noodzakelijk door de onderhoudsachterstand. Daarnaast is er nood aan nieuwe infrastructuur, leefbaarheidsprojecten en uitbreidingsinfrastructuur. Dat geldt voor alle entiteiten van DMOW. Tegelijk maakt men werk van het assetmanagement.

Grote investeringsprojecten zijn de Oosterweelverbinding, de Werken aan de Ring in Brussel, het complex project Noord-Zuid, Spartacuslijn 1 en 2, de K-R8 in West-Vlaanderen en de ombouw van de N49 en N8. Voor de planningsprocessen verloopt dat in nauw overleg met het Departement Omgeving. Verder zijn er een heel aantal DBFM-projecten, zoals Gent-Dampoort, de vertramming van lijn 4 en 7, de premetrotunnels in Antwerpen, Londerzeel-Zuid, de knopen Mechelen-Noord en Mechelen-Zuid enzovoort.

De kunstwerken, bruggen en tunnels, blijft men nauw opvolgen. Zij die na een grondige inspectie werden ingedeeld in categorie 5 werden al aangepakt. Voor die van categorie 4 werd recent groen licht gegeven voor de pps OverBruggen. 49 bruggen worden gerenoveerd of vernieuwd. De bedoeling is nu om zo snel mogelijk een hoofdaannemer te selecteren.

1.3. Waterbeheersing

Een ander belangrijk onderdeel van de BBT is waterbeheersing. Na de overstromingen in Limburg is het nu ook alle hens aan dek in de Westhoek door de hevige regenval in Noord-Frankrijk en West-Vlaanderen. Het is een bewijs van de klimaatverandering die men niet kan ontkennen. Men moet alles op alles zetten om van Vlaanderen een weerbaar waterland te maken. Men moet paraat zijn en de waterpeilen nauw blijven opvolgen. Tegelijk is er nood aan preventie en protectie. Er wordt volop werk gemaakt van het Sigma-plan, de waterbeveiligingswerken langs de gemeenschappelijke Maas, de Dender, de IJzer enzovoort. Aan de stroomgebiedbeheerplannen voor de Schelde en de Maas 2022-2027 wordt verder gewerkt, net zoals aan de schade van het hoogwater van 2021.

Naast de rivieren krijgt de kustveiligheid de nodige aandacht. Er is het Masterplan Kustveiligheid en het project Kustvisie om de kust en het hinterland te beveiligen tegen de stijging van de zeespiegel. Voor de Blue Deal werkt minister Lydia Peeters nauw samen met Vlaams minister Zuhair Demir. Ze is trots op wat Vlaanderen al heeft gerealiseerd en waarvoor andere landen Vlaanderen benijden.

1.4. Budgettair

Uit een vergelijking van de beleidskredieten is er ongeveer 1 miljard euro minder ingeschreven voor de begrotingsopmaak 2024 ten opzichte van begrotingsaanpassing 2023. Dat komt door de eenmalige stijging van de beleidskredieten voor Lantis

in 2023. Voor de Oosterweelwerken was er een prijsherziening van 24 procent en de kosten voor PFAS werden toen in rekening gebracht. Dit zal ook ter sprake komen bij de financiële voortgangsrapportering van het Toekomstverbond op 14 maart 2024.

Voor de vereffeningskredieten is er een stijging van ongeveer 85 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2023. Dat bewijst dat de engagementen van de voorbije jaren effectief worden uitgevoerd.

Vervolgens bespreekt minister Lydia Peeters de belangrijkste budgettaire bijstellingen. De investeringen werden opgetrokken met een bedrag van ruim 110 miljoen euro. Daarnaast zijn er voor 50 miljoen euro extra middelen voor waterbeheersing opgenomen. Verder zijn er extra middelen voor zowel het structureel als het regulier onderhoud voor AWW: plus 40 miljoen euro die bij de begrotingsopmaak 2023 werd beslist plus recurrent 20 miljoen euro. Hierdoor kan men echt inzetten op het onderhoud voor de wegen maar ook de fietsinfrastructuur.

De werkingsmiddelen van De Lijn stijgen met 60 miljoen euro. Het gaat onder meer om een bijkomend bedrag voor het leerlingenvervoer en een compensatie voor het niet-indexeren van de tarieven tussen april 2022 en februari 2025. Reizigers wint men niet door tarieven te verhogen. Het is beter om te zorgen voor meer netheid en stiptheid en ook voor een beter aanbod door basisbereikbaarheid.

Zoals voorzien in het regeerakkoord komen er ook extra exploitatiemiddelen voor het vervoer op maat (23 miljoen euro) en de reguliere exploitatiemiddelen. Er is een compensatie van 8,5 miljoen euro omdat De Lijn de Hoppincentrale voortzet.

Er zijn ook een aantal dalingen. Bij de begrotingsopmaak 2022 werd een besparingslijn uitgetekend voor het ecologisch en veilig transport. De 10 miljoen euro hiervoor wordt geschrapt. Voor de sluis in Terneuzen werd een bedrag aangerekend van 33 miljoen euro terwijl er initieel 130 miljoen euro was voorzien. Er wordt dus 97 miljoen euro in mindering gebracht. Een deel van de middelen voor Lantis wordt weggetrokken omdat dat bedrag volledig werd vastgelegd in 2023. De ontvangsten van verkeersveiligheidsboetes kenden een kleine terugval.

De minister toont slide 16 met een overzicht van de begrotingsopmaak. De middelen voor de DAB Vlaams infrastructuurfonds worden op nul gezet omdat de DAB wordt afgeschaft. De middelen worden verdeeld in de algemene uitgavenbegroting van AWW, het MDK en DMOW. Het gaat bijvoorbeeld om 20 miljoen euro voor de premie voor de zero-emissievoertuigen die naar DMOW gaat.

De beleidskredieten voor De Lijn worden begroot op 1,681 miljard euro. Dat is zeker geen klein bedrag. Dat bedrag verschilt met het GIP want er zitten ook de werkingskosten bij.

De meerkosten zijn het gevolg van onder andere het leerlingenvervoer met 120 miljoen euro extra voor de vergroening van de vloot. Voor het GIP komt dit op een bedrag van 320 miljoen euro. Daarnaast heeft De Lijn meer dan 200 miljoen euro aan eigen inkomsten. Dat maakt een totaal beleidskrediet van 1,681 miljard euro.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Rita Moors

Rita Moors stelt vast dat er voor 2024 vrij veel geld gaat naar de provincie Limburg. Ze is daar zeker tevreden over. De 59 miljoen euro die wordt geïnvesteerd in Limburgse mobiliteitsprojecten is nodig voor de ontsluiting van de provincie. Enkele grote projecten in Limburg gaan richting realisatie, zoals de Noord-Zuidverbinding.

Er zijn in de verkennings- en onderzoeksfase goede stappen gezet, samen met Vlaams minister Zuhair Demir. Het eerste projectbesluit moet voor het einde van de zittingsperiode klaar zijn. Loopt alles volgens de vooropgestelde planning? De nodige grondverwervingen zitten op schema met ondertussen 95 akkoorden op ongeveer 150 dossiers. Heeft de minister enige indicatie dat er nog iets kan mislopen?

In de BBT is een stand van zaken opgenomen van de drie geplande Spartacuslijnen. Verloopt alles volgens schema? Wanneer zullen ze operationeel zijn? Uit de media heeft Rita Moors op 22 november 2023 vernomen dat Maastricht 9,6 miljoen euro eist van Vlaanderen omdat het project met de sneltram op lijn 1 werd stopgezet. De minister zou hier nog niet officieel van op de hoogte zijn. Is er een concreet plan van aanpak hoe Vlaanderen dat verder zal afhandelen? Is die 19,6 miljoen euro schadevergoeding op de een of andere manier ook voorzien?

De spreker is schepen in Lummen. De BBT vermeldt op pagina 26 enkele belangrijke dossiers zoals de Insteekhaven Lummen, de voormalige Dosschesite en een aantal potentiële nieuwe ENA-bedrijventerreinen. Het verder uitbouwen van het ENA-project kan de modal shift naar de waterweg faciliteren. Dat heeft ongetwijfeld ook een positieve impact op de verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid is een van de grote pijlers die terecht centraal staan. Het wegwerken van de gevaarlijke punten op de historische lijst vindt Rita Moors positief, al kan het misschien wat sneller. De eerste resultaten van de vernieuwde MIA-aanpak, met onder meer drones en een resultaatgerichte procesaanpak, zijn zichtbaar in Limburg. Op welke manier wordt er verder gevolg gegeven aan het project? Werd binnen de proeftuin in Limburg ook gewerkt aan het platform Citizens4Safety? Hoeveel lokale besturen maakten hiervan al gebruik?

Verder wordt onderzocht of bepaalde herkeuringen bij garages kunnen gebeuren. Is er een ontwerp van decreet in voorbereiding? Wanneer mag het verwacht worden?

De Vlaamse administratie heeft in de zomer van 2023 het ontwerp van Vlaamse wegcode afgerond. In 2024 wordt er ook werk gemaakt van de aanpassingen van andere regelgevende teksten die voortvloeien uit de herziening van de wegcode. Wat is de stand van zaken?

2.2. Els Robeyns

Els Robeyns merkt op dat dit de laatste BBT is en dat het einde van de zittingsperiode in zicht komt. Dat is het ideale moment om de balans op te maken. De voorbije weken ging het in het parlement vaak over het openbaar vervoer en wat dat betreft oogt het bilan weinig fraai.

De volgorde van de thema's en de klemtonen en prioriteiten voor het volgende jaar zeggen veel over de prioriteiten van de minister. Het gaat eerst over weginfrastructuur, daarna over verkeersveiligheid en de fiets en pas dan komt basisbereikbaarheid. Het woord openbaar vervoer komt er zelfs niet in voor. Dat hoeft niet te verwonderen want van openbaar vervoer is op het einde van deze zittingsperiode amper sprake. Voor het openbaar vervoer is het een verloren zittingsperiode. De Lijn werd nog verder richting de afgrond geduwd. *Els Robeyns* verwijst naar de hoorzitting met de directeur-generaal Ann Schoubs (*Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 1897/1). Het gaat van kwaad naar erger. Week na week wordt door zowat iedereen aan de alarmbel getrokken over de lamenteerbare stand van het openbaar vervoer. Iedere dag staan er vierhonderd bussen in panne, een op de drie op bussen is ouder dan vijftien jaar, een vierde van de bussen is pensioengerechtigd. De reizigerstevredenheid neemt alleen maar af, ver van de 70 procent die De Lijn zichzelf als ambitie oplegt. Een kwart van de bussen en de trams rijdt niet op tijd, er is een recordaantal

geschrapte ritten, het aantal reizigers daalt en in januari 2024 zullen ook nog eens drieduizend bushaltes bijkomend geschrapt worden.

Men kan geen goede service verwachten met een verouderde busvloot en een jarenlange besparingsstrategie zonder bijkomende financiering. De Lijn is noch organisatorisch noch financieel in staat om een kwaliteitsvolle en betrouwbare dienstverlening te bieden. Het patrimonium is in zeer slechte staat door een voortdurend tekort aan investeringen. Ann Schoubs toonde aan dat zelfs voor de instandhouding van de vloot aan een normaal vervangritme de middelen ontbreken. En dan gaat het nog niet over het waarmaken van de ambities uit het regeerakkoord op het vlak van de modal shift en vergroening. Volgens Ann Schoubs is er nood aan een bijkomende financiering boven op de afspraken uit het nieuwe openbaredienstencontract. Er zijn volgens haar elk jaar 100 miljoen euro extra investeringsmiddelen nodig om echt een inhaalbeweging te kunnen maken. Waarom is daar in de verschillende begrotingsrondes en bij de opmaak van het openbaredienstencontract niets aan gedaan? Daartegenover staat een aankooppremie van 5000 euro voor een elektrische wagen. Dat is compleet absurd. Filerecord na filerecord wordt gebroken en de minister weigert te investeren in openbaar vervoer, maar geeft wel geld uit voor meer wagens op de weg.

Hoe staat de minister tegenover de analyse van Ann Schoubs dat de investeringsmiddelen van De Lijn naar 370 miljoen euro per jaar, dus met meer dan 100 miljoen per jaar, zouden moeten stijgen? Sinds wanneer is ze op de hoogte van die vraag? Erkent de minister wat door Ann Schoubs werd aangetoond, namelijk dat er de voorbije drie zittingsperiodes door haar of haar voorgangers 200 miljoen euro bespaard is op de werkingsmiddelen?

Volgens Ann Schoubs zal De Lijn moeten snoeien in het aanbod omdat de kloof tussen de beschikbare capaciteit en wat De Lijn belooft momenteel te groot is. Vindt de minister het toelaatbaar om het aanbod nog te verminderen? Zo ja, hoe valt dat te rijmen met de ambities voor de modal shift? Welke impact heeft dat op de verdere uitrol van basisbereikbaarheid? Is De Lijn überhaupt klaar voor die volgende fases van basisbereikbaarheid?

Ook de elektrificatie van het openbaar vervoer baart Els Robeyns zorgen. Er is nood aan duidelijkheid over de financiering, over het aantal aangekochte elektrische bussen, over de vernieuwing van stelplaatsen enzovoort.

De uitrol van de Hoppinpunten die de nieuwe mobiliteitsknooppunten in Vlaanderen moeten worden, gaat ook niet over rozen. In het voorjaar 2023 was maar 3 procent klaar. Hoe ver staat dat nu? Hoeveel Hoppinpunten wil de minister tegen het einde van de zittingsperiode gerealiseerd zien?

Onlangs werd bericht dat acht stelplaatsen van De Lijn in Vlaanderen sluiten. 280 chauffeurs zullen daardoor van stelplaats moeten veranderen. Sommigen zullen verder van hun woonplaats moeten gaan werken wat hun job minder aantrekkelijk maakt. Dat is nefast wetende dat De Lijn voortdurend op zoek is naar nieuwe chauffeurs. Op basis van welke argumenten werd beslist om die stelplaatsen te sluiten? Wat was het plan van aanpak en wat is de impact van de sluiting op de tewerkstelling? Zullen die werknemers vergoed worden? Welke gevolgen zal de verdere uitrol van basisbereikbaarheid nog hebben voor de stelplaatsen en de tewerkstelling daar?

Voor mensen met een mobiliteitsbeperking is het cruciaal dat zij vlot het openbaar vervoer kunnen nemen. Voor hen zou het flexplusvervoer uitgerold worden vanaf 1 januari 2024. De MORA heeft serieuze kanttekeningen geplaatst bij de uitrol en de timing daarvan. Hoever staat het en zal de timing gehaald worden?

Net zoals Rita Moors vraagt Els Robeyns een reactie van de minister op de schadelclaim van 19,6 miljoen euro van Nederland. Dat bedrag lijkt aanmerkelijk hoger dan de enkele miljoenen euro's waar de minister het eerder over had. Zal die schadelclaim een verdere mobiliteitsoplossing in Limburg hypothekeken?

Het leerlingenvervoer ligt iedereen zeer nauw aan het hart. Ze verwijst naar de verschillende vragen om uitleg. Het blijkt dat er nog steeds een tweeduizendtal leerlingen langer dan negentig minuten op de bus zitten. Is er ondertussen een oplossing gevonden voor die leerlingen? Zijn er al lessen getrokken uit de proefprojecten? Verder vraagt Els Robeyns transparantie over de prijzen die vervoerders vragen voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Wat zijn de oorzaken van de voortdurende prijsstijgingen? Is de minister zeker dat er geen sprake is van prijsafspraken? Vooruit wil deze zittingsperiode nog een structurele oplossing voor dat leerlingenvervoer. Wat denkt de minister ervan om alle actoren samen te brengen?

Tot slot wil Els Robeyns nog wijzen op een aantal opmerkingen van de MORA over de BBT. De MORA merkt op dat voor een aantal cruciale dossiers het beleidsproces nog niet is afgerond wat de operationalisering in gevaar brengt. Verder ontbreken de maatregelen die Oosterweel moeten laten werken, zoals bijvoorbeeld de aanpassing van de E34, de tweede Tijsmanstunnel en de aanpassing van tramlijnen en fietsprojecten. Kan de minister de uitrol daarvan garanderen? Ze stelt vast dat de ambities om de parkeer capaciteit voor vrachtwagens uit te breiden beperkt zijn. Er komt alleen een proefproject. Hoe zal de minister de parkeerproblematiek van vrachtwagens snel en structureel aanpakken?

Els Robeyns concludeert dat het bilan van de voorbije zittingsperiode zeer pover oogt.

2.3. Annick Lambrecht

Annick Lambrecht herinnert eraan dat minister Lydia Peeters aan het begin van deze zittingsperiode de ambitie lanceerde om het aantal verkeersslachtoffers met 50 procent te verminderen tegen 2030 en een Vision Zero tegen 2050. De weg daarheen is nog zeer lang. Sommige maatregelen liggen toch voor de hand, zoals het verlagen van de algemene snelheidslimiet in de bebouwde kom naar 30 kilometer per uur. Het kwam ook aan bod in de plenaire vergadering van 22 november 2023 (*Actuele Vragen*. VI.Parl. 2023-24, nr. 135). 5323 fietsers hadden vorig jaar een ongeval in een zone 50. Veertig daarvan kunnen het niet meer navertellen. Het aantal fietsdoden is sinds 2019 met 40 procent gestegen. Als men meer mensen op de fiets wil krijgen, dan moet het ook veilig kunnen, op veilige brede fietspaden weg van het autoverkeer. Dat is de taak van de minister. De infrastructuur moet beter.

Studies tonen aan dat de overlevingskansen van een fietser bij een ongeval in een zone 30 aanzienlijk hoger liggen dan in zone 50. Ze vraagt met aandrang om de snelheid in de bebouwde kom te verlagen naar 30 kilometer per uur als daar geen veilige, afgescheiden fietspaden zijn. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is de zone 30 al langer de norm. Drie vierde van alle voetgangers die gedood wordt bij een verkeersongeval, laat het leven in de bebouwde kom. Terwijl de bebouwde kom een veilige plek zou moeten zijn om te winkelen, naar school te gaan enzovoort. Een zone 30 maakt een gemeente leefbaarder en verkeersveiliger voor bezoekers en bewoners, en men zal durven te kiezen voor de fiets. Bijkomend wordt zo werk gemaakt van een duurzame modal shift.

Investerings in goede fietsinfrastructuur zijn cruciaal. De voorbije jaren was er een kloof tussen de aangekondigde middelen en wat er effectief gerealiseerd werd. Vaak werd maar de helft gerealiseerd. Annick Lambrecht vraagt om de investeringen in infrastructuur niet on hold te zetten, maar alle middelen aan te wenden. Het

aantal fietsdoden in Vlaanderen stijgt immers. Hoeveel werd er in 2022 effectief besteed? Over hoeveel kilometer nieuwe en vernieuwde fietsinfrastructuur gaat het?

Uit onderzoek van Vias institute naar aanleiding van de negentiende flitsmarathon van de politie blijkt dat trajectcontroles een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. Zo is bijvoorbeeld sinds de ingebruikname van de trajectcontrole op de E40 tussen Sterrebeek en Bertem het aantal letselongevallen met 55 procent gedaald. Mochten alle bestuurders overal de snelheidslimieten respecteren dan zouden er elk jaar 140 doden en 550 zwaargewonden minder zijn. Overdreven snelheid is een killer in het verkeer en trajectcontroles lijken mee de oplossing. Zal de minister versneld trajectcontroles uitrollen? Zo ja, wat zijn de plannen en wat is de timing?

Vervolgens gaat de spreker in op de modal shift. Het doel is om het aandeel van de fiets bij functionele verplaatsingen tegen 2025 te doen stijgen tot 20 procent. Het regeerakkoord bevat ook de doelstelling om het aandeel duurzame modi – te voet, per fiets, met deelsystemen en het openbaar vervoer – te laten toenemen tot 40 procent in heel Vlaanderen. Volgens het OVG bedraagt dit nu 20 procent. Is het volgens de minister realistisch om de doelstellingen uit het regeerakkoord te halen?

Annick Lambrecht diende enkele vragen om uitleg in waarover de commissievoorzitter oordeelde dat ze beter aan bod zouden komen tijdens de bespreking van de begroting. Een eerste vraag om uitleg ging over de maatregelen naar aanleiding van het stijgend aantal ongevallen met steps. De Federale Regering verstremde onlangs de wetgeving: minimum 16 jaar, een verbod op het voetpad en een verbod om met twee op de e-step te rijden. Die maatregelen hebben effect. Daarnaast zijn Vooruit, maar ook andere partijen en spoedartsen, al langer voorstander om een helmplicht in te voeren voor e-steps. Wat is het standpunt van de minister over de helmplicht voor een e-step? Denkt de minister aan een leeftijdsgebonden helmplicht of eerder een algemene helmplicht? Heeft de minister contact opgenomen met de federale minister om de stijgende ongevals cijfers en een helmplicht te bespreken? Wat waren de conclusies? Welke andere maatregelen gaat de minister nog nemen om dit probleem aan te pakken?

Een tweede vraag om uitleg betrof de verkeersveiligheid tijdens de herfst- en de wintermaanden. Het is een jaarlijks fenomeen dat er tijdens herfst en winter meer en zwaardere ongevallen gebeuren. Van oktober tot november steeg het aantal letselongevallen met voetgangers volgens Vias institute met 36 procent. Bovendien waren er 75 procent meer zwaargewonden en doden. Voor de fietsers noteerde men vier keer meer ongevallen dan bijvoorbeeld in juni. De minister kondigde in het verleden aan dat er op een aantal plekken in Vlaanderen proefprojecten lopen waarbij fietspaden worden gescand op gladheid. Zal die technologie breder uitgerold worden voor de eerste vrieskou? Wat zijn de resultaten van de proefprojecten? Zijn de strooidiensten voldoende voorbereid op de winter en hebben zij voldoende middelen om op tijd fietspaden, voetpaden en wegen te strooien? Zal de minister een sensibiliseringscampagne starten voor de wintermaanden om de bevolking op de hoogte te brengen van het belang van goede verlichting en dergelijke? Zal de aanpak van verkeersveiligheid in de winter- en herfstmaanden verschillen ten opzichte van vorige jaren? Zo ja, op welke manier?

Een laatste vraag om uitleg ging over het memorandum van Vias institute over de verkeersveiligheid dat onlangs werd gepubliceerd. Daarin staan twaalf voorstellen voor meer verkeersveiligheid. De technische marges van de snelheidsmetingen liggen te hoog, waardoor men pas vanaf 37 kilometer per uur in een zone 30 een boete krijgt. Wat denkt de minister van het voorstel van Vias institute om die marges te verkleinen. Zal de minister dit nog proberen te realiseren? Bijna twee op de drie bestuurders vergeet te vertragen bij wegenwerken. Algemene trajectcontroles bij werkzones zouden de norm moeten zijn. Wat denkt de minister van het voorstel om mobiele trajectcontroles vaker te gebruiken bij werken? Wat denkt de minister

van het voorstel om goed gedrag te belonen, bijvoorbeeld bij alcoholcontroles? Is de minister voorstander van nultolerantie voor alcohol? Vias institute stel verder voor om een rijbewijs met punten in te voeren. Wat is het standpunt van de minister? Neemt ze hierover contact op met de federale ministers? Zal de minister er werk van maken om de privacyproblemen bij het gebruik van ANPR-camera's voor controle op gsm-gebruik weg te werken? Wat denkt de minister van het voorstel van Vias institute om apps te verbieden die de aanwezigheid van de politie in het verkeer melden? Drugsgebruik is een groot probleem in het verkeer, vooral bij jongeren. Maar liefst 18 procent van de jongeren tussen 18 en 34 jaar geeft aan als eens onder invloed van lachgas achter het stuur te hebben gezeten. Wat vindt de minister van de voorstellen om extra te investeren in controles op drugsgebruik en om het gebruik van lachgas te verbieden? Zal de minister slecht afgestelde verkeerslichten, conflictpunten en slecht leesbare signalisatie versneld aanpakken?

2.4. Martine Fournier

Martine Fournier dankt namens de cd&v-fractie de minister en haar kabinet voor de boeiende BBT, al zou haar fractie een aantal zaken misschien anders aanpakken. In dit laatste jaar van de zittingsperiode ligt er toch nog heel veel werk op de plank. Dat geldt ook voor de komende jaren, bijvoorbeeld op het vlak van verkeersveiligheid. Ze kan niet aanvaarden dat er alleen al in het Vlaamse Gewest 282 doden vielen in 2022. Verkeersveiligheid moet voor haar fractie een topprioriteit zijn, ook bij andere ministers, lokale besturen, de provincies en iedereen op het veld. Ze vraagt de minister uitdrukkelijk om zo snel mogelijk nog meer actie te ondernemen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Er wordt voor meer verkeersveiligheid ingezet op sensibilisering en handhaving. Voor de handhaving zijn de trajectcontroles belangrijk. Als men minder snel rijdt dan verhoogt de verkeersveiligheid heel sterk. De cijfers bewijzen dat. Ook afleiding is een killer in het verkeer, zoals gsm-gebruik achter het stuur. Het inzetten van camera's botst momenteel nog op heel veel weerstand wegens de privacy. Maar als het gaat over verkeersdoden mogen voor Martine Fournier alle middelen ingezet worden om het gsm-gebruik achter het stuur te detecteren, rekening houdende met de privacy. Wat sensibilisering betreft, vroeg de spreker al meermaals naar een evaluatie van de sensibiliseringsacties. Is het mogelijk om hierover meer informatie te krijgen?

Het verzamelen van data is ook belangrijk voor de verkeersveiligheid. Slechts ongeveer 10 procent van de fietsongevallen zou worden geregistreerd. Is het niet mogelijk om via de ziekenhuizen data te verzamelen?

Verwijzend naar de recente overstromingen in de Westhoek, stelt Martine Fournier dat ze zich niet van de indruk kan ontdoen dat er de laatste jaren toch heel weinig werd geïnvesteerd in de Westhoek en bij uitbreiding de landelijke gebieden. Er gaat heel veel budget naar Antwerpen en ze heeft de indruk dat als Antwerpen roept, de volledige Vlaamse of Federale Regering springt. Een West-Vlaming of Limburger heeft evenveel recht op een goede mobiliteit en op droge voeten. Voor enkele projecten in West-Vlaanderen vraagt ze uitdrukkelijk om ze zo snel mogelijk aan te pakken en om de nodige budgetten te reserveren. Er is het project van de zeesluis in Zeebrugge, de N8 Ieper-Veurne en de daarbij horende ontwikkelingen, het Kanaal Bossuit-Kortrijk, het Kanaal Roeselare-Leie, de ring rond Diksmuide, het project K-R8 en de vrachtwagenparking in Rekkem.

Wat die vrachtwagenparkings betreft, vindt ze dat de visie heel weinig wordt vertaald in de BBT. De vrachtwagens staan nog altijd en masse geparkeerd op de pechstrook langs de autosnelweg. Dat zorgt voor zeer onveilige situaties.

Martine Fournier complimenteert de minister met de grote budgetten die de voorbije jaren werden uitgetrokken voor het fietsbeleid. Wel herhaalt ze dat de uitvoering een beetje sneller zou moeten gaan. Procedures duren te lang en de verschillende administraties tekenen tegen elkaar beroep aan, wat onbegrijpelijk is.

Klopt het dat de derde-betalersregeling voor Blue-bike stopt vanaf 1 januari 2024? Het zou gaan over een budget van 113.000 euro. Is dat juist? Wellicht heeft het te maken met het decreet Basisbereikbaarheid waardoor dat via de vervoerregio zou gaan. Graag meer uitleg.

De BBT is te weinig ambitieus als het gaat over dodehoekongevallen. Er wordt verwezen naar de specifieke locaties die zullen worden aangepakt, maar er bestaat ook technologie. Daarover vindt ze weinig terug in de BBT. Hiermee verbonden zijn de spiegelaafstelplaatsen. Martine Fournier had hierover een vraag om uitleg ingediend, maar de commissievoorzitter heeft die verwezen naar deze begrotingsbespreking. Vorig jaar stond er in de toelichting van de BBT dat de administratie bedrijven wilde aanmoedigen om spiegelaafstelplaatsen aan te leggen op hun terrein, zodat vrachtwagenbestuurders bij vertrek hun spiegels correct kunnen afstellen. Op de website staat nu te lezen dat het momenteel niet mogelijk is om een nieuwe spiegelaafstelplaats te laten aanleggen. Ook herstellingen zijn tijdelijk niet mogelijk. In de voorliggende BBT kan ze niets meer terugvinden hierover. Het is maar een kleine ingreep die heel veel ongevallen kan voorkomen.

Tot slot heeft Martine Fournier weet van een nieuwe overeenkomst van de POM-West-Vlaanderen met de nationale luchtverkeersautoriteit skeyes om lange dronevluchten boven de Noordzee mogelijk te maken. De focus ligt op dronevluchten over lange afstanden tussen de regionale luchthavens van Oostende en Kortrijk-Wevelgem. Het initiatief opent heel veel mogelijkheden voor diverse toepassingen, zoals inspecties van offshorewindmolenparken en de bewaking van maritieme emissies. Jean de Bethune, voorzitter van POM-West-Vlaanderen, benadrukt dat duidelijke regels voor zowel bemande als onbemande luchtvaart de weg vrijmaken voor nieuwe dronetoepassingen. Dat heeft een positieve impact op verschillende industrieën en bedrijven, zeker in West-Vlaanderen. Wat is de timing en dergelijke van de overeenkomst?

2.5. Marino Keulen

Marino Keulen vindt het goed dat er in het laatste jaar van de zittingsperiode balansen worden opgemaakt. Dat maakt ook duidelijk wie deel uitmaakt van de meerderheid en wie van de oppositie. De oppositie lijkt hem een beetje ziende blind te zijn. Politiek begint altijd met budgetten. In de mate dat projecten niet gekoppeld zijn aan budgetten zijn het loze beloften. De budgetten voor MOW zijn nooit hoger geweest. Minstens even belangrijk is het om die budgetten om te zetten in werven. Hij suggereert als slogan voor de minister voor de komende verkiezingen: "Waar men gaat langs Vlaamse wegen komt men werven van Lydia Peeters tegen." Hij heeft de indruk dat de verdeling van de werken op een zeer objectieve manier regionaal werd gespreid op basis van wat nuttig en nodig was in bepaalde regio's.

Hij hoopt dat de opvolger van minister Lydia Peeters in de buurt komt van de budgetten die zij aan fietsinfrastructuur heeft besteed. Er werden honderden kilometers fietspaden aangepakt. Er wordt gewerkt aan de zogenaamde moordstroken. Als er soms werven blijven liggen, heeft dat vaak te maken met complexe dossiers waarbij tegelijk onteigeningen, rioleringswerken en dergelijke moeten gebeuren.

Marino Keulen las in Het Belang van Limburg dat de zwarte punten stelselmatig worden weggewerkt. Dat zorgt niet alleen voor een mooiere omgeving, maar ook de verkeersveiligheid wordt aangepakt. Goed zijn ook de trajectcontroles die de verkeersveiligheid verhogen. Hij verwijst naar de E40 tussen Sterrebeek en Bertem met

bijna een halvering van het aantal doden. Helaas wordt een minister nooit beloond voor het leed dat ze voorkomt.

Verder zijn er quick wins met bijvoorbeeld de aanleg van spitsstroken om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid op die manier te verhogen.

Wat De Lijn betreft heeft minister Lydia Peeters voor meer budgetten gezorgd dan haar twee voorgangers, in totaal 276 miljoen euro meer. Wie blijft beweren dat er nog altijd bespaard wordt doet de waarheid geweld aan. Het klopt dat drie zittingsperioden eerder de bomen tot in de hemel groeiden bij De Lijn. Toch zaten er maar heel weinig reizigers op de bussen. Dat aantal reizigers werd zelfs niet echt gemeten.

De minister heeft bij De Lijn de willekeur van de vakbonden gebroken door de invoering van de gegarandeerde dienstverlening, die een wereld van verschil maakt. Het universeel recht op staken blijft terecht behouden, net als de dienstverlening voor de reiziger.

Een ander belangrijk punt én een goede keuze van de minister zijn het zetten van een rem op de almacht van de autokeurders door het inschakelen van garagisten voor kleine herkeuringen. De verkeersveiligheid mag daarmee niet in het gedrang worden gebracht want men moet kunnen waarborgen dat die keuringen ook correct gebeuren. Dat lukt alvast in Nederland. Meteen wordt ook gekozen voor meer klantvriendelijkheid. De autokeuringsector kreeg alle kansen maar dacht wellicht dat hun monopolie voor eeuwig en voor altijd was, en dat de klant ondergeschikt was aan het rendement.

Verder vindt Marino Keulen het heel belangrijk dat de minister tijdens de coronapandemie er mee heeft voor gezorgd dat De Lijn en de pachters hun werk hebben kunnen blijven doen door het voorzien van extra middelen. Uiteraard is dat ook de verdienste van de chauffeurs en de medewerkers van die instellingen.

Ook belangrijk is leerlingenvervoer voor het bijzonder onderwijs. In eerste instantie heeft de minister daar 11 miljoen euro extra voor vrijgemaakt, nu nog eens 30 miljoen euro. Ze is de enige minister die daar niet alleen budgetten voor heeft vrijgemaakt, maar ook echt de kaart van die kinderen heeft getrokken door te zorgen dat ze niet langer dan negentig minuten reistijd moeten ondergaan. Marino Keulen pleit ervoor om vanuit Onderwijs ook structurele veranderingen door te voeren aan de regels. Nu kan iedereen onafhankelijk van waar men woont gratis met de bus aan huis worden opgehaald. Dat bestaat nergens in de wereld omdat dit praktisch niet realiseerbaar is.

Wat Limburg betreft heeft minister Lydia Peeters in twee onmogelijke dossiers beweging gebracht: de Noord-Zuidverbinding en Spartacuslimijn 2 en 3. Voor Spartacuslimijn 1 vraagt hij dat de minister het dossier zelf zal behartigen. Nederland blijft bij de piste dat het een tram moet zijn en geen bus, maar hij denkt dat de minister daar zelf beweging kan in krijgen.

Hij is het eens met de commissieleden uit West-Vlaanderen dat hun provincie haar regelmatig deel moet krijgen. Hij gelooft dat dat ook het geval is. Hij treedt de minister bij, gelet op de ervaring in de Maasvallei de voorbije veertig jaar, dat men met het oog op het algemeen belang moet zorgen dat water ook ruimte krijgt.

Zijn vragen om uitleg die naar de begrotingsbespreking werden verwezen, zal hij indienen als schriftelijke vragen.

Marino Keulen concludeert op basis van de feiten en de investeringen op het terrein dat het bilan van het beleid van de minister de voorbije zittingsperiode, los van enkele zorgpunten, heel gunstig is.

2.6. Stijn Bex

Stijn Bex merkt schertsend op dat het ook duidelijk is wanneer iemand van de partij van de minister aan het woord komt. Hij wil net zoals andere sprekers een evaluatie maken van vijf jaar ministerschap van Lydia Peeters op Mobiliteit en Openbare Werken. Uiteraard is hij vol verwachting over heel veel werk dat de minister nog zal verrichten in het komende half jaar.

Als men kijkt naar hoever het staat met de ambities uit het regeerakkoord dan moet men durven te erkennen dat de lat vaak niet gehaald wordt. De minister heeft geen stappen kunnen vooruitzetten naar een modal shift van 50 percent. Er zal een enorm wonder moeten gebeuren om 25 procent minder verkeersslachtoffers tegen 2025 te halen. Een duurzame stadslogistiek kwam niet verder dan enkele proefprojecten en alleen emissievrije bussen in alle stadscentra zijn nog geen feit. Niet alleen wordt de ambitie niet gehaald, het resultaat ligt mijlenver van de oorspronkelijke doelstelling.

Tijdens het ministerschap van Lydia Peeters is er weliswaar hard gewerkt en werden dossiers vaak goed beheerd, maar er werd hervormd met te weinig durf, te weinig visie en te weinig ambitie. Hij staft dit met een voorbeeld. Een maatregel waarvan alle verkeersveiligheidsspecialisten stellen dat hij de verkeersveiligheid enorm zou verhogen is de veralgemening van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom. Dat is een stap die de minister en de Vlaamse Regering om electorale redenen niet hebben willen zetten.

Er wordt absoluut geïnvesteerd in mobiliteit. De investeringskosten voor de bouw van de Oosterweelverbinding bijvoorbeeld bereiken hun hoogtepunt in 2024. 612 miljoen euro wordt daarvoor vrijgemaakt. Er wordt dus enorm zwaar geïnvesteerd in wegcapaciteit, terwijl men een maand geleden moest aankondigen dat tijdens die wegenwerken de tramsporen in Antwerpen moeten worden vervangen waardoor het openbaar vervoer voor een stuk gesloten moet worden. Dat is niet alleen de fout van de huidige minister, maar wel het gevolg van decennialang gebrekkig onderhoud. Die verschillende keuzes steken schril tegen elkaar af. Ook de regionale luchthavens worden bediend met extra geld. Er is de subsidie voor de elektrische wagen die, als men al een subsidie zou willen geven, veel meer gericht had moeten worden ingezet voor hoofdzakelijk deelwagens.

Stijn Bex ontkent niet dat het fietsbeleid een van de punten is waar de minister belangrijke stappen heeft gezet. Uit een antwoord op een van de technische schriftelijke vragen (zie bijlage) bleek dat eind oktober 2023 van de 301 miljoen euro die voor 2023 voorzien was, nog maar 201 miljoen euro vastgelegd was. Hij gaat ervan uit dat de minister kan verzekeren dat het bedrag volledig zal kunnen worden vastgelegd. Kan de minister dit verduidelijken?

Ann Schoubs heeft stevast een oerdegelijke indruk gemaakt wanneer zij in de commissie is verschenen. Het was een goede keuze om haar aan te duiden als directeur-generaal van De Lijn, maar op een bepaald moment heeft ze wellicht vastgesteld dat met de middelen en met de evolutie ervan de laatste vijftien jaar, De Lijn niet meer in staat is – door eerdere stevige besparingen – om te groeien en aantrekkelijk te blijven. Er is nood aan een extra injectie die misschien voor een heel klein stukje in de voorliggende begroting zit. Mogelijk zal Groen nog met amendementen de meerderheid op andere gedachten proberen te brengen om nu al de inhaaloperatie te starten. Het wordt hoe dan ook een uitdaging voor de volgende regering om die inhaaloperatie in te zetten. Twee miljoen euro extra exploitatiebudget zal niet volstaan om de verrottingsstrategie van het verleden te keren. Een gezonde levenscyclus van sporen en voertuigen van De Lijn is echt essentieel en dus is een inhaaloperatie nodig.

Groen stelde eerder al een aantal vragen over de middelen voor vervoer op maat en de Hoppinpunten. Hij vraagt de minister duidelijk uit te leggen hoe die middelen concreet zullen worden geïnvesteerd in 2024.

Er wordt opnieuw 30 miljoen euro extra uitgetrokken voor het leerlingenvervoer boven op de 13,6 miljoen euro extra die al voorzien was in het kader van de begrotingsopmaak van 2023. De minister heeft gezorgd dat er voor elke leerling een oplossing was en daar bijzonder hard voor gewerkt. Maar dat is geen systeem dat de toets voor de toekomst doorstaat, zeker niet wanneer het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs blijft groeien. Hij vindt dat de commissie dit dossier niet kan laten liggen en dat de commissieleden moeten aandringen om samen met de leden van de Commissie voor Onderwijs met bevoegd minister Ben Weyts daarover in gesprek te gaan en te vragen hoever het staat met die essentiële hervorming. Dat moet voor Groen nog deze zittingsperiode geregeld worden.

Via de schriftelijke technische vragen (zie bijlage) vroeg de Groenfractie in verband met De Werkvennootschap welke middelen er in 2024 en de volgende jaren vrijgemaakt zullen worden voor het Brabantnet. Voor de luchthaventram zijn de vergunningen langs Vlaamse kant en Brusselse kant rond. Wanneer zal de aanleg van de infrastructuur voor de luchthaventram starten en wanneer zal hij rijden? Werd hierover een conventie gesloten met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Voor de aanleg van de infrastructuur voor de sneltram ziet hij nog geen middelen ingeschreven. Kan de minister zeggen wanneer die werken starten en wat de tijds horizon is? In welke mate zijn er nog knopen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?

Vervolgens zal Stijn Bex ingaan op drie onderwerpen die hij en Imade Annouri indienden als vraag om uitleg maar verwezen werden naar de begrotingsbespreking. Een vraag om uitleg van Imade Annouri ging over de luchthaven van Deurne/Antwerpen. Er is een studie uitgevoerd door het burgerplatform VLEGERPLEIN in samenwerking met Transport & Environment over het gebruik van deze luchthaven met een aantal opvallende resultaten: een indrukwekkende groei van het vliegverkeer met 25 procent meer vliegbewegingen in 2022 per maand dan in 2019. Het aandeel privéjets ten opzichte van commerciële vluchten is zeer sterk toegenomen, met in de top 3 Kortrijk als bestemming. Het aantal binnenlandse privévluchten is in 2022 meer dan verdubbeld ten opzichte van 2019. Van de tien populairste routes liggen zes bestemmingen op minder dan 500 kilometer van Antwerpen.

Uit een rapportage op RTBF over privévliegtuigen blijkt dat de beveiliging van regionale luchthavens zo lek is als een zeef. Verder zijn privéjets vaak vervuilerder dan commerciële toestellen. De Groenfractie vindt de groei van de privévluchtvaart vanuit de luchthaven van Deurne problematisch. Eigenlijk is het zo dat de Vlaamse overheid daar met belastinggeld de plezierreisjes van een kleine rijke minderheid subsidieert. Het is onbegrijpelijk dat landingsrechten voor privéjets spotgoedkoop zijn in vergelijking met de buurlanden. Lawaaioverlast en luchtvervuiling krijgt de buurt er gratis bij.

Heeft de minister kennisgenomen van de bevindingen uit de studie? Hoe kijkt de minister naar de groei van privévluchtvaart op de regionale luchthaven en in het bijzonder naar de binnenlandse vluchten? Wat met het veiligheidsrisico dat privévluchtvaart met zich meebrengt? Is het verantwoord om het gebruik van eenmotorige vliegtuigen vanuit Antwerpen te blijven toestaan? Welke inspanningen zal de minister doen om de uitstoot van schadelijke stoffen door regionale luchthavens te beperken? Heeft de minister al verder gewerkt aan het aanpassen van de landingsrechten, zoals gesuggereerd werd in de maatschappelijke kostenbatenanalyse?

Een vraag om uitleg van hemzelf handelde over de impact van het wijzigingsbesluit LEZ op de vloot van De Lijn in Antwerpen en Gent. De Lijn krijgt tot 2027 om ervoor te zorgen dat bussen die de LEZ inrijden uitstootvrij zijn. Maar het wijzigingsbesluit

schrappt ook de afwijking voor geïntegreerde rolsystemen, dat door De Lijn werd gebruikt om een vrijstelling te krijgen voor alle bussen voor openbaar vervoer die zijn uitgerust met een verlaagde instap. Maar die uitzondering vervalt, waardoor De Lijn voor een aantal bussen die onder die afwijking vielen, vanaf 27 april 2024 boetes zal moeten betalen wanneer ze Gent en Antwerpen binnenrijden. Is de minister hierover in contact met De Lijn, of met Vlaams minister Zuhal Demir en haar diensten? Hoeveel bussen die momenteel onder die afwijking vallen rijden in de LEZ van Gent en Antwerpen? Wat is de jaarlijkse kostprijs aan boetes als die bussen zouden blijven rijden? Welke maatregelen zal De Lijn nemen om boetes te vermijden? Voorziet de minister ondersteuning?

Een laatste geschrapte vraag om uitleg gaat over het aantal gevaarlijke kruispunten in Vlaanderen. De minister heeft dit in 2022 doen dalen van driehonderd tot 258 gevaarlijke kruispunten. De lijst is gebaseerd op de ongevallencijfers van 2019, 2020 en 2021. De minister verwacht in 2022 een verdere daling omdat intussen ook al 108 van die 258 kruispunten aangepakt zijn. Toch was er in de periode 2019-2022 geen daling van het aantal verkeersslachtoffers. Hoe verklaart de minister dit? Is er een impact van de coronapandemie op de cijfers die maken of kruispunten al dan niet veilig zijn? Hoe wil de minister de resterende 150 kruispunten aanpakken? Stijn Bex maakt hierbij de kanttekening dat hij uit de antwoorden van de minister niet altijd kan opmaken of een kruispunt bijvoorbeeld volledig conflictvrij is nadat het is aangepakt, of dat er alleen maar bepaalde beperkte maatregelen genomen zijn. Hij vraagt om dat mee te verwerken in de rapportering. Hoever staat het tot slot met de aanpak van de historische lijst met zwarte punten?

Stijn Bex heeft vragen bij de geplande decreten over De Lijn en over basisbereikbaarheid. Enkele commissieleden werkten hard aan een voorstel van decreet hierover dat ze daarna introkken (*Parl.St.* VI. Parl. 2022-23, nr. 1662/1). De Vlaamse Regering zou nu met een ontwerp van decreet komen. De afspraken met De Lijn in het kader van het openbardienstencontract dateren al van een tijd terug. Die decreten moeten echt aangepast worden. Hoewel hij geen voorstander is van het invoeren van zoveel mogelijk bepalingen in een programmadecreet, was dit misschien wel het moment om dat ook te behandelen. Wanneer zal een ontwerp van decreet worden ingediend?

Er werd een ontwerp van decreet tot oprichting van een Eigen Vermogen Xperta ingediend (*Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 1874/1). In de voorliggende begroting werden hiervoor al middelen ingeschreven en het Rekenhof maakt hierover een aantal opmerkingen. Als de begroting wordt aangenomen, worden er al heel wat middelen toegekend zonder discussie over de wenselijkheid van dit nieuwe orgaan. Met de oprichting is het de bedoeling om technische expertise en beleidsuitvoerende taken die nu gebeuren door MOW toe te kennen aan een soort verzelfstandigde structuur met rechtspersoonlijkheid. Die entiteit krijgt een werkingstoelage van 4,4 miljoen euro, zal ook eigen ontvangsten kunnen genereren en dienstverlening kunnen doen voor de Vlaamse overheid en voor externen. Het Rekenhof wijst op het risico op weigering van btw-vrijstelling wanneer er concurrentievervalsing is met studie bureaus, dat de regelgeving over overheidsopdrachten steeds in acht moet worden genomen en dat personeelsleden ervan niet onder het Vlaams personeelsstatuut zullen vallen. De oprichting creëert onduidelijkheid binnen de ontwerp-begroting volgens het Rekenhof omdat er ook nog altijd middelen en uitgaven op de algemene middelen- en uitgavenbegroting worden aangerekend. Het Rekenhof beveelt aan om een strikte scheiding te bewaken tussen ontvangsten en uitgaven van het Departement MOW en het Eigen Vermogen Xperta anderszijds en om kosten op een correcte manier door te rekenen. Het Rekenhof is dus niet echt enthousiast over de oprichting ervan. Stijn Bex vraagt een reactie van de minister.

2.7. Karin Brouwers

Karin Brouwers merkt op dat vier op de tien van de dodelijke slachtoffers actieve weggebruikers zijn zoals fietsers maar ook voetgangers. Cd&v lanceerde onlangs een voetgangersplan. De voetgangers komen nauwelijks aan bod in de BBT. Onlangs werd de Voetgangersbarometer gepubliceerd. 72 procent van de Belgen gaat minstens een keer per week te voet naar de winkel. 71 procent wandelt minstens een keer per week voor het plezier, bij de Vlamingen 75 procent. 60 procent gaat minstens een keer per week te voet naar het werk of naar school. Voor de Vlamingen gaat het maar over 47 procent, dus daar is nog een enorm potentieel. 61 procent is bereid om meer dan vijftien minuten te stappen naar een bestemming. Dat vond Karin Brouwers verrassend veel. 69 procent van de Vlamingen vindt dat de publieke ruimte niet naar behoren is aangepast aan mensen met kinderen aan de hand of in een kinderwagen, en aan ouderen en mensen met beperkte mobiliteit.

Uit die Voetgangersbarometer blijkt dat cd&v een belangrijk punt heeft aangeraakt. De partij wil de voetpaden vlak en obstakelvrij. Daar is nog wel nog wat werk aan. Dat dit louter een gemeentelijke bevoegdheid is klopt niet helemaal. Het Vademecum Voetgangersvoorzieningen werd immers al twintig jaar niet meer aangepast, terwijl er toch een aantal nieuwigheden zijn, zoals laadpalen op voetpaden. Ontharding is heel goed en belangrijk voor het klimaat, maar niet als mensen met een rolstoel daar hinder van ondervinden. Het zou goed zijn om dit vademecum aan te passen.

Wat basisbereikbaarheid betreft, steunt cd&v de omslag naar een vraaggestuurd openbaar vervoer met een kernnet tussen woonkernen. Maar iedereen heeft recht op mobiliteit, ook landelijk Vlaanderen. Toegang hebben tot een bus betekent voor sommige mensen het verschil tussen bijvoorbeeld zelf boodschappen doen en naar de wekelijkse markt gaan of niet. Daarvoor zal haar fractie blijven opkomen.

In de BBT leest Karin Brouwers met veel genoegen dat er bijzondere aandacht gaat naar de uitrol van het vervoer op maat om blinde vlekken en vervoersarmoede te voorkomen. De realiteit begin januari 2024 is afwachten. Ongeveer 75 procent van de haltes zal een gewone halte blijven en ongeveer 20 procent worden flexhaltes. Ongeveer 5 procent tot 10 procent dreigt te verdwijnen omdat ze weinig of niet gebruikt worden. Maar ook als een halte maar weinig gebruikt wordt, heeft die ene persoon de bus wel nodig. Cd&v is het ermee eens dat minder haltes kunnen leiden tot een sneller, kwalitatief beter openbaar vervoer, maar om competitief genoeg te zijn dreigt vervoersarmoede. De vraag is hoe het recht op mobiliteit op een sociaal aanvaardbare manier kan worden verbonden met de wet van vraag en aanbod.

Verder gaat het in de BBT over sterk kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer en collectief vervoer uitbouwen. Dat is een heel zware taak voor De Lijn, ook door het gebrek aan personeel op de arbeidsmarkt, de verouderde bussen en de wel zeer ambitieuze doelstellingen. De cd&v-fractie vindt de oproep van de directeur-generaal voor meer middelen pertinent: met de huidige middelen kan De Lijn geen sterk betrouwbaar openbaar vervoer uitvoeren. Er is dus veel werk op de plank voor een volgende minister.

Karin Brouwers kon in de BBT geen informatie vinden over fase 3 en fase 4 van basisbereikbaarheid. Dat vindt ze opmerkelijk. Ze gaat ervan uit dat er ondanks de verkiezingen gewoon aan wordt verdergewerkt. Cd&v is namelijk erg bekommerd over het flexplusvervoer. De mobiliteitsindicatiestelling is er nog steeds niet. Daar maakt ze zich zorgen over.

Doorstroming is een belangrijk punt voor De Lijn. In de BBT gaat het vooral over intelligente lichtregeling en innovatieve oplossingen, maar ook de vrije busbanen blijven erg belangrijk. Daarvoor vraagt ze voldoende aandacht bij AWV.

In de BBT vond de spreker ook niets terug over de integratie met andere vervoersmaatschappijen. De ticket- en tariefintegratie komt regelmatig terug maar gaat erg langzaam. Ze heeft hiervoor begrip omdat het moeilijk is om met de andere gewesten overeen te komen, maar technologie zou gemakkelijk moeten toelaten om dit op te lossen.

Tot slot vraagt ze of de nodige middelen voorzien zijn voor de luchthaventram van het Brabantnet.

2.8. Wim Verheyden

Wim Verheyden ziet in vergelijking met de toelichting van vorig jaar weinig verschil en verandering. Vlaanderen haalt nog altijd heel veel inkomsten uit belastingen op mobiliteit: de jaarlijkse verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling, de aanvullende verkeersbelasting op lpg-installaties en de kilometerheffing. Maar de Vlaming krijgt daar nog altijd veel te weinig voor terug. Oplossingen voor het dreigende verkeersinfarct zijn er niet en basisbereikbaarheid zal daar niets aan veranderen. In de BBT staat dat haltes waar nodig worden aangepast in functie van het nieuwe net. Die aanpassing zal drieduizend haltes kosten. Hoe valt basisbereikbaarheid te rijmen met de onlangs aangekondigde tijdelijke schrapping van ritten? De modal shift zal op die manier niet gerealiseerd worden.

Wat verkeersveiligheid betreft, vallen er nog steeds veel te veel doden. Dat heeft in bepaalde gevallen te maken met de gebrekkige infrastructuur, maar ook met attitude. Trajectcontroles en overall zone 30 invoeren zijn niet altijd een oplossing. Een oplossing is wel het aantal gevaarlijke punten versneld aanpakken. Conflictvrije kruispunten en vierkant groen moeten zo snel mogelijk gerealiseerd worden, net zoals het aanpakken van de dynamische lijst van gevaarlijke punten. Dat gaat veel te traag. De miljarden aan inkomsten uit mobiliteit worden nog altijd gebruikt om de begroting te redden en worden niet altijd opnieuw geïnvesteerd in het mobiliteitsbeleid.

Het mobiliteitsbeleid faalt op alle vlakken. Reizen met het openbaar vervoer is vandaag verre van aangenaam. Wim Verheyden spreekt van defecte bussen, inefficiëntie, gebrek aan chauffeurs, geschrapte ritten, slechte stiptheidscijfers enzovoort. Voor het Vlaams Belang blijven de ingezette middelen voor de veiligheid van het personeel en de reizigers nog altijd onvoldoende. Gelet op de afspraken van de rondetafelconferentie over agressie op het openbaar vervoer kan de spreker niet tevreden zijn. Hoeveel afgesloten stuurposten zijn er al? Wanneer zal dat gerealiseerd zijn? Bijkomend controleurs aanwerven klinkt mooi, maar vaak zijn ze zelf het slachtoffer van geweld. Wat is het standpunt over de oprichting van een eigen tram-, trein- en metrobrigade? Werd dit besproken op de rondetafelconferentie? Waaruit zullen de extra ondersteuning en opleiding van chauffeurs en controleurs bestaan? Kan de minister het protocol verduidelijken om de samenwerking tussen de vier openbaarvervoermaatschappijen te versterken? Het gebruik en de uitwisseling van camera-beelden zouden al veel langer moeten gerealiseerd zijn. Waarom worden dashcams niet toegelaten? Ze zouden zagezegd voor afleiding zorgen.

Het Masterplan toegankelijkheid zal in 2024 verder uitgevoerd worden en er zal verder werk worden gemaakt van toegankelijke haltes en voertuigen met ruimte voor rolstoelen. Het is dan erg opmerkelijk als er zeven mini-elektrische bussen geleverd werden waarbij reizigers met een rollator die achteraan opstappen niet vooraan op de aangepaste zitplaatsen raken omdat de gang te smal is. Hoe kan zo iets? Onlangs werd gepleit in een proces dat door vier rolstoelgebruikers en gelijkkansencentrum Unia werd aangespannen tegen VVM De Lijn. De klachten van die rolstoelgebruikers zijn niet nieuw. Niet elke bus beschikt over het juiste materiaal om de oprijplaat te kunnen gebruiken, veel chauffeurs weten niet hoe ze de oprijplaat moeten bedienen en sommige chauffeurs weigeren zelfs rolstoelgebruikers mee te nemen omdat ze

geen tijd hebben. Rolstoelgebruikers stellen dat ze bij De Lijn van het kastje naar de muur worden gestuurd zonder oplossing. Veel incidenten blijven onder de radar. De rolstoelgebruikers hebben concrete vragen. Een eerste eis is de oprichting van een klachtencommissie. De minister zou dat voorstel steunen, maar een initiatief blijft uit. Bovendien vragen de eisers een schadevergoeding en initiatieven die garanderen dat elke bus beschikt over het nodige materiaal. Wat is de reactie van de minister op dit gerechtsgeding en op de eisen van die rolstoelgebruikers? Welke initiatieven zal de minister nog nemen? Wat de toegankelijkheid van haltes betreft, is er nog veel werk aan de winkel, vooral voor de haltes langs gemeentewegen. Er werd in 2023 1,8 miljoen euro voorzien voor toegankelijke haltes in het Masterplan toegankelijkheid. Maar die middelen worden in 2024 teruggedraaid en dan opnieuw voorzien gelet op het tijdelijke karakter van de middelen voor de looptijd van het masterplan. Hoeveel gemeenten hebben een beroep gedaan hebben op de subsidies en om welk bedrag gaat het? Heel wat gemeenten blijken geen beroep te doen op die subsidies. Hoe kan men dan tegen 2030 de doelstellingen in het kader van de toegankelijke haltes realiseren?

In 2023 zullen er 150 van de tweeduizend Hoppinpunten geïnstalleerd zijn. Zeshonderd zijn voor rekening van AWW. Hoe wil de minister tijdens deze zittingsperiode haar doelstellingen bereiken?

Het proefproject LZV's wordt in 2024 verlengd en geëvalueerd als basis voor nieuwe LZV-regelgeving. Zijn er cijfers beschikbaar over incidenten? In Nederland zijn al langer LZV's in gebruik, daar ecocombi genoemd. Welke Nederlandse bevindingen worden gebruikt en wat is de stand van het proefproject?

Het netwerk van trajectcontroles zal worden uitgebreid. Leiden die exponentieel toegenomen trajectcontroles op de snelwegen effectief tot een betere verkeersveiligheid? Of vormen zij eerder een gemakkelijk inkomen? Het wordt ook een milieumaatregel genoemd omdat die de reële uitstoot zou verminderen. Volgens Wim Verheyden is het de Vlaamse Regering toch meer om de centen te doen. Trajectcontroles zijn een verdienmodel geworden, wat onlangs bleek uit intern mailverkeer tussen de federale wegpolicie en de FOD Justitie. Het Vlaams Belang zal zich blijven verzetten tegen een controlestaat waar automobilisten behandeld worden als melkkoe, en zal hiermee nooit akkoord gaan.

Wat de vrachtwagenparkings betreft, blijkt op 49 van de 72 dienstzones van AWW sanitaire voorzieningen aanwezig. 19 andere worden bekeken. Wanneer worden die gerealiseerd? Voldoende rust en een behoorlijk sanitair zijn basisbehoeftes. Hoe ziet de minister de uitbouw van laadpalen voor vrachtwagens op de vrachtwagenparkings? In 2021 waren er in Vlaanderen maar tien elektrische vrachtwagens.

Het Vlaams Belang steunt de doelstelling om jaarlijks 300 miljoen euro te investeren in veilige fietsinfrastructuur. Maar voor de overgrote meerderheid van de Vlamingen zal het geen oplossing zijn om zich te verplaatsen. Er is ook het Kopenhagenfonds voor de ondersteuning van lokale en provinciale besturen voor de aanleg van lokale fietsinfrastructuur. Zit er een stijgende lijn in de aanvragen voor subsidies via het Kopenhagenfonds?

EV Belgium stelt dat er een golf van elektrische bedrijfswagens op ons afkomt en is daar niet gerust over. De kaap van honderdduizend elektrische wagens is bereikt en zal tegen eind 2023 nog verdubbelen. Bijna 80 procent van de nieuw bestelde bedrijfswagens in België heeft een stekker, maar niet iedereen kan een eigen laadpaal installeren. Voor hen voerde de minister het paal-volgt-wagenprincipe in. Tegen 2025 mikte de minister op 35.000 publieke of semipublieke laadpaalequivalenten in Vlaanderen. Volgens de Europese normen is dat genoeg voor een vloot van 350.000 elektrische wagens. Met momenteel 30.400 geïnstalleerde publieke en semipublieke laadpunten lijkt het streefdoel van 35.000 in zicht. Er zijn 9200 publieke laad-

punten in Vlaanderen geïnstalleerd maar dat segment nam sinds 2022 maar met 20 procent toe. De aanvraagprocedure loopt stroef: bij het e-loket van de Vlaamse overheid kwamen 2450 aanvragen binnen voor een laadpaal waarvan 1286 ontvankelijk werden verklaard. Dat leidde tot een plaatsing van achthonderd laadpalen waarvan amper een kwart in dienst is. Duizenden mensen hebben nog altijd geen functionerende laadpaal in hun buurt. De paal-volgt-wagenaanpak botst op zijn limieten. Vooral in de steden dreigen grote vertragingen. De reden is onder meer dat men moet rekening houden met technische en ruimtelijke beperkingen zoals de vrije doorgang op het voetpad. Experts wijzen erop dat meer dan de helft van de laadbeurten voor elektrische wagens thuis zal moeten gebeuren, wat de behoefte aan laadpalen in een wijk zal versterken. Een versnelling in laadinfrastructuur op het openbaar domein is noodzakelijk. Er wordt hiervoor gekeken naar de publiek toegankelijke parkings, maar veel van die parkings doen dat niet omdat de aanpassingen voor bijvoorbeeld brandveiligheid veel te duur zijn. Ook syndici krijgen steeds vaker vragen rond brandveiligheid, kostprijs en de gevolgen van de installatie van laadpalen in de parkeergarage van een flatgebouw. Er is nog altijd heel veel onduidelijkheid over die brandveiligheid. De federale wetgeving daarrond ontbreekt zelfs. Per geval moet er een risicoanalyse gebeuren, want elk gebouw of parking is verschillend. De richtlijnen bij de brandweerzone zijn ook niet eenvormig. Wat wil de minister doen om een antwoord te bieden aan de vele vragen van onder meer appartementsbewoners? Zal de minister de federale ministers aansporen om de federale wetgeving uit te bouwen?

Wim Verheyden citeert commissielid Bart Claes: "Het autopenen moet stoppen." Men moet de Vlamingen vrijlaten om zelf te beslissen met welke wagen men in de toekomst wil rijden. Er zijn ook alternatieven brandstoffen waarover Wim Verheyden nagenoeg niets terugvindt in de BBT.

Tot slot stelt de MORA in een advies geen voorstander te zijn van algemene stimuleringsmechanismen voor nieuwe zero-emissiewagens voor particulieren. De premie lijkt volgens de MORA bij voorbaat een maat voor niets te worden. Hij verwacht een Mattheuseffect: personen die zonder premie al voldoende middelen hadden om een zere-emissievoertuig te kopen krijgen nog eens een extra financiële stimulans. De maatregel gaat dus de Vlaming die zich geen elektrische wagen kan permitteren handenvol geld kosten. Wim Verheyden is tegen die cadeautjespolitiek.

2.9. Bert Maertens

Bert Maertens heeft eerst twee meer algemene opmerkingen. Hij stelt ten eerste vast dat de minister recordbedragen vrijmaakt voor fiets- en mobiliteitsbeleid. Die middelen moeten ook effectief op het terrein worden besteed. Uit het antwoord van de minister op een van de begrotingstechnische schriftelijke vragen van Groen (zie bijlage) blijkt er een probleem te zijn. Het is logisch dat over de vereffening van infrastructuurprojecten een zekere tijd gaat. Zeker grote infrastructuurprojecten duren meestal langer dan een jaar. In 2023 is er in het GIP voor fietsinfrastructuur 302 miljoen euro ingeschreven en eind oktober 2023 is er maar 201 miljoen euro vastgelegd. Een vastleggingspercentage van 100 procent lijkt niet meer haalbaar. Dan gaat het alleen nog maar over het vastleggen en niet vereffenen. Alleen dat al blijkt een groot probleem. Hetzelfde beeld is te zien bij De Lijn. Het investeringsbudget bedraagt in 2023 272 miljoen euro waarvan op 17 november maar 179 miljoen euro of 66 procent is vastgelegd. Dat blijft een aandachtspunt. Het zijn gemiste kansen en Bert Maertens verwacht dat de minister een signaal geeft aan haar diensten.

Een tweede meer algemene opmerking is dat het al langer de bedoeling was dat de vervoerregioraden advies zouden geven over het ontwerp-GIP. Ook het Rekenhof maakt hierover een opmerking in zijn rapport (*Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 16/1, p. 48). Hij had het liever eerder gezien maar dat zou nu toch gebeuren in

2024. Hij vraagt om de vervoerregioraden om dit op een rationele manier te bekijken. Alleen meer middelen vragen is niet de bedoeling. Het zal gaan om het prioriteren van projecten. Tot nu toe beperkten de vervoerregioraden zich vooral tot het openbaar vervoer. Met het opmaken van een regionaal mobiliteitsplan hoopt hij dat hierin een stap vooruit kan worden gezet.

Vervolgens zal hij meer punctuele opmerkingen maken in de volgorde van de strategische doelstellingen. Ten eerste zijn er de capaciteit en de betrouwbaarheid van de vervoersnetwerken. MOW gebruikt sinds 2023 een digitaal uitwisselingsplatform voor onteigeningen. Het zou ook aangeboden worden aan andere entiteiten die kunnen onteigenen. Over welke entiteiten gaat het en wat is de timing?

Een aantal projecten die ook onder die strategische doelstelling vallen, situeren zich in West-Vlaanderen. Onder het onderhoud en de investeringen in de capaciteit van het wegennetwerk valt bijvoorbeeld de N8 tussen Ieper en Veurne. Dat is een belangrijke gewestweg. Er zijn problemen met onder meer de doorstroming, de fietsveiligheid, het aantakken van heel wat verschillende wegen. Er is een complex project gestart. Voka is van mening dat de scope van het complex project groter moet zijn. Het wordt nu beperkt tot het traject tussen Ieper en Vleteren. Is er verder overleg geweest met Voka? Een ander project is de K-R8. Wat is hiervan de stand van zaken en verdere timing?

Voor de aanleg van sanitaire voorzieningen worden 19 vrachtwagenparkings onderzocht, op 49 van de 72 is er al sanitair aanwezig. Er resten dan nog vier parkings. Komt daar dan geen sanitair of gaat het bijvoorbeeld om parkings die gesloten worden in de toekomst?

Voor de beveiliging van de vrachtwagenparkings worden er vijf teams ingezet. Naast het hekwerk, worden er op 28 parkings camera's voorzien. Welke timing voorziet de minister? Is er een effect op het terrein van de al gedane investeringen op de transmigratieproblematiek?

De tweede strategische doelstelling gaat over combimobiliteit en basisbereikbaarheid. Basisbereikbaarheid kwam al veelvuldig aan bod in de commissie. Hij vraagt nu om het plan te laten uitvoeren op het terrein en dit alle kansen te geven. Hij vraagt om niet te vergeten dat voor de totstandkoming van vele elementen van basisbereikbaarheid de lokale autonomie heeft gespeeld. Hij vindt het een bijzonder goede zaak dat de vervoerregio's en dus de gemeenten zelf mee hebben kunnen beslissen over de aanwending van de extra middelen voor vervoer op maat. Hij heeft hiermee goede ervaringen in zijn regio en vraagt vertrouwen om basisbereikbaarheid uit te rollen. Hij gaat akkoord om dit nadien kritisch te evalueren maar vraagt nu eerst de kans te geven aan de uitvoering op het terrein.

In antwoord op een begrotingstechnische schriftelijke vraag over de uitsplitsing van de budgetten voor basisbereikbaarheid zag Bert Maertens dat er nog 6 miljoen euro is vrijgemaakt voor studies en ondersteuning voor de implementatie van basisbereikbaarheid bij de vervoerregio's. Moet er nu nog studiewerk gebeuren? Over welke ondersteuning gaat het? Consultancybureaus kosten geld genoeg. Kan dit niet onbelangrijke bedrag niet beter aan andere zaken worden besteed?

De eerste Hoppinpunten werden in 2023 langs de gewestwegen gerealiseerd. Momenteel zijn er 88 klaar. Eind 2023 moeten er dat ongeveer 150 zijn volgens de BBT. Wordt de timing gehaald? De bedoeling is dat AWV in totaal zeshonderd Hoppinpunten realiseert. Wat is de timing daarvoor?

De derde strategische doelstelling gaat over logistiek. Bert Maertens geeft twee grote pluimen aan de minister en de Vlaamse Regering voor de schrapping van de reservatiestrook voor het Schipdonkkanaal en de doorbraak in de versoepelde

regelgeving voor de estuaire vaart. Dat laatste kan een grote doorbraak betekenen voor de modal shift met een verschuiving van transport over de weg naar de estuaire vaart. Over enkele jaren kan men dat evalueren. Dat is natuurlijk de bedoeling. Het schrappen van de reservatiestrook voor het Schipdonkkanaal is ook een mijlpaal. Het dossier sleept al decennialang aan. Met parlementair werk werd er toch een steentje verlegd voor de tientallen omwonenden en gebruikers van gronden langs het Schipdonkkanaal.

Vervolgens is er het Seine Schelde Vlaanderenproject. Er zijn de werken aan de Leie in Oost- en vooral West-Vlaanderen. Er komen hogere bruggen en meer voetgangers- en fietsinfrastructuur over het water. Maar bij de kalibratiewerken komen een aantal jachthavens in het gedrang en moet er worden geherlokaliseerd. Over welke jachthavens gaat het concreet en wat zijn de plannen?

Daaraan gekoppeld zijn er de werken aan de Leie voor rivierherstel. 500 hectare watergebonden natuur moet worden gecreëerd in de zoekgebieden die zijn geselecteerd. Wat is de stand van zaken? Voor het Seine Schelde Vlaanderenproject is er een luik in Wallonië en Frankrijk dat moet worden aangepakt. Kan de minister hierover een stand van zaken geven?

De MORA vraagt om niet alleen bij de kilometerheffing voor vrachtwagens te worden betrokken, maar ook bij de opmaak van de nieuwe wegencategorisering. Dat is een heel grote oefening waarbij de steden en gemeenten ook via de vervoerregioraden betrokken zijn. Het is geen eenvoudige oefening. Wordt de MORA hier nog bij betrokken en in welke fase?

Als het gaat over het beveiligen van Vlaanderen tegen overstromingen en droogte dan is er nadrukkelijk sprake van de investeringsbudgetten voor het Sigmaplan en de Dendervallei. Bert Maertens dringt erop aan om ook voor de Westhoek voldoende extra middelen in te schrijven in het definitieve GIP. De minister heeft nog tijd om de huidige ontwerpversie bij te sturen op basis van de aanbevelingen van de taskforce. De Westhoek valt momenteel onder de categorie andere budgetten. Hij vraagt om dat aan te passen gelet op de voorbije overstromingen. Dat zal in de toekomst niet veranderen als er infrastructureel niks gebeurt. Door de klimaateffecten, de ligging nabij de zee, de westenwind en dergelijke is het risico daar groot.

2.10. Sofie Mertens

Sofie Mertens start met het leerlingenvervoer, een dossier dat al jaren aansleept. Het gaat om de meest kwetsbare leerlingen, vaak ook kwetsbare gezinnen die te maken krijgen met ritten die niet ingevuld raken, tot soms enkele dagen voor de start van het schooljaar. Sofie Mertens is blij dat minister Lydia Peeters zich het dossier wel aantrekt en op zoek gaat naar oplossingen. Anderzijds is ze teleurgesteld dat er een langetermijnvisie ontbreekt. In de BBT geeft de minister aan dat het systeem op termijn onhoudbaar is omdat het moeilijk is om chauffeurs te vinden en omdat er telkens meer en meer middelen zullen nodig zijn door het stijgend aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs. Ze sluit zich aan bij Stijn Bex en Marino Keulen dat er een langetermijnvisie moet worden uitgewerkt, over de bevoegdheden en over de partijgrenzen heen. Hoe gaat de minister dit aanpakken? Hoe wil ze die samenwerking met de minister van Onderwijs en andere ministers realiseren? Hoe zit het met de duurzame hervorming die er zou komen tegen schooljaar 2024-2025? Komt die er nog?

Een tweede belangrijk dossier dat de spreker wil aankaarten is de technische controle van voertuigen. Er is een gebrek aan klantvriendelijkheid en efficiëntie. Sommige mensen ervaren die keuring ook als niet eerlijk. De sector moet dringend gemoderniseerd worden. De voornaamste doelstelling van die keuring is de verkeersveiligheid. Die moet gewaarborgd worden. Maar ook klantgerichtheid is een

essentieel aspect dat men niet uit het oog mag verliezen. De minister wil de herinneringskaart vervroegd en digitaal laten uitsturen. Koppelt ze hier een doelstelling, KPI's of SLA's aan? Zou het niet beter zijn om van de herinneringskaart een echte uitnodiging tot keuring te maken met daaraan gekoppeld een actieve opvolging?

Sofie Mertens leest in de BBT dat de toepasbaarheid van het deeltjestellertest bij zware dieselveertuigen, zoals bij vrachtwagens en bussen en ook bij benzinevoertuigen, werd uitgevoerd. De studie wordt opgeleverd in maart 2024. Het afkeuren van voertuigen door een te hoge uitstoot werd destijds on hold gezet. De gegevens werden wel op de keuringsattesten vermeld. Vanaf 1 december 2023 zullen al die auto's wel effectief afgekeurd worden. Werd er in de afgelopen tijd nog gewerkt aan moeilijkheden en problemen die zich voordeden? Zo werden bepaalde automerken aanmerkelijk vaak afgekeurd. Is daar meer duidelijkheid over? Werd er samengezeten met de garagisten? Tot wat heeft dit geleid? De spreker ontvangt nog altijd klachten van mensen die vrezen dat ze vanaf 1 december 2023 zonder wagen verder moeten.

De mogelijkheid om bepaalde herkeuringen bij erkende garagisten te laten gebeuren wordt verder onderzocht. Daarvoor is een ontwerp van decreet in voorbereiding. Is dat het enige dat nog zal gebeuren? Volgens Sofie Mertens is er nog veel meer mogelijk.

Volgens de BBT zal de doelstelling van 35.000 CPE's tegen 2025 gehaald worden. Waakt de minister over de spreiding en hoe? De voorwaarden voor de premie voor elektrische wagens zal nog worden uitgewerkt. Tegen wanneer? Wat met retrofitting (het ombouwen van auto's met een verbrandingsmotor tot een elektrische voertuigen)? Kan hiervoor ook een beroep worden gedaan op de premie?

Tot slot heeft Sofie Mertens nog enkele vragen over Limburgse dossiers. Ook zij is bezorgd over de schadeclaim van meer dan 19 miljoen euro in het Spartacusdossier. Wat zijn de gevolgen voor het Spartacusproject? Hoe verloopt dit verder? Naar verluidt zou de busbouwer de bestelde Spartacusbussen niet kunnen leveren in de eerste helft van 2024. Klopt dat? De Noord-Zuidverbinding is een ander belangrijk dossier. 95 van de 150 onteigeningen zijn gerealiseerd. In 2023 werd er 46,5 miljoen euro voor uitgetrokken, voor 2024 opnieuw 59 miljoen euro. Denkt de minister al die onteigeningen te kunnen realiseren en op welke termijn? Hoeveel budget zal in totaal nog nodig zijn? De minister wil de prioritaire Vlaamse spoorprojecten verder blijven stimuleren. Een aantal werken staan gepland in 2024 maar de spreker vond geen spoor van spoorlijn 15 tussen Antwerpen en Hasselt. Er werd een tijd gesproken over een tweede spoor tussen Zonhoven en Balen. Komt dit er nog en wanneer? Zo niet, wat is de reden?

2.11. Maarten De Veuster

Maarten De Veuster is blij dat er schot komt in een aantal prioritaire Vlaamse spoorprojecten. De samenwerking met NMBS verloopt vaak moeilijk. Is er ruimte voor een extra Vlaams spoorproject, bijvoorbeeld een ringspoor rond Antwerpen met aansluiting met de luchthaven?

Voor personenmobiliteit over het water worden naast Gent en Antwerpen nog nieuwe locaties onderzocht. Kan de minister een tip van de sluier lichten? Hij is verheugd dat de pps-formule voor de realisatie van kaaimuren wordt voortgezet. Dat is nodig voor de binnenvaart. Hoeveel werden er verwezenlijkt in 2023 en hoeveel staan er in 2024 gepland?

Hij leest in de BBT dat er in 2024 uitvoering wordt gegeven aan het impulsprogramma binnenvaart in het kader van het hinterlandbeleid, met het oog op een verhoging van de kwaliteit van het intermodale aanbod van en naar de Vlaamse zeehavens. Kan de minister enkele concrete voorbeelden geven?

Voor de emissievrije stedelijke distributie wil de minister samenwerken met steden. Zijn er al kandidaten? Zijn er in het kader van de 'last mile solutions' en de bundeling van levering en distributiecentra aan de rand al concrete plannen?

Maarten De Veuster is het eens dat pijpleidingen een volwaardige transportmodus zijn. Hoe staat het met die pijplijnprojecten? Daar was eerst veel commotie over maar dat project lijkt nu stilgevallen.

Hij geeft de MORA gelijk als hij in zijn advies stelt dat hij in de BBT geen concrete maatregelen en actiepunten terugvindt die voortvloeien uit de visienota voor regionale luchthavens. Hij vraagt om de boot niet te missen in de ondersteuning en de financiering van fundamenteel onderzoek naar nieuwe technologieën om de luchtvaart, maar ook andere transportmodi, te vergroenen. In de luchtvaart zijn er nog veel sprongen voorwaarts mogelijk wat dat betreft.

De minister zal de oproep herhalen voor laadinfrastructuur op privaat domein. Dat is nodig en de spreker hoopt dat het dan gaat over snelladers. Kan de minister dit niet uitbreiden naar supermarkten en bestaande tankstations? Hij vraagt zich af waar overal die trage laders die voortkomen uit het paal-volgt-wagensysteem zullen worden geplaatst. Vele steden en gemeenten in dichtbebouwd gebied ervaren hier problemen mee. Zal de technologische ontwikkeling ons hier niet inhalen?

2.12. Bart Claes

Bart Claes stelt dat het premiesysteem voor de elektrische wagens een van de meest opvallende maatregelen was uit de Septemberverklaring. In de begroting wordt hiervoor 20 miljoen euro ingeschreven en dat bedrag zal de volgende jaren stijgen. Hoe zal de verdeling en tranchering aangepakt worden? In het ontwerp van uitvoeringsbesluit kan hij al wat meer informatie terugvinden. Voor een nieuwe wagen bedraagt de premie 5000 euro. In hoeverre kunnen bedrijven daar gebruik van maken? In het ontwerp van uitvoeringsbesluit staat dat de maximale steun per begunstigde 400.000 euro bedraagt. Dat betekent dat één bedrijf tachtig nieuwe elektrische wagens kan aankopen en zo 2 procent van het totale budget kan opgebruiken. Vreest de minister niet dat op die manier de 20 miljoen euro snel op zal zijn? Hierdoor zou men met dit premiesysteem voorbijgaan aan het initiële doel namelijk de particuliere markt ondersteunen. De volledig elektrische wagens die de voorbije jaren werden verkocht zijn vooral bedrijfswagens. Het aandeel van particuliere wagens schommelt maar rond 2 procent. Hij vreest bovendien dat potentiële kopers voor onaangename verrassingen komen te staan als blijkt dat plotseling het budget op is en men geen recht meer heeft op de premie. Hij vraagt hierover meer informatie.

3. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* heeft de vele vragen van de commissieleden gebundeld rondom de drie pijlers van het beleidsdomein – fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid – naast nog een aantal specifieke vragen rond infrastructuurprojecten.

3.1. Fiets

De fietsambitie van de minister bestaat erin om iedereen te motiveren om te investeren in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur en om een fietsreflex aan te kweken bij elke persoon die zich moet verplaatsen, in de mate van het mogelijke. Vandaag bedraagt het aandeel fiets in het totale aantal verplaatsingen 18 procent. De minister wil dat percentage nog omhoog krikken.

Door een aantal data-issues kan minister *Lydia Peeters* nog niet de totale fietsvereffening van 2022 geven. Wel kan ze meegeven dat van de in 2022 vastgelegde

fietsinvesteringen al ruim 30 procent effectief vereffend is (of 98,5 miljoen euro van de 330 miljoen euro). Dat lijkt weinig, maar de minister wijst op het verschil tussen het vastleggen en het effectief opleveren en overgaan tot betaling van de facturen, wat meestal later komt. Het aantal kilometers fietspaden zit in de database niet bij de vereffeningen, maar bij de vastleggingen. De minister geeft mee dat er in 2022 aan 419,76 kilometer fietsinfrastructuur werd gewerkt: 63,17 kilometer in Antwerpen, 52,39 kilometer in Limburg, 103,75 kilometer in Vlaams-Brabant, 106,69 kilometer in Oost-Vlaanderen en 93,76 kilometer in West-Vlaanderen.

Wat de vastleggingen voor 2023 betreft, wijst de minister erop dat De Vlaamse Waterweg en AWV, die een groot deel van de fietsinvesteringen voor hun rekening nemen, in oktober 2023 een vastleggingspercentage van 64 en 77 procent hadden. De Werkvennootschap en Lantis zaten eind oktober op 18 en 35 procent. Daar vormt de fietsinfrastructuur heel vaak een component van een veel groter infrastructuurproject. Bij De Vlaamse Waterweg en AWV is dat in minder mate het geval. De minister stipt aan dat bij onder meer De Werkvennootschap, Lantis en De Vlaamse Waterweg nog heel wat projecten zijn vastgelegd.

Minister Lydia Peeters herhaalt dat ze geen voorstander is van het verplichten van een helm voor e-steps, omdat ze duurzame mobiliteit en deelmobiliteit niet wil ontmoedigen. Het dragen van een helm is bovendien geen vrijgeleide naar meer verkeersveiligheid, maar heeft wel een impact op de ernst van de ongevallen. De minister blijft daarom focussen op het gedrag van de weggebruiker: rekening houden met elkaar, correct gedrag vertonen en zich houden aan de wegcode. Daarom wordt fel ingezet op sensibilisering, waarbij ook aandacht wordt gevraagd voor het dragen van de helm en fluo. De vaststelling is wel dat het aantal ongevallen met e-steps, ook door een toegenomen gebruik, blijft stijgen. Er wordt bekeken of er nog bijkomende maatregelen kunnen worden genomen.

3.2. Verkeersveiligheid

Voor de tweede pijler van haar beleid, verkeersveiligheid, verwijst de minister naar het verkeersveiligheidsplan als de ruggengraat van het verkeersveiligheidsbeleid. Ze erkent dat de ongevallenstatistieken nog steeds niet goed zijn, maar stipt aan dat verkeersveiligheid een en-en-enverhaal is: veilige en comfortabele infrastructuur, inzetten op het gedrag van de weggebruikers, en werk maken van sensibilisering, opleiding en handhaving op alle vlakken. Ook MIA blijft een belangrijk aspect in het verkeersveiligheidsbeleid. De minister beklemtoont dat dat een kentering heeft gebracht in de manier waarop in Vlaanderen wordt omgegaan met infrastructurele noden voor verkeersveiligheid, met de burgerplatformen, met de opvolging van ongevallen en zo meer. De online tool Citizens4Safety, waar burgers op eenvoudige manier knelpunten kunnen melden aan het lokale bestuur, werd in vijf gemeenten getest. De evaluatie daarvan loopt.

Voor de proactieve aanpak met camera-analyses verwijst minister Lydia Peeters naar een eerdere gedachtewisseling in de commissie (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1576/1). Ze geeft aan dat dat aspect wordt voortgezet binnen AWV. Met beeldmateriaal kan men vaak veel beter inschatten wat het probleem is op welke locatie. Er staan onder andere locaties in Deurne, Sint-Niklaas, Leuven en Mol op de agenda van AWV.

Sensibiliseringscampagnes gebeuren voornamelijk door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, maar daarnaast zijn er ook acties vanuit Vias institute, het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken of een van de entiteiten, zoals De Vlaamse Waterweg. De VSV meet zelf altijd het effect van haar campagnes, via voor- en nametingen, onder andere aan de hand van een representatieve steekproef. In het kader van een raamovereenkomst met de Vlaamse overheid zal Ipsos die bevraging uitvoeren. Vooraf worden een aantal essentiële zaken in kaart gebracht zoals

de problematiek, de factoren die het gedrag bepalen, de noodzakelijke gedragsverandering en de drempels die daarbij een hinderpaal vormen. Bij de effectmetting en de evaluatie zelf zal worden gekeken of de doelgroep bereikt is, en naar de appreciatie en het effect van de campagne.

Op de vragen over verkeersveiligheid in herfst- en winterperiodes en over de strooidiensten, antwoordt minister Lydia Peeters dat het Agentschap Wegen en Verkeer klaar is om de gewestwegen en de fietspaden in eigen beheer sneeuw- en ijsvrij te maken en te houden. AWV gebruikt hiervoor de gladheidsmeetsystemen die de meteorologische toestand van het wegdek en van het oppervlak van het wegdek met camera's en meetsystemen in het wegoppervlak zelf registreren. Ze krijgen hierbij ondersteuning van het KMI. Het gladheidsmeetsysteem werd de afgelopen jaren uitgebreid met een tiental fietspadlocaties, die heel doelgericht ingepland zijn zodat ze geëxtrapoleerd kunnen worden naar meerdere locaties in Vlaanderen en dit op basis van 24 ursvoorspellingen.

Daarnaast werden er in het weekend van 25 en 26 november 2023 proefprojecten uitgerold in Heusden-Zolder en Diepenbeek voor de fietssnelwegen F72 van Antwerpen naar Hasselt, en F5 van Hasselt naar Maastricht. Daarbij werd ook gekeken naar een eventuele centralisatie van de vijf partners die daar de gladheidsmeting voor hun rekening nemen. Zo kan men ervoor zorgen dat de fietspaden in hun totaliteit sneeuw- en ijsvrij zijn zodat er minder klachten zijn over bepaalde stukken waar dat niet het geval is. Een centralisatie zal dan wel een verschuiving van budgetten en personen met zich meebrengen, maar het comfort en de efficiëntie voor de burger staan voor de minister centraal.

Vervolgens gaat minister Lydia Peeters in op de vragen over de gevaarlijke punten. De dynamische lijst met de gevaarlijke punten wordt opgemaakt aan de hand van de verkeersongevallen met dodelijke afloop of met zwaar lichamelijk letsel van de afgelopen drie jaar. De minister merkt hierbij op dat niet elk verkeersongeval met dodelijke afloop of met zwaar lichamelijk letsel te wijten is aan de infrastructuur, maar dat het ook te maken heeft met onaangepast rijgedrag of rijden onder invloed of afleiding. Daarom wordt bij elk ongeval een screening gedaan naar de correlatie tussen het ongeval en de infrastructuur.

De minister vindt het een goed teken dat het aantal locaties op de dynamische lijst afneemt. In vergelijking met 2022, toen het er nog 301 waren, zijn het er voor 2023 nog 258. Van die 258 punten zijn er ondertussen 108 punten aangepakt en voor 76 punten is er een oplossing uitgewerkt of is men die aan het uitwerken waar men heel snel mee gaat starten. Dat is waar MIA voor staat: het korter op de bal spelen door een aantal kleine ingrepen te doen die een wereld van verschil kunnen maken. Voor de punten die nog niet opgelost zijn, is AWV bezig met een onderzoek in samenwerking met de lokale besturen.

Dan gaat minister Lydia Peeters in op de historische lijst van de gevaarlijke punten van het begin van deze eeuw. Die achthonderd punten waren in het begin van de huidige zittingsperiode herleid tot een veertigtal punten. Daarvan zijn er nog negen niet afgewerkt. Bij het einde van zittingsperiode zouden de laatste punten moeten zijn weggewerkt.

Handhaving is voor de minister het sluitstuk in heel het verkeersveiligheidsbeleid. Een vraag hierbij was of het aantal toegenomen trajectcontroles ook effectief leidt tot een betere verkeersveiligheid of eerder een gemakkelijke bron van inkomen is. Volgens de minister wijst wetenschappelijk onderzoek telkens weer uit dat trajectcontroles de verkeersveiligheid sterk verbeteren door de afname van de snelheid, het dalend aantal overtredingen en de daling van het aantal slachtoffers. Ze hebben dus hun nut: snelheidslimieten blijken veiligheidslimieten.

Op de vraag of er in de toekomst een aantal trajectcontroles nog versneld zullen worden uitgerold, antwoordt de minister dat het belangrijk is dat hiervoor de nodige technische en verwerkingscapaciteit van de betrokken partners meegroeit. De Vlaamse overheid investeert in de hardware, de palen en camera's, ook op vraag van lokale besturen, maar de software die nodig is voor het uitlezen, valt onder de federale bevoegdheid; die moet meevolgen, en daarvoor is overleg met het federale niveau nodig.

Wat de technische marges voor de snelheidslimieten betreft, vallen de meettoestellen voor de snelheid- en de gewichtshandhaving onder een modelgoedkeuring of een certificaat. Hierin zijn een aantal technische toleranties of marges opgenomen die nodig zijn vanwege de soms onnauwkeurige metingen van de gebruikte technologie. AWV volgt de ontwikkeling van die technische installaties nauwgezet op en zal de technische marges hiervan verlagen als de beschikbare technologie op de markt verbetert. Minister Lydia Peeters merkt op dat de tolerantiemarge voor de snelheidsovertredingen die de politie vandaag hanteert voor het opstellen van een proces-verbaal, onder de verantwoordelijkheid van de FOD Justitie valt. De regering maakt werk van een verlaging van de operationele tolerantiemarge, maar een verlaging van de technische marge is pas effectief aan de orde op het moment dat de operationele tolerantiemarge overal effectief kan worden toegepast. Op die manier kan de werklust voor elke schakel in het handhavingsbeleid goed ingeschat worden en onder controle worden gehouden. De huidige handhavingssystemen zijn performanter dan die van de eerste generatie. Op termijn zal het volgens de minister mogelijk worden om werk te maken van een verlaging van de technische tolerantie, wat ook zal leiden tot meer duidelijkheid bij de burgers.

Om de veiligheid bij wegenwerken te garanderen zet het Agentschap Wegen en Verkeer in op semivaste snelheidscamera's en mobiele trajectcontroles. De wegenwerken moeten, gelet op de ijking bijvoorbeeld, dan wel over een voldoende lange tijdspanne ingepland zijn. Dit jaar heeft het agentschap gedurende 103 weken de semivaste snelheidscamera's gebruikt. De mobiele trajectcontrole werd continu ingezet op de werven.

Voor de nultolerantie, het rijbewijs met punten, het waarschuwingssysteem en de problematiek van het lachgas, verwijst minister Lydia Peeters naar het feit dat bepaalde aspecten een federale materie zijn en dat ze in de commissie hierover al meermaals haar standpunt heeft geduid. Ze verwijst in die context naar de BOB-campagne die op 30 november 2023 is gestart. Ze meent dat sensibiliseringscampagnes noodzakelijk blijven, ondanks het feit dat het aantal ongevallen door rijden onder invloed gedaald is van 10 naar 7 procent. Het rijbewijs met punten staat in het federaal regeerakkoord. De minister is hier een voorstander van en heeft al meermaals gevraagd om daar werk van te maken. Verder vindt ze het niet aan haar om de waarschuwingssystemen voor mobiele controles te verbieden. Zij wil de boodschap brengen dat men zich aan de voorgeschreven snelheid moet houden om boetes te vermijden. De minister is er voorstander van om het oneigenlijk gebruik van lachgas te verbieden, zowel om redenen van gezondheid als om redenen van verkeersveiligheid. Sensibiliseringscampagnes en het verhogen van de pak-kans zijn hier goede instrumenten.

Vias institute heeft een proefproject uitgerold voor de controle op gsm-gebruik via ANPR-camera's. De politie kan nog geen gebruik maken van dergelijk camerasysteem omdat in de wetgeving niet is opgenomen dat gsm-gebruik achter het stuur mag worden vastgesteld door een camera. De minister suggereert dan ook om tot een aanpassing van het KB te komen. Zij meent dat verkeersveiligheid hier voorrang moet krijgen op privacy. Op Vlaams niveau worden campagnes opgezet om te wijzen op de gevaren van gsm-gebruik.

Om conflicten tussen weggebruikers onderling op kruispunten weg te werken, is een actieplan verkeerslichten opgemaakt. Op die manier worden kruispunten maximaal conflictvrij gemaakt. De minister merkt wel op dat dat wegens de bestaande infrastructuur dit niet overal kan worden geïmplementeerd. Zo zijn er vorig jaar 141 kruispunten aangepakt, dat zijn er meer dan de doelstelling van 125 kruispunten per jaar. Tot november 2023 zijn er in totaal 836 van de 1734 verkeerslichten-gerelateerde kruispunten aangepakt. Dit blijft volgens de minister een prioriteit, in het bijzonder in de dorpskernen, de schoolomgevingen en de schoolroutes.

Een ontwerp van de Vlaamse wegcode ligt momenteel bij de Raad van State. De wegcode vormt ook de basis voor de code van de wegbeheerder. Als eenmaal duidelijk is wat de definitieve tekst is van de wegcode, kan worden overgegaan tot een herziening van de code van de wegbeheerder. Ook andere regelgevende teksten, zoals het KB van 30 september 2005 of het KB van 1975, moeten worden aangepast en dit binnen een tijdspanne van achttien maanden.

De MORA is wel degelijk betrokken bij de nieuwe wegcategorysering. Vorig jaar werd er op vraag van MORA een ad-hocwerkgroep georganiseerd, waarbij diverse inrichtingsprincipes werden geduid. De wegcategorysering staat ook in de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregioraden.

Gelinkt aan verkeersveiligheid beantwoordt minister Lydia Peeters ook vragen over de technische herkeuringen. Voor de herkeuringen, maar ook voor het verbeteren van de service van de keuringsdiensten werden al heel wat stappen gezet om te komen tot een beter en performanter beleid. Zo is er onder andere het tijdelijk afschaffen van de retributie van laattijdigheid, omdat de verantwoordelijkheid heel vaak niet lag bij de persoon die zich aanbood, maar wel bij de keuringsdiensten. Daarnaast werden nog een aantal andere, kleinere maatregelen genomen.

Het voorontwerp van decreet over herkeuringen bij garages is al een eerste keer goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Momenteel doorloopt het de adviesrondes. Men wil het decreet alleszins in voege laten gaan per 1 januari 2025. Om die timing te halen wordt er parallel aan het decreet ook gewerkt aan het uitvoeringsbesluit. Die uitvoeringsbesluiten gaan over de erkenningsvoorwaarden van de erkende herstellende en de erkende keurders, de bepalingen van toezicht en de bepalingen van welke soorten herkeuringen in aanmerking komen. De minister hoopt dat het ontwerp van decreet spoedig in het parlement kan worden behandeld.

Minister Lydia Peeters kreeg ook een aantal vragen over de herinneringskaarten en het uitsturen daarvan. Herinneringskaarten zullen twee maanden voor het vervallen van het bestaande keuringsbewijs uitgestuurd worden. Dit komt overeen met de vroegste termijn waarop men zich op de keuringsdienst kan aanbieden, zonder dat de referentiedatum van het keuringsbewijs wijzigt. Men kan zich natuurlijk altijd vrij aanbieden op een keuringsdienst, maar als men dat te vroeg doet – vroeger dan twee maanden voor het vervallen van het keuringsbewijs – verandert ook de referentiedatum, wat de facto betekent dat men op termijn nog een keer sneller moet teruggaan.

Het terugdringen van het aantal niet-gekeurde voertuigen hangt niet alleen samen met de datum van het uitsturen van de herinneringskaarten. Er zijn veel meer problemen die al uitgebreid aan bod gekomen zijn. Het doel is alleszins om het aantal niet-gekeurde voertuigen tot een absoluut minimum terug te brengen. Daarvoor worden dan ook tal van initiatieven genomen.

Een aantal vragen gingen over de toepasbaarheid van de deeltjesteller of de roetfiltertesten bij de dieselveertuigen. De spreker verduidelijkt dat de deeltjesteller-test niet de CO₂-uitstoot meet, maar wel het aantal roetdeeltjes dat bij de fossiele verbrandingsmotor – de dieselmotor – naar buiten komt. Het afkeuren van voertuigen als gevolg van een te hoge deeltjesuitstoot werd nooit on hold gezet. Samen met Duitsland, Nederland en de andere regio's in België neemt Vlaanderen daarin het voortouw. Een negatief attest krijgt men pas bij een uitstoot van meer dan 1 miljoen deeltjes per kubieke centimeter. Dat is op zich een hoge marge, want een gebruikelijke dieselmotor met een goed functionerende roetfilter stoot tussen de vijf- en vijftigduizend deeltjes uit per kubieke centimeter. Tot nu toe kreeg de eigenaar geen afkeuringsbewijs of rode kaart. Vanaf 1 december 2023 krijgt de wagen een code 3, wat betekent dat het voertuig moet worden herkeurd binnen een tijdsspanne van drie maanden. TRAXIO heeft al heel wat maatregelen genomen voor haar aandeelhouders en alle garagisten, om te kijken hoe men toekomstgericht veel beter kan detecteren wat er fout loopt wanneer een roetfilter niet goed werkt en wat daar mogelijk de oorzaken van zijn. Men heeft op dat vlak al veel vooruitgang geboekt. Er zijn geen problemen meer om meettoestellen te bezorgen, noch om roetfilters of andere technieken toe te passen op het moment dat er overduidelijk veel roetdeeltjes worden uitgestoten. Minister Lydia Peeters wijst erop dat er alleen al in ons land ruim drieduizend vroegsterftes zijn van mensen die te kampen krijgen met een luchtwegenproblematiek door de roetuitstoot. Men moet blijven werken aan een betere luchtkwaliteit.

3.3. Duurzaamheid

Een volgend luik heeft betrekking op de vele vragen rond duurzaamheid. In eerste instantie kaart Minister Lydia Peeters alles aan wat te maken heeft met duurzame verplaatsingen, maar ook de verduurzaming van het wagenpark – zowel voor het personen- als het goederenvervoer. Vlaanderen wil een modal shift van 40 procent bereiken. Vandaag is men daar nog niet, maar de ambitie moet zo hoog mogelijk liggen om alle neuzen in dezelfde richting te krijgen en doelstellingen te kunnen halen. Voor de fiets zijn er al mooie cijfers, het aandeel van functionele verplaatsingen zit in stijgende lijn. Verder gaat men ook meer inzetten in de hele uitrol van de Hoppinvisie die staat voor een vraaggestuurd, gelaagd en geconnecteerd openbaar vervoer, waar tegelijkertijd ook volop de focus ligt op die combimobiliteit, het combineren van verschillende vervoersmodi. Zo kan iedereen straks, via de MaaS-applicaties en de Hoppinwebsite, zijn route van punt a naar punt b boeken. De reiziger kan kijken welke route voor hem of haar de meest aangepaste route is, om dan van de verschillende vervoersmodi die goed op elkaar afgestemd zijn, gebruik te maken. Een belangrijke rol is daarbij weggelegd voor de beheerder van het hele vervoersysteem, met name De Lijn.

Rond de uitrol van basisbereikbaarheid zijn nog heel wat vragen gesteld. Op 6 januari 2024 wordt een grote en belangrijke schakelfase gemaakt, na de eerste fase in juli 2023. In zeven van de vijftien vervoerregioraden zullen de hele ov-plannen, kernnet en aanvullend net uitgerold worden. Alle mogelijke partners die betrokken zijn bij de uitrol zitten op dezelfde lijn. Het is een grote verandering en dat wekt wel eens wat wrevel op, maar alle medewerkers werken met vereende krachten om die hele transitie in goede banen te leiden. Er zullen zeker nog kinderziektes zijn bij elke stap die wordt gezet, maar het doel is alleszins om daar ten volle vooruitgang te boeken.

De minister kreeg veel vragen over de Hoppinpunten. Op 29 november 2023 bezocht ze de opening van een Hoppinpunt in de vervoerregio Kempen. Dat Hoppinpunt noemt ze een voorbeeld voor de Vlaamse lokale besturen. Er wordt een bushalte gecombineerd met infrastructuur voor deelauto's en deelfietsen, in een verfraaide omgeving met een overdekte fietsenstalling en rustbanken. De Vlaamse overheid wil een tweeduizendtal van zulke Hoppinpunten bouwen over heel Vlaanderen.

De vervoerregioraden en de lokale besturen hebben samen met het Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn bepaald waar die Hoppinpunten zich moeten situeren. Op 30 november 2023 zijn er 159 Hoppinpunten gerealiseerd. Het is de bedoeling om meer dan vierhonderd Hoppinpunten te bouwen in 2024. Tegelijkertijd zal de Vlaamse overheid de lokale besturen blijven stimuleren en subsidiëren om werk te maken van Hoppinpunten. Die punten faciliteren de lokale besturen om gebruik te maken van de combimobiliteit. De Vlaamse overheid zal in 2024 10 miljoen euro investeren om de Hoppinpunten te realiseren.

Het VoM-budget is tijdens de zittingsperiode 2019-2024 meer dan verdubbeld, van 34 miljoen euro bij de aanvang van de legislatuur tot 70 miljoen euro in 2023. Dat budget wordt verdeeld over de verschillende vervoerregio's. Een deel van de gefaseerde uitrol basisbereikbaarheid zit nog niet vervat in de subsidies van 2024. Dat gaat over een bedrag van 5,8 miljoen euro voor de MAV's en DAV's, en 2,8 miljoen euro voor het werknemersvervoer. Daarnaast werd samengewerkt met de vervoerregioraden aan het VoM-flexbudget, inclusief deelmobiliteit. Voor VoM-flex voorziet de Vlaamse overheid 55,2 miljoen euro, voor de deelsystemen gaat dat over 6 miljoen euro. Ook het budget van Blue-bike maakt deel uit van de VoM-middelen.

Minister Lydia Peeters gelooft dat directeur-generaal van De Lijn Ann Schoubs in de commissie duidelijk heeft gemaakt wat de bedoeling was van haar boodschap over de nood aan extra financiële middelen, en de aanpassingen aan het openbaarvervoeraanbod. In dat kader verwijst de minister naar het openbardienstencontract van De Lijn, waarbij de Vlaamse overheid De Lijn een financieel robuust kader biedt en voldoende zekerheden garandeert. Dat houdt een sterke inhaalbeweging in, in de vorm van 120 miljoen euro aan extra investeringen. Dat betekent dat men aan een totaalbudget van ongeveer 300 miljoen euro komt. De werkingskosten van De Lijn bedragen 1,2 miljard euro. In de nabije toekomst moeten keuzes gemaakt worden. Enerzijds staat De Lijn voor uitdagingen rond de vergroening, anderzijds wachten de tramsporen op een renovatiebeurt. Dat is volgens de minister een complexe operatie.

De boodschap van Ann Schoubs was duidelijk: niemand wil het aanbod openbaar vervoer verminderen. Het kernnet en het aanvullend net blijven de leidraad van dat aanbod vormen. Als ritten wegvallen door onvoorziene omstandigheden, moet die aanbodwijziging naar de pendelaars gecommuniceerd worden. De Lijn heeft daarnaar gehandeld. Het wegvallen van chauffeurs werd opgevangen door een tijdelijke wijziging aan het aanbod. De minister benadrukt dat het om een tijdelijke wijziging gaat. Zodra de situatie zich herstelt, zal het aanbod geoptimaliseerd worden. De tijdelijke wijziging van het aanbod houdt louter een frequentie-aanpassing in van het aantal bussen per route. Minister Lydia Peeters geeft de commissieleden mee dat De Lijn volop extra personeel aanwerft. Dat is een bijkomend element om aan de aanbodoptimalisatie te werken.

3.3.1. Sluiting van stelplaatsen en LEZ-boetes

Het openbardienstencontract vermeldt dat De Lijn meer op efficiëntie moet inzetten. Daarom kwam het management van De Lijn tot de conclusie dat enkele van hun stelplaatsen in een slechte staat verkeren. Op basis van een interne screening heeft De Lijn beslist een aantal stelplaatsen te sluiten. Volgens minister Lydia Peeters reageren sommige actoren hier op een foute manier op, en besluiten ze het werk neer te leggen uit protest tegen die sluitingen. Uiteindelijk is de reiziger de dupe van die stakingsacties, en dat betreurt ze. De sluiting heeft geen impact op de tewerkstelling, aldus minister Lydia Peeters. De Lijn heeft alle chauffeurs en technici van de stelplaatsen die gesloten worden absoluut nodig. Zij worden toegeleid naar andere stelplaatsen in de directe omgeving, waarbij maximaal rekening wordt gehouden met de persoonlijke voorkeur van de werknemers. De Lijn is momenteel bezig met het detecteren van die voorkeuren. Alle stelplaatsen werden op dezelfde manier

geëvalueerd, waarbij rekening werd gehouden met de beste ligging en de capaciteit van de stelplaats in functie van het aanbod, de looptijd en de kans op verlenging van de omgevingsvergunning. Verder is rekening gehouden met de eigendomssituatie van de gebouwen en de terreinen, de algemene staat ervan en de situatie met betrekking tot het milieu.

De elektrificatie van de vloot stelt steeds hogere eisen, die steeds moeilijker haalbaar worden op kleinere stelplaatsen, waardoor die verhoudingsgewijs veel duurder zijn. Daarom wil men dat meer centraliseren. Een verouderde stelplaats met matig tot slechte condities heeft een impact op het milieu. In het kader van het klimaat moet men daar aandacht voor hebben. Verder zijn ook comfort en veiligheid van de werknemers van essentieel belang. Een aantal stelplaatsen zijn te klein of te sterk verouderd en voldoen niet aan al die criteria: Aarschot, Diksmuide, Geluwe, Londerzeel, Mol, Tremelo, Westerlo, Zwevezele en Lanaken. De betrokken chauffeurs zullen verhuizen naar een naburige stelplaats en krijgen daarvoor een extra vergoeding, waarover men met de vakorganisaties nog onderhandelt.

Voor het groeipad van de elektrificatie zoals het is opgenomen in het openbaredienstencontract is er wat vertraging bij de levering van de bussen, zowel bij VDL als Van Hool. Dat wordt van nabij opgevolgd en daar is in de aanbestedingsprocedures de nodige aandacht aan gegeven. Er spelen hierbij ook een aantal andere aspecten, zoals het vergunningenbeleid, het verkrijgen van de omgevingsvergunningen en de zware eisen voor brandveiligheid en verzekeringen.

Vervolgens antwoordt de minister op de vragen over de LEZ's Gent en Antwerpen en het wijzigingsbesluit. Men heeft geprobeerd om voor De Lijn een aantal wijzigingen door te voeren. Dat is niet gelukt maar de minister hoopt dat dat in de toekomst nog zou kunnen want zij wil ook in Antwerpen en Gent het openbaar vervoer kunnen garanderen. Ann Schoubs heeft in de commissie in mei 2023 al heel duidelijk aangegeven welke bijkomende maatregelen men zal nemen (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1741/1). Tot 31 oktober 2023 had De Lijn in haar totale vloot nog 277 Euro 3-bussen en 208 Euro 4-bussen. Niet al die bussen rijden: een aantal staan op de lijst om in te zetten bij calamiteiten en 36 voertuigen zijn opgenomen in het proces van buitendienststelling. Door de vertraging van de instroom van nieuwe elektrische voertuigen, vertraagt ook de uitstroom van de Euro 3- en Euro 4-bussen. Maar de engagementen die zijn opgenomen in het openbaredienstencontract blijven gelden. Vanaf 2024 blijft een daling van de lage-emissieovertredingen de ambitie door tegen het einde van 2024 de oudste voertuigen volledig uit te faseren.

3.3.2. *Agressie openbaar vervoer*

Op de vragen van Wim Verheyden in verband met agressie en de rondetafelconferentie en de tien punten die daar op tafel werden gelegd, verwijst minister Lydia Peeters naar de commissievergadering van 28 september, waarin zij naar aanleiding van vragen van onder meer Marino Keulen al het een en ander grondig heeft toegelicht (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2022-23, nr. 3341 en 3347). De opleidingen binnen De Lijn zijn volop bezig, net als de uitrol van het afsluiten van de bestuurdersposten. Finaal is het de bedoeling dat alle bussen in eigen regie voor het tweede kwartaal van 2024 van een afgesloten bestuurderspost zijn voorzien. Sommige chauffeurs vragen om daarin ook op de oude bussen te voorzien, maar de minister zou het vreemd vinden om investeringen te doen in bussen die een jaar later buiten dienst worden gesteld. Dat is nog in verder onderzoek door De Lijn.

Het oprichten van een tram-trein-metrobrigade met alle regio-overschrijdende partners is volgens minister Lydia Peeters niet besproken op de rondetafelconferentie. Dat is ook niet de bedoeling omdat alle partners hun eigen veiligheidsdienst hebben waarmee ze rechtstreekse aansturing hebben in hun eigen openbaarvervoersmaatschappij.

De minister verwijst wat betreft de extra opleidingen naar de bestaande opleidingen en ondersteuning voor de chauffeurs. Daarnaast is er gewerkt aan bijkomende opleidingen binnen De Lijn rond onder andere de traumatische ervaring. Door op de juiste manier de eerste opvang te doen, hoopt De Lijn haar medewerkers beter te ondersteunen als zij het slachtoffer zijn geworden van agressie. Bijkomend wordt nog geïnvesteerd in cursussen om incidenten maximaal te vermijden.

3.3.3. *Toegankelijke haltes en openbaar vervoer*

De minister komt tot de vragen over de toegankelijkheid. Hoe gaat men de geschillencommissie vormgeven? Daarentrent zijn meerdere gesprekken geweest en concrete afspraken gemaakt. Finaal is beslist om die binnen het VMRI te doen wegens heel wat specifieke redenen: het VMRI kan alle onafhankelijkheid garanderen; in het VMRI zetelen heel wat experts in het bijzonder over discriminatierecht; het komt tegemoet aan de ambitie om het Vlaamse landschap te vereenvoudigen en te evolueren naar een aanspreekpunt. Tot nu toe heeft het VMRI twee dossiers van De Lijn over toegankelijkheid lopen. Over die dossiers kan de minister niet uitweiden, noch over de lopende rechtszaak die aanhangig is gemaakt door Unia.

Minister Lydia Peeters benadrukt dat ze zelf geen bestekken voor nieuwe bussen opmaakt en dat de raad van bestuur van De Lijn die taak op zich neemt. Die bestekken moeten voldoen aan de Europese regelgeving, die geen specifieke regels bevat over het gebruik van rollators, in tegenstelling tot bijvoorbeeld rolstoelen. De bestekken voldoen dus aan de Europese regelgeving. De Lijn heeft meteen contact opgenomen met de persoon met een beperkte mobiliteit, want als men een rollator gebruikt, moet men ook gebruik kunnen maken van de automatisch uitrolbare oprijplaatsen. De zitplaatsen bevinden zich achteraan aan de rechterkant, dus net voor de achterdeur. Het probleem is dat de meeste rollators even breed of net iets breder zijn dan het gangpad, zodat de doorgang voor andere reizigers versperd wordt als de rollator naast de zitplaats wordt geparkeerd. De Lijn is op dit ogenblik een oplossing aan het uitwerken in samenspraak met de leverancier van de minibuses en er wordt gekeken om de zitplaatsen te verschuiven of een paal te verwijderen, zodat ook daar de toegankelijkheid wordt gegarandeerd.

Ministers Lydia Peeters gaat in op de vragen van Wim Verheyden over de subsidies voor steden en gemeenten voor het toegankelijk maken van haltes. Ze duidt dat er op dit moment elf lokale besturen een aanvraag hebben gedaan. In totaal is er 105.000 euro toegekend en er zijn nog een aantal aanvragen lopende.

Het wagenpark van De Lijn wordt verder toegankelijk gemaakt en elk nieuw voertuig moet aan de toegankelijkheidsvereisten voldoen. Daarnaast worden chauffeurs continu geïnformeerd hoe om te gaan met reizigers met een mobiliteitsbeperking en is er het overleg met lokale besturen over het Masterplan toegankelijkheid.

3.3.4. *Leerlingenvervoer*

Het leerlingenvervoer is recent nog in de pers geweest. In september 2023 was 5 procent van de leerlingen langer dan 90 minuten onderweg, in oktober steeg dat naar 6 procent. Van september tot oktober zijn er in het bijzonder onderwijs vijfhonderd leerlingen bij gekomen die recht hebben op gratis collectief vervoer. Dat betekent dat bepaalde busritten herschikt moeten worden. Minister Lydia Peeters benadrukt dat dit een continu proces van schipperen is. Zo zijn er mensen die verhuizen, van school veranderen of van wie de ouders zich in een echtscheidingsproblematiek bevinden en plots een ander opstapadres ingeven. Met al die verschillende punten moet dus rekening gehouden worden. Er wordt evenwel blijvend ingezet op die grens van 90 minuten.

Volgens de directeur-generaal van Katholiek Onderwijs Vlaanderen is er al een enorme vooruitgang geboekt in vergelijking met 2022, in die zin dat bijna 70 procent van de kinderen minder dan 60 minuten onderweg is en 95 procent minder dan 90 minuten. De minister benadrukt nogmaals dat het continu schakelen is, en dat De Lijn dat ook doet.

Het evaluatierapport van Deloitte over de proefprojecten leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs was positief. Minister Ben Weyts neemt daar de leiding.

Minister Lydia Peeters ontkent dat De Lijn of zijzelf weet heeft van prijsafspraken tussen vervoerders voor dat leerlingenvervoer. De prijsstijgingen zijn gelinkt aan energiekosten, de krapte op de arbeidsmarkt die de zoektocht naar chauffeurs bemoeilijkt en de toenemende onderhoudswerken. Een andere factor is de onzekerheid bij bepaalde chauffeurs. Als er vijfhonderd leerlingen bij komen, dan moeten er heel snel bestekken in de markt worden geplaatst, waardoor de chauffeurs geen garantie hebben dat ze die ritten volgend jaar ook mogen doen. De spreker benadrukt dat alle prijzen goed worden opgevolgd en geëvalueerd.

De boodschap van de minister blijft dat het leerlingenvervoer een integrale aanpak vereist en dat alle partners moeten samenwerken. Ze is blij dat bij de laatste begrotingsopmaak alle neuzen in dezelfde richting stonden en een vast budget van 138 miljoen euro is verankerd. De stijging van de budgetten brengt soelaas omdat veel meer leerlingen vervoer nodig hebben. Ze is zich ervan bewust dat een fundamentele verandering nog meer inspanningen vraagt. Sommige ouders vragen ook om kinderen op specifieke tijdstippen op te pikken wegens werkverplichtingen. Volgens haar moet er dus werk worden gemaakt van inclusieve opvang in scholen. Daarnaast is een goede spreiding van het onderwijsaanbod nodig om te vermijden dat de af te leggen afstanden te groot zijn.

3.3.5. *Premie zero-emissiewagen en laadinfrastructuur*

Het streven is om het duurzaamheidsbeleid verder te zetten met behulp van Clean Power for Transport en de visienota. Er waren vragen over de premie voor de zero-emissievoertuigen en welke bedrijven daarvoor in aanmerking komen. Het is vooral de bedoeling om de deelmobiliteit en dus ook de duurzaamheid een hart onder de riem te steken. Het is zeker niet zo dat er andere bedrijven dan deelmobiliteitsbedrijven in aanmerking komen voor die premie. In het BVR dat op 10 november principieel is goedgekeurd, is een premie voor retrofitting in elk geval niet opgenomen.

De ambitie om 35.000 laadpunten te plaatsen tegen 2025 acht de spreker zeker haalbaar. Bij de lancering van de visienota eind 2020 werd gezegd dat dat doel niet haalbaar was, maar in november 2023 zijn er al 31.000 laadpunten en heel wat bedrijven en handelszaakcentra zijn daarmee bezig in het kader van de semi-publieke uitrol. Daarnaast zijn er op de verkeerswegen, snelwegen en dienstzones nog heel wat projecten op til.

De uitrol van de laadinfrastructuur verloopt niet overal even vlot. Er is vaak vertraging met de aansluiting op het elektriciteitsnet. De energieleveranciers en de administratie hebben contact met Fluvius, maar men kan op tijd in de nodige aansluitingen voorzien.

De minister weet dat er veel vragen zijn over brandveiligheid en verzekeringstechnische initiatieven. Ze benadrukt dat dat een federale bevoegdheid is, maar dat er wel een transitie-manager elektrificatie werd aangesteld op Vlaams niveau. Die heeft contact met mogelijke stakeholders, om remmen tot het realiseren van laadinfrastructuur weg te nemen, bijvoorbeeld in appartementsgebouwen of ondergrondse garages. De innovatieve oproep voor projectvoorstellen loopt momenteel. Op die manier wordt er gekeken hoe technologie en innovatie drempels kunnen wegnemen. De minister stelt dat er in groepswoningen en ondergrondse parkings volop werk

moet worden gemaakt van laadinfrastructuur. Elementen zoals 'load balancing', aansluitingsproblematiek, brandveiligheid, kostenverdeling tussen verschillende mede-eigenaars van appartementen, worden verder opgevolgd.

Op het gebied van brandveiligheid heeft het koninklijk besluit van 20 mei 2022 het koninklijk besluit van 1993 gewijzigd. Daarin werden regels opgenomen voor elektrische voertuigen en laadinfrastructuur. Het is ook de bedoeling om een rondetafel te organiseren met stakeholders, om te kijken welke beleidsinitiatieven nog moeten worden genomen. De minister stelt dat laadinfrastructuur op privaat domein in vorige oproepen al mogelijk was en dat daar al volop gebruik van werd gemaakt.

3.3.6. *LZV, emissievrije stadsdistributie en leidingstraat*

Het gebruik van lange en zware voertuigen zal niet leiden tot een reverse modal shift. Die conclusie trekt ze uit een bevraging die in 2021 en 2023 is gebeurd. Wat verkeersveiligheid betreft, zijn er ook geen negatieve indicaties. Er is een positieve evolutie in het verbruik per tonkilometer. Volgens minister Lydia Peeters zien meerdere bedrijven de voordelen van het gebruik van lange en zware voertuigen, maar ze vragen om een minder logge procedure om ze in te zetten. Met die vraag moet rekening gehouden worden om dat gebruik te stimuleren. Uit een Nederlands onderzoek blijkt dat het gebruik van lange en zware voertuigen voor goederentransport leidt tot een verlaging van emissies. Het proefproject is ondertussen verlengd.

Op 8 november 2023 werd er een overleg opgestart met verschillende stakeholders om werk te maken van emissievrije stedelijke distributie. De minister was blij om te zien dat veel stakeholders enthousiast waren. Het tijdspad en de flankerende maatregelen moeten in dat overleg worden vastgelegd. Het is nog niet duidelijk in welke zone van de steden dat zal worden ingevoerd. Verschillende steden hebben er interesse voor, en de minister wil dat ook aanmoedigen. Het gebruik van distributiecentra aan de rand van de stad kan deel uitmaken van het flankerend beleid voor de emissievrije zones van vracht. Dat kan worden gecombineerd met de Hoppinpunten.

Er werd een ruimtelijk uitvoeringsplan opgestart voor de leidingstraat Antwerpen-Ruhr. Dat plan staat momenteel on hold. De minister verwijst de vraagsteller door naar minister Zuhair Demir, die de leiding heeft over dat dossier. Zijzelf volgt het wel mee op.

3.3.7. *Modal shift en spoorinfrastructuur*

Wat de modal shift betreft zit Vlaanderen volgens een onderzoek over verplaatsingsgedrag op 20 procent duurzaam vervoer, en zou 40 procent haalbaar zijn. De minister wil ambitieus zijn. Uit de resultaten van dat onderzoek blijkt dat Vlaanderen de tussentijdse doelstellingen haalt. 40 procent van alle verplaatsingen in Vlaanderen tijdens een werkdag gebeurt op een duurzame manier. De volgende modi worden als duurzaam beschouwd: te voet, met de fiets, met de speedpedelec, met het openbaar vervoer, met de step, met monowheel of hoverboard, of een volwassen autopassagier tijdens het carpoolen. Ook in de winterperiode bedroeg het aandeel van het fietsvervoer 22 procent. Voor de wintermaanden in 2022 was er een stijging van 37 procent van het aantal fietsers op de fietspaden, ten opzichte van het jaar daarvoor. Heel veel mensen kiezen dus voor de fiets.

Er worden geen nieuwe spoorlijnen gepland in de samenwerkingsovereenkomst over de financiering van de gewestelijke prioritaire spoorweginfrastructuur die werd goedgekeurd op 5 oktober 2018. Dat kan wel altijd gerealiseerd worden in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst.

Wat de tweede spoorlijn tussen Zonhoven en Balen betreft, werd in de meerjarige investeringsplannen geen studie voorzien. Infrabel ziet op dit moment geen noodzaak

om die middelen uit te trekken. In de zomer van 2023 werd wel met behulp van de Vlaamse cofinanciering de bestaande spoorlijn geëlektrificeerd.

Voor de luchthaventram is de streefdatum voor de werken vastgelegd voor Q3 van 2025. Er moeten met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nog een aantal gesprekken gevoerd worden maar hun akkoord is niet nodig om met de werken te starten. Voor de start van de luchthaventram zelf is de datum vastgelegd op 2029. Wat de sneltram langs de A12 betreft, is de streefdatum van de werken 2026. Daar ligt een voorstel tot samenwerkingsovereenkomst met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op tafel, dat nog verder besproken moet worden. De exploitatie zou dan voor 2030 zijn.

3.3.8. *Vervoer over water*

Vervolgens gaat minister Lydia Peeters in op de vragen over vervoer over het water. Over de personenmobiliteit over het water voor de Gentse stads- en kanaalzone wordt in 2024 een haalbaarheidsstudie gehouden. De resultaten van die studie kunnen later in de commissie worden besproken.

Wat de pps voor de kaaimuren betreft heeft De Vlaamse Waterweg nog geen antwoord op de vraag over het cijfer over de effectieve oplevering van de kaaimuren in 2023 en de precieze planning van 2024. Daar zal in januari 2024 meer duidelijkheid over komen. De prioriteiten voor 2024 en 2025 zijn wel bepaald op de laatste vergadering van de raad van bestuur en kunnen ter beschikking worden gesteld.

Voor de uitvoering van het impulsprogramma voor het hinterland vond in 2022 een eerste call plaats in het kader van de steunmaatregelen. Van de negen projecten die hiervoor toen ingediend werden heeft de Vlaamse Regering destijds zes projecten geselecteerd, waaronder de North Sea Port shuttle, Stukwerkers en 3MCT, waarbij twee hinterlandterminals een aantal containers kunnen bundelen op één schip. Daarvoor is er een call gelanceerd naar de haven van Antwerpen. Een ander voorbeeld zijn de BCTN-lijnen Nijmegen en Alblasterdam. Daar gaat het over een aantal Nederlandse hinterlandterminals die in een betere verbinding met een aantal maritieme terminals in Antwerpen moeten worden gebracht. In het najaar van 2023 is er dan een tweede call geplaatst waaruit zes projectvoorstellen zijn gekomen waarover de jury aan het beraadslagen is. Alle informatie is terug te vinden op de website van het impulsprogramma voor de ontsluiting van het hinterland.

Vervolgens gaat minister Lydia Peeters in op de vragen rond de jachthavens en het project Seine Schelde. Alleen de jachthaven van Kuurne zal moeten worden geheraliseerd, wat voorwerp zal uitmaken van een ontwerpstudie voor Pand 160, die in 2024 opgestart wordt. De jachthavens van Zulte, Wielsbeke, Menen en Wervik blijven behouden. Het project Seine Schelde maakt zelfs werk van een uitbreiding van de mogelijkheden voor pleziervaart. De integratie van de nieuwe jachthaven van Ooigem en de mogelijkheden voor uitbreiding voor de pleziervaart in Kortrijk door de herinrichting van de Leieboorden, fase 2, zijn daar een voorbeeld van.

Dan waren er ook vragen rond het rivierherstel van de Leie. De realisatie van de 500 hectare watergebonden natte natuur in de vijftien zoekgebieden loopt perfect volgens planning. De eerste 100 hectare in de deelgebieden Neerhoek-Ponthoek en Bavikhove-Ooigembos zijn ondertussen verworven en de uitvoeringsplannen zijn in opmaak zodat in 2024 effectief kan worden gestart met de realisatie, aldus de minister. Ze stelt dat er geen concrete afspraken zijn met Wallonië en Frankrijk, maar beide zijn elk in hun eigen projectgebied gelijkaardige en compenserende maatregelen aan het voorbereiden en het uitwerken.

3.3.9. *Vrachtwagenparkings*

Met betrekking tot de vrachtwagenparkings meldt de minister dat er de komende jaren op acht locaties sanitaire installaties worden gerealiseerd. Er wordt een oproep georganiseerd voor kiosken met sanitaire installaties op elf locaties. Die oproep zal in het voorjaar van 2024 afgerond zijn. De effectieve uitvoering is afhankelijk van de interesse op de markt, de aanwezigheid van nutsleidingen en de vergunningsproblematiek. Dan resten er nog vier locaties waar geen voorzieningen zijn. Daarvoor zullen de resultaten van de inspanningen van begin 2024 afgewacht worden. Er zal dan gekeken worden of dat eventueel mee kan worden opgenomen in de uitbreiding.

Vervolgens kondigt minister Lydia Peeters aan dat in 2024 op vijf snelwegparkings laadpalen voor vrachtwagens zullen worden geplaatst. Daarnaast zitten nog een aantal concessies in de pijplijn, waarbij de laadinfrastructuur voor vrachtvervoer ten laatste in 2025 operationeel moet zijn. AWV zal in de toekomst ook al zijn concessies op de dienstenzones herzien, en daar zal dan ook de verplichting van laadinfrastructuur voor zowel personenwagens als vrachtwagens in opgenomen worden. Bij de projectoproep voor laadinfrastructuur voor zware vracht werden 109 projectaanvragen ingediend, wat betekent dat daar goed op wordt ingezet.

Een volgend punt betreft de bewaking van vrachtwagenparkings. De minister meldt dat de werken aan de parking van Groot-Bijgaarden in een finaal stadium zitten. Daarna komt de parking van Kruibekke aan de beurt, waar de werken begin 2024 in uitvoering zullen gaan. Het einde van alle werkzaamheden voor alle overige dienstenzones is gepland voor 2025.

Minister Lydia Peeters wijst erop dat verschillende vrachtwagenparkings al heringericht worden en dat daarbij telkens nagegaan wordt of ook de capaciteitsmogelijkheden verruimd kunnen worden. In Jabbeke zit dat in de laatste fase. Een soortgelijke operatie komt er in 2024 in Boutersem, Diepenbeek, Marke en Hoegaarden, goed voor een honderdtal extra vrachtwagenparkeerplaatsen. De vervolgstappen uit de visienota Vrachtwagenparkeren worden verder uitgerold.

De minister benadrukt dat er wordt gekeken naar een verduurzaming van heel de logistieke sector. Ook voor het goederentransport over de weg wordt bekeken welke bijkomende verduurzamingsoperaties mogelijk zijn. Daarbij wordt ook gekeken naar een aantal hubs waar bijkomende vrachtinfrastructuur, parkeerplaatsen en laadinfrastructuur kunnen worden voorzien.

Onder meer door de investeringen in meer hekken is de transmigratieproblematiek rond de snelwegen de voorbije jaren aanzienlijk kleiner geworden. Ook de bewakingsopdrachten droegen hiertoe bij. Ze worden voortgezet hoewel dat niet echt een Vlaamse bevoegdheid is. Mensensmokkelaars zijn zich bovendien gaan focussen op het Kanaal. Men moet uiteraard waakzaam blijven en daar aandacht voor blijven hebben, aldus de minister.

3.3.10. *Regionale luchthavens*

Er is een samenwerking tussen skeyes en West-Vlaanderen voor het ontwikkelen van een operationeel kader om langeafstandsdrone veilig en efficiënt te laten samengaan met het bemande luchtverkeer in het luchtruim boven de Noordzee en tussen de regionale luchthavens van Oostende en Kortrijk-Wevelgem. Met betrekking tot de Vlaamse luchthavens wordt volop ingezet op innovatie, en het droneluchtverkeer is daarvan een belangrijk aspect. Het gaat om een overeenkomst voor twee jaar tussen skeyes en POM West-Vlaanderen met onder meer als doel een boost te geven aan nieuwe dronetoepassingen en de bijbehorende industrie, met het oog op een duurzame, innovatieve economie. De overeenkomst werd in de week

van 20 november 2023 ondertekend. Met de drones zou men onderhoudsactiviteiten kunnen uitvoeren op offshore windmolenparken.

De Vlaamse Regering houdt vast aan de toekomstvisie voor regionale luchthavens die ze in december 2022 goedkeurde. Daarbij werd bekeken welke bijkomende mogelijkheden er voor die luchthavens zijn binnen de contouren van de huidige milieuvergunning. De focus ligt op technologische vooruitgang, innovatie en duurzaamheid. Het is belangrijk dat men die kaart trekt. Vlaanderen wil immers het voortouw nemen in de transitie naar een groenere luchtvaart. De procedure van de nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag voor Deurne loopt. Het Departement Omgeving zal zich over de aanvraag moeten beraden. In de eerste plaats zal ingezet worden op een diversificatie van de luchthaventarieven om de inzet van milieuvriendelijke en stillere toestellen aan te moedigen. Er wordt ook ingezet op technologische innovatie, zoals het gebruik van 'sustainable aviation fuels' en e-fuels. Vlaanderen wil wat dat betreft verder gaan dan wat Europa oplegt. Ook wordt gedacht aan elektrisch vliegen en 'urban air mobility'-mogelijkheden. De concretisering van die doelstellingen gebeurt in de masterplannen die volgend op de visienota's worden gemaakt, uiteraard in overeenstemming met de omgevingsvergunningen van de regionale luchthavens.

3.4. Infrastructuurprojecten

De minister antwoordt vervolgens op de vragen over infrastructuurprojecten.

Voor de Noord-Zuidverbinding in Limburg is het de bedoeling om eind 2024 tot definitieve projectbesluiten te komen. De minister had gehoopt op een voorontwerp eind 2023, maar De Werkvennootschap heeft laten weten dat dat niet haalbaar zal zijn zodat men hiervoor focust op het voorjaar van 2024. De vertraging zou vooral te wijten zijn aan de stikstofproblematiek, maar ook aan het feit dat de detailleringgraad groter moet zijn nu men op projectniveau komt. Dat vraagt bijkomend studien- en onderzoekswerk van ongeveer twee maanden. Het is alleszins de bedoeling om zo snel mogelijk een voorontwerp van een eerste projectbesluit te hebben, waarna er de adviesronde is. Er moeten meerdere projectbesluiten komen.

Ook over de verwervingen waren er vragen. De minnelijke aankopen in het kader van de Noord-Zuidverbinding verlopen heel goed. Er is nog geen onteigeningsplan. De bereidheid om te verkopen is immens, wat ook betekent dat er een groot draagvlak is voor het huidige tracé. Er werden in totaal al 108 akkoorden met eigenaars en 48 akkoorden met huurders gesloten. De minnelijke aankopen verlopen veel sneller dan initieel verwacht. Volgens de minister wijst dat op procesmoedigheid: na een stilstand van decennia zien mensen dat er iets gebeurt, vooral ook door de quick wins die werden uitgevoerd en waarover men woord heeft gehouden. Er is dus een grote consensus om Limburg vlot te trekken.

Voor Spartacus 2 werd gekozen voor een gefaseerde aanpak door de uitvoering van een aantal quick wins, onder meer in Hasselt, Genk en Diepenbeek. Men wil die werken in het voorjaar van 2024 rond hebben. Op de Boudewijnlaan in Hasselt is al heel duidelijk te zien hoe de toekomst eruit zal zien: een wegbeeld met een verandering in een groene zone, die aangenaam is voor fietsers en voetgangers, en met een volledig vrije betonsporenbaan voor het trambusvervoer. Er zijn ook nog vijf quick wins in aanbesteding: de eindhaltes in Maasmechelen en Hasselt, de haltes op de campus van Diepenbeek, de Elfde-Liniestraat in Hasselt en het op- en afrittencomplex in Maasmechelen. Natuurlijk wordt daarbij ook gekeken naar de omgevingsvergunningen. Voor meerdere complexere zones, zoals de doortochten in Maasmechelen en Genk, bevindt men zich in een studiefase. Daar moet uiteraard ook rekening worden gehouden met de lokale besturen, zeker bij het tracé in Genk, dat wordt beheerd door het stadsbestuur van Genk zelf.

De HOV-trambussen waren initieel aangekondigd voor eind 2023. Door leveringsproblemen zullen ze in het voorjaar van 2024 worden geleverd. De minister hoopt ze zo snel mogelijk te zien rijden op de betonsporen, die volop worden aangelegd. Het is natuurlijk aan De Lijn om ze in volledige exploitatie te doen gaan. In het begin zijn er nog testen en oefen- en opleidingsritten voor ze volledig operationeel zullen zijn. Ze houdt daar de vinger aan de pols.

Voor Spartacuslim 1 Hasselt-Maastricht is het onderzoek in de zomer van 2023 door De Werkvennootschap gestart. De analysefase is nog bezig. Er worden gesprekken gevoerd met alle stakeholders om te bekijken hoe de betonsporen daarvoor kunnen worden aangelegd. De projectdefinitie moet in de loop van 2024 klaar zijn.

Wat de schadeclaim van Maastricht betreft, meent minister Lydia Peeters dat de berichten in de pers de zaak opblazen. De Vlaamse overheid zoekt samen met de Nederlandse overheid naar een oplossing. Dat overleg is vertrouwelijk, daarom geeft de minister geen informatie zolang er geen beslissing is genomen.

Spartacuslim 3 Hasselt-Noord-Limburg maakt deel uit van het complex project Noord-Zuid Limburg. Dat project laat op zich wachten, maar er zijn al vijf quick wins gerealiseerd. Minister Lydia Peeters heeft aan De Werkvennootschap gevraagd of er meer quick wins te realiseren zijn.

Het Departement MOW heeft een onteigeningsplatform opgebouwd. Dat is een toepassing die relevante informatie van lopende onteigeningsprojecten toegankelijk maakt voor burgers, bedrijven en overheden. De toepassing wordt gebruikt door het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg. De afdeling Maritieme Toegang en De Werkvennootschap zullen binnenkort van die tool gebruikmaken. Het is de bedoeling dat op termijn alle overheidsinstellingen van dit platform gebruik zullen maken. De minister verwacht bovendien de medewerking van de Kancelarij om dat platform verder uit te bouwen.

Minister Lydia Peeters staat nog altijd achter het complex project van de N8. Bij aanvang van de legislatuur 2019-2024 werd dat complex project besproken met Voka en andere stakeholders. De conclusie was toen om over te stappen op de procedure van een complex project, om zo meer vaart in de plannen te kunnen steken. Sinds 2022 loopt een verkenningsfase. Op 14 juli 2023 heeft de Vlaamse Regering de procesnota definitief goedgekeurd waarin de stakeholders werden geïdentificeerd. Rond dat project zal verder overleg plaatsvinden tussen de Vlaamse overheid, Voka, de stakeholders en de lokale besturen.

Op 30 juni 2023 nam de Vlaamse overheid een principiële beslissing rond het planproces voor de K-R8. Het scenario waarbij de R8 op de reservatiestrook wordt gesloten, wordt geschrapt. De scopingnota van het GRUP wordt aangepast. Daar werkt het Departement Omgeving aan. De volgende stap is een geïntegreerde studie naar de scenario's die in aanmerking werden genomen om te bekijken welk scenario het meeste draagvlak en potentieel biedt. De opdrachtdocumenten daaromtrent worden momenteel door het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Omgeving verder afgewerkt. De doorstart van het studiewerk wordt op begin 2024 geschat. Op het GIP 2024 werd daarom 1 miljoen euro voor de mobiliteit en ruimtelijke aspecten van K-R8 voorzien.

De tramlijn en fietsprojecten op de Oosterweelverbinding werden toegelicht op de voortgangsrapportage van het Toekomstverbond (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/19). Er is wel degelijk een Minder Hinderplan uitgewerkt voor de Oosterweelverbinding. De Vlaamse overheid maakt werk van tramlijnen, fietsprojecten en andere flankerende maatregelen zoals park-and-rides of geïntegreerde tickets om de Antwerpse mobiliteit vlotter te laten verlopen. De Vlaamse overheid is volop aan het werken aan een hele reeks investeringen in de Antwerpse mobiliteit die een

impact hebben op zowel de tram- en buslijnen als op de fietsprojecten. De Vlaamse overheid levert dus diverse inspanningen in het kader van het Toekomstverbond.

Voor de vragen over het ontwerp van decreet tot oprichting van een Eigen Vermogen Xperta (*Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 1874/1), verwijst minister Lydia Peeters naar de toelichting die tijdens de volgende commissievergadering zal plaatsvinden. Het is de bedoeling om alle knowhow van de experten die werkzaam zijn binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken te verzamelen in één vehikel. Dat moet het voor andere instanties eenvoudiger maken om bij de Vlaamse overheid een beroep te doen op die knowhow.

4. Replieken en bijkomende vragen

Annick Lambrecht maakt zich zorgen over het verdwijnen van stelplaatsen bij De Lijn in West-Vlaanderen. Dat zal volgens haar tot nog meer personeelstekorten leiden. In Diksmuide, Geluwe en Zwevezele moeten er tientallen chauffeurs weg. Ze denkt dat dat voor de chauffeurs, gelet op het verminderd aanbod van openbaar vervoer, tot problemen zal leiden om op de nieuwe stelplaatsen te raken. Ze verwijst naar een chauffeur die zich nu 71 kilometer moet verplaatsen. De compensatiemaatregelen zijn niet groot. Veel chauffeurs zien dat als een slag in hun gezicht. Zijn de drie geplande sluitingen in West-Vlaanderen definitief? Kunnen er in die provincie nog sluitingen verwacht worden?

Bert Maertens vraagt waarom men er voor het GIP 2024 niet in geslaagd is een advies te vragen aan de vervoerregioraden. In verband met de basisbereikbaarheid vraagt het parlementslid of de 6 miljoen euro die is uitgetrokken in 2024 voor studies en ondersteuning voor de implementatie van basisbereikbaarheid in de vervoerregio's, nodig is. Zo ja, wat houdt dat precies in. Basisbereikbaarheid is immers al van start gegaan.

Wim Verheyden vraagt waarom de roetfiltertest voorlopig niet wordt opgeschort. Het parlementslid verwijst naar de opmerkingen in verband met onbetrouwbaarheid vanuit de garages en de autosector. De spreker suggereert om de testen minstens te evalueren en samen te zitten met de betrokken sectoren zodat er een betrouwbare test kan komen.

Stijn Bex vraagt in de eerste plaats om zo spoedig mogelijk een schriftelijk verslag te krijgen.

In verband met de herkeuring verwijst het parlementslid naar de uitspraken van minister Gwendolyn Rutten in de recentste plenaire zitting (*Actuele vragen* VI.Parl. 2023-24, nr. 157) waaruit blijkt dat men binnenkort niet meer naar een keuringscentrum zou hoeven te gaan voor een autokeuring maar naar de garage. Dat lijkt de spreker een zeer verregaande interpretatie van wat hierrond gezegd is. De spreker had begrepen dat bijvoorbeeld de roetfiltertest nog steeds bij de keuringscentra zou gebeuren.

Stijn Bex stelt verder vast dat er een grote achterstand is wat betreft de uitrol van Hoppinpunten. De lokale besturen hebben lang gewacht om erin mee te stappen omdat ze geen duidelijkheid hadden over wat er op Vlaams niveau ging gebeuren. Hij vraagt hoe die uitrol kan worden versneld.

In verband met de nieuwe beslissing voor De Lijn over de lage emissiezones in Gent en Antwerpen vanaf 2025, vraagt het parlementslid of de minister eventuele boetes in 2024 zal compenseren en of de bussen de stadskernen niet meer zullen inrijden.

Stijn Bex vraagt verder verduidelijking rond de uitspraak van de minister dat de verantwoordelijkheid van klachten bij De Lijn van mensen met een handicap rond toegankelijkheid, bij het Vlaams Mensenrechteninstituut zal worden gelegd. De spreker vraagt of hiermee bedoeld wordt dat iemand die een klacht indient bij De Lijn, ook de stap moet zetten naar het Vlaams Mensenrechteninstituut. Dat zou volgens de spreker geen goede zaak zijn. Hij vraagt welke afspraken er gemaakt zijn met De Lijn om een goede doorstroming van de klachten te garanderen.

In verband met het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs is vastgesteld dat er nog een probleem is met 6 procent van de ritten. Stijn Bex meent dat, zoals al meermaals in de commissie aan bod is gekomen, dat thema een verantwoordelijkheid is van de voltallige Vlaamse Regering en dat ook minister Ben Weyts zijn verantwoordelijkheid moet opnemen. Het parlementslid merkt op dat de hoogdringendheid die hij heeft aangevraagd voor de bespreking van een voorstel van resolutie (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1905/1) dat refereerde aan die problematiek, met name een eerdere resolutie uit 2021 (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1026/5), niet is aanvaard. De spreker meent dat de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken vragende partij moet zijn om dat onderwerp te bespreken met de Commissie voor Onderwijs.

De spreker vindt ook dat er meer middelen moeten worden uitgetrokken voor De Lijn. Hij verwijst in dat verband naar de uitspraken van Ann Schoubs.

In het besluit over een premie voor elektrische deelauto's zit geen voorbehouden deel voor aanbieders van deelmobiliteit. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat een organisatie als Cambio gebruik kan maken van die subsidies?

De minister heeft een projectoproep gedaan om de installatie van laadinfrastructuur in appartementsgebouwen beter te laten verlopen. Nu neemt een bewoner het initiatief, maar zo gauw meerdere mensen dat doen, zit heel het gebouw strop. Het is beter om in één systeem te voorzien waar iedereen op kan aansluiten. In het Brussels Hoofdstedelijke Gewest is dat decretaal opgelegd in uitvoering van een Europese richtlijn: tegen 2027 moet iedereen in orde zijn. Waarom kan de minister geen gelijkaardige maatregel treffen? Dat is trouwens een toekomstgerichte investering.

Volgens de minister zit Vlaanderen aan 48 procent duurzame verplaatsingen, maar in die definitie is ook elke auto met één passagier opgenomen. Voor Stijn Bex mag de ambitie iets hoger liggen.

In het derde kwartaal van 2025 starten de werken voor de luchthaventram. Die moet in 2029 operationeel zijn. Dat stemt Stijn Bex tevreden. In 2026 starten de werken voor de sneltram. Ook dat is zeer goed. Over de exploitatie van die twee lijnen moeten nog afspraken worden gemaakt met het Brussels Hoofdstedelijke Gewest. De minister is vragende partij voor snel overleg. Heeft zij al een afspraak of termijn in gedachten? De samenwerkingsovereenkomst zou het best deze zittingsperiode nog worden afgerond.

Stijn Bex heeft de minister een zevental vragen gesteld over de luchthaven van Deurne. Zij zou vasthouden aan de plannen om daar heel vernieuwend te werk te gaan met drones. Stijn Bex heeft verwezen naar een studie die aantoont dat daar vooral privéjets activiteit vertonen. Kan de minister daar nu op antwoorden of zal de spreker de vragen schriftelijk stellen?

– *Amendement*

Tot slot kondigt Stijn Bex als gevolg van de actuele overstromingen een amendement aan voor een betere waterbeheersing (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 15/6) door een verhoging van het vastleggings- en vereffeningskrediet van het programma MI WATERINFRASTRUCTUUR EN -BELEID. Door de overstromingen in de

Westhoek is men nog eens met de neus op de feiten gedrukt, Vlaanderen is zeer kwetsbaar. Als Vlaanderen zich niet goed voorbereidt op een waterbom zoals in Wallonië destijds, kan dat tot 8,6 miljoen euro schade leiden. Vooral in de regio Gent kan dat tot 4,6 miljard euro gaan oplopen, dat is evenveel als de totale investering voor Oosterweel. De Denderstreek riskeert 1 miljard euro schade. Groen wil dat er inspanningen worden geleverd en verder plannen worden opgemaakt om een drama als in Pepinster te voorkomen. Dat moet in 2024 al starten. Groen stelt voor om 44 miljoen euro bijkomend te voorzien voor waterbeschermingsmaatregelen voor de IJzer (30 miljoen euro), de Dendervallei (10 miljoen euro), de Bovenschelde (3 miljoen euro) en de Leie (1 miljoen euro). Dat zijn belangrijke signalen zodat de Vlaamse Regering snel schakelt.

Martine Fournier heeft gevraagd of de statistieken van fietsongevallen gekoppeld kunnen worden aan de data van de ziekenhuizen. Zij kreeg hierop geen antwoord. Volgens haar zijn de cijfers zwaar onderschat.

De spiegelafstelplaatsen zaten uitgebreid in de BBT 2023 maar niet in de BBT 2024. Toch is dit belangrijk voor de dodehoekongevallen. Wat is het standpunt van de minister daaromtrent?

Els Robeyns vindt dat de minister de kritiek en de noodkreet van Ann Schoubs onder de mat veegt. De spreker stelt dat het verslag van Ann Schoubs duidelijk aantoont dat de doelstellingen van het regeerakkoord niet haalbaar zijn. Het patrimonium zou zo verouderd zijn dat er niet voldoende middelen zijn om de huidige ritten te garanderen. Volgens *Els Robeyns* is dat dus zeker niet genoeg om een modal shift te realiseren. Ze snapt dus niet hoe de minister die doelstellingen wil bereiken. De spreker haalt aan dat Ann Schoubs stelde dat er lijnen zullen moeten worden geschrapt om een betrouwbare dienstverlening te voorzien. De minister zou de oorzaak hebben gelegd bij de krapte op de arbeidsmarkt. Volgens minister *Lydia Peeters* zou het vooral gaan over lijnen die niet veel worden gebruikt. De spreker benadrukt het belang van openbaar vervoer voor landelijke gebieden. Ze stelt dat ze bang uitkijkt naar het nieuwe vervoersnet van De Lijn.

Verder stelt *Els Robeyns* dat er structurele oplossingen nodig zijn voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Ze stelt vast dat minister *Peeters* inspanningen doet, maar dat er telkens moet worden gewacht op de inschrijvingsgegevens van het buitengewoon onderwijs. Vervolgens worden de middelen gezocht om het vervoer te realiseren. Volgens *Els Robeyns* moet dat structureel opgelost worden. Ze stelt ook dat niet alle kinderen dezelfde vorm van vervoer nodig hebben. Er moet dus worden bijgestuurd op maat van de zorgbehoefte van individuele kinderen.

Sofie Mertens vraagt zich af of er doelstellingen werden gekoppeld aan het terugdringen van niet-gekeurde voertuigen. De minister stelde dat ze extra maatregelen heeft genomen om goedwerkende roetfilters beter te detecteren. De spreker vindt dat positief, zodat mensen die nog met een dieselwagen rijden sneller kunnen worden geholpen. Volgens de garagesector zou die test niet betrouwbaar zijn. *Sofie Mertens* vraagt zich af of die roetfiltertest het afgelopen jaar nog werd geëvalueerd of werd bijgestuurd.

De doelstelling voor het aantal laadpunten zal worden behaald. De spreker vraagt zich af hoe er wordt toegezien op de spreiding van het aantal laadpunten in Vlaanderen.

Bart Claes verwacht dat De Lijn in 2024 verschillende boetes zal moeten betalen in LEZ's omdat er niet genoeg elektrische bussen zijn. Er zouden onderhandelingen zijn geweest met Gent en Antwerpen om een uitzonderingsmaatregel te krijgen. De spreker vindt het oneerlijk dat burgers zich moeten houden aan regels, als

bedrijven of overheidsbedrijven dat niet moeten doen. Hij vraagt zich af of er een raming werd gemaakt van hoeveel geld De Lijn extra zal moeten betalen aan boetes. Als die raming bestaat, wil hij weten hoeveel die bedraagt.

Het komende jaar wordt 20 miljoen euro uitgetrokken voor premies voor elektrische wagens. Dat bedrag dient zowel voor bedrijven als voor particulieren. Hij stelt dat de premie werd voorgesteld als een incentive voor particulieren om de aankoop van elektrische wagens te stimuleren. De spreker is bang dat bedrijven een te groot beslag zouden leggen op het budget. De spreker vindt het vreemd dat Stijn Bex wil dat er een groter deel van dat budget naar bedrijven gaat. Bart Claes wil meer toelichting over de verdeling van het budget. In het ontwerp van besluit staat dat een tweedehandsvoertuig minimum twee jaar moet ingeschreven zijn. De spreker vraagt zich af of die voertuigen bij onze DIV moeten worden ingeschreven, of dat die ook ergens anders ingeschreven mogen zijn. Het besluit stipuleert dat men voor ieder voertuig maar eenmaal een premie kan ontvangen. Betekent dat dat iemand die een elektrische auto koopt op de tweedehandsmarkt, geen premie krijgt als er al een premie werd toegekend bij de originele aankoop van die auto? De premies zouden in werking treden op 1 januari 2024. De aanvraag van de premies moet via een webapplicatie van MOW verlopen. Is die applicatie al klaar en hoe verloopt de communicatie daarover?

Stijn Bex repliceert over de premies voor elektrische wagens. Uiteraard is het geenszins de bedoeling dat eender welk bedrijf auto's kan aankopen en die subsidies kan opstrijken. De spreker had van de minister begrepen dat bedrijven die in aanmerking komen, bedrijven zijn die bezig zijn rond deelmobiliteit en dat die auto's moeten worden ingezet voor deelmobiliteit. De auto's die Cambio bijvoorbeeld ter beschikking stelt, worden heel frequent gebruikt. Het is vanuit ecologisch standpunt interessanter dat men die auto's elektrificeert, eerder dan een auto die 90 procent van de tijd stilstaat. Hoe wil de minister ervoor zorgen dat ook die bedrijven van de subsidies kunnen genieten? De versnelling in de elektrificatie van de deelwagens is compleet stilgevallen toen de vorige subsidies wegvielen. Het is dus belangrijk dat dergelijke bedrijven ook subsidies kunnen genieten, alleen om ervoor te zorgen dat het aanbod aan deelmobiliteit en elektrische deelmobiliteit toeneemt.

Bart Claes merkt op dat bedrijven als Cambio en Poppy allemaal onderdeel zijn van iets grotere bedrijven. Als de subsidies moeten worden gebruikt voor deelmobiliteit, vraagt hij aan de minister in welke mate dat gecontroleerd en opgevolgd zal worden.

5. Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat het managementteam van De Lijn de plannen met de stelplaatsen heeft toegelicht op de raad van bestuur. In de stelplaatsen werken ongeveer 5500 mensen. Omdat een aantal kleinere stelplaatsen zouden verdwijnen, zouden daarvan zo'n 280 mensen naar een andere stelplaats moeten. Op dit ogenblik loopt dat overleg. Het personeelsmanagement bij De Lijn is volop bezig om met elk individu apart te kijken of men naar de ene, dan wel naar de andere stelplaats wil gaan, als technicus, als chauffeur.

Over de extra vergoeding die men krijgt omdat de afstand soms iets groter wordt van de woonplaats naar de nieuwe stelplaats, lopen de onderhandelingen met de vakorganisaties. Daar kan minister Lydia Peeters dus ook niets over zeggen. Ze geeft wel mee dat het voor het gros van de chauffeurs een verbetering wordt. Heel wat stelplaatsen voldoen niet meer aan de kwaliteitseisen. De Lijn nam de beslissing om stelplaatsen te sluiten die te veel in een woonkern liggen, die niet uitgebreid kunnen worden en waar men dus geen laadinfrastructuur voor elektrische bussen kan bouwen, die waar de kwaliteit niet goed is voor het werkcomfort, en die waar er weinig garanties zijn dat de omgevingsvergunning kan worden verlengd. Al die aspecten

en ook de energiecomponent van de gebouwen spelen samen om tot een beslissing te komen.

Minister Lydia Peeters begrijpt niet waarom er vandaag zoveel commotie over is. Iedereen vindt dat De Lijn efficiënter moet werken, maar als De Lijn dan een verbeteringsproces wil doorvoeren door de stelplaatsen te screenen, wat de minister niet heeft gevraagd, dan mag het weer niet en moet alles bij het oude blijven. De minister wil dat men naar een verbetering gaat en daar zet De Lijn volop op in. Die efficiëntieoefening was verankerd in het openbaredienstencontract.

Annick Lambrecht vraagt of er nog plannen zijn om nog meer stelplaatsen te sluiten in West-Vlaanderen.

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat ze hier geen zicht op heeft. De parlementsleden krijgen blijkbaar de informatie rechtstreeks van de raad van bestuur van De Lijn. De minister heeft alleen een kijk op wat er tot nu toe op de tafel lag.

Voor de roetfiltertesten verwijst de minister naar haar bezoek aan een bedrijf op uitnodiging van TRAXIO, waar zij uitleg heeft gekregen over de roetfiltertesten. Sommigen zijn daartegen maar wie geconfronteerd wordt met longkanker of luchtwegenziektes, heeft er geen boodschap aan dat de roetfiltertest zou worden afgevoerd. Men stuurt auto's naar de keuring omdat er moet worden gecontroleerd op de verkeersveiligheid en op de uitstoot. De minister begrijpt niet dat er mensen zijn die willen dat men die test niet gaat doen en dat men geen aandacht wil besteden aan mensen die ziek zijn en vroeg sterven door de slechte luchtkwaliteit.

Volgens minister Lydia Peeters vond cd&v destijds dat de roetfilter onmiddellijk moest worden ingevoerd. De minister heeft toen geantwoord dat dat niet onmiddellijk kon. In juli 2022 kwam er dan groen licht en kwam de focus op de luchtkwaliteit. Nu komt men vragen om het weer af te voeren omdat een roetfilter veel geld kost. Men hoeft niet continu een nieuwe roetfilter te steken want soms is een goede reiniging van het hele uitlaatsysteem ook een oplossing. Bij TRAXIO zegt niemand meer dat garagisten niet kunnen volgen of dat men de meettoestellen niet heeft of geen roetfilters in stock heeft. Daar zegt men integendeel dat het een goede zaak is. Men is het volledig eens dat men opnieuw gaat naar code 3. Er is ook nog de overgangsfase dat men twee keer code 3 kan krijgen. In het belang van mensen die kampen met een luchtwegenproblematiek is het absoluut not done om te zeggen dat de roetfilter weer op de schop moet.

In verband met basisbereikbaarheid merkt de minister op dat Stijn Bex voorheen altijd sceptisch was en haar verweet dat zij de basisbereikbaarheid over de verkiezingen heen wilde tillen. Nu men dat volop aan het uitrollen is, is Stijn Bex weer sceptisch maar dan in de andere richting; het zal volgens hem niet werken. De minister verwijst naar de voortgangsrapportage met vertegenwoordigers van MOW, AWW en De Lijn die daar intens mee bezig zijn (*Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 1828/1). Waar vroeger alle knipperlichten op rood stonden, staan de meeste nu op groen. Er zijn nog een aantal oranje lichten, maar men is met masseerwerk bezig en aan het zorgen dat alles kan worden uitgerold.

Minister Lydia Peeters wijst erop dat er tweeduizend Hoppinpunten zijn geselecteerd door de vervoerregioraden. Ongeveer een derde wordt door AWW uitgerold. Volgend jaar zullen er ongeveer vierhonderd klaar zijn. De lokale besturen waren inderdaad een beetje achterover aan het leunen, aldus minister Lydia Peeters. Zij heeft exact twee jaar geleden het eerste Hoppinpunt geopend te Maasmechelen. Met subsidies, tools, handleidingen en de unieke leidraad dacht zij dat het dan snel zou gaan. Op dat moment was het nog niet duidelijk of de hele basisbereikbaarheid zou doorgaan. Er waren bijvoorbeeld procedures bij de Raad van State. De minister denkt dat dat de aarzeling verklaart. Nu ziet zij dat anders. Er zijn vandaag mooie

voorbeelden van Hoppinpunten, zoals in Geel en Hechtel-Eksel. Ze worden gestaag uitgerold. Er is trouwens onvoldoende personeel om meteen alle tweeduizend punten uit te rollen. De minister roept de lokale besturen op om er verder werk van te maken.

Minister Lydia Peeters is niet geneigd om LEZ-boetes te betalen. Er zijn in Gent, Brussel en Antwerpen nog geen boetes betaald omdat er een uitzondering was: er is een vrijstelling als het aangeboden collectief openbaar vervoer aan personen met een beperking de mogelijkheid biedt om er gebruik van te maken. Dat was in de regelgeving opgenomen. Die passage wordt nu geschrapt. Maar de minister vindt wel dat de bussen ook in de LEZ's nodig zijn om daar de mensen met een beperking te vervoeren. Op dit moment wordt de vloot verbeterd. De minister is het eens met Karin Brouwers: er moet een regeling komen. Maar zij wil geen boetes betalen aan die drie centrumsteden. Dat neemt niet weg dat er meer zero-emissiebussen moeten zijn en dat er snel een uitfasering moet komen van de Euro 3- en de Euro 4-bussen. Dat heeft te maken met de leveringstermijn van de nieuwe bussen. De Euro 6- en de hybride bussen zullen volgens de minister soelaas brengen.

De klachten met betrekking tot de toegankelijkheid gaan inderdaad naar het VMRI, waar de onafhankelijkheid en de kennis over het discriminatierecht gegarandeerd zijn. Men kan dus niet meer zeggen dat klachten bij De Lijn niet altijd au sérieux worden genomen.

Er bestond verwarring over periodieke keuringen en herkeuringen. De minister verduidelijkt dat de roetfilter momenteel onder de periodieke keuring valt en binnenkort onder code 3.

Als het gaat over laadpunten en appartementseigendom, is de vraag of de laadpaal voor of achter de globale meter moet staan. Het is gemakkelijker als alle appartementenmede-eigenaars van de laadpaal gebruik kunnen maken, maar dan is er instemming nodig van alle personen binnen het appartementenmede-eigendom. Minister Lydia Peeters verzekert dat alle problemen worden gedetecteerd. Ze wijst erop dat een mogelijke extra kostprijs voor bijkomende nutsleidingen en versterking van het net tegen de borst kan stoten van mensen die geen elektrische auto hebben, en dus tot discussies kan leiden.

Minister Lydia Peeters benadrukt dat zij de criteria van het OVG niet heeft bepaald, maar dat het in haar ogen wel logisch is dat een medepassagier niet mee wordt gerekend als iemand die zich autonoom met een fossiele verbrandingsmotor verplaatst. Het collectief vervoer, of het nu gaat om shuttles, deelwagens, het openbaar vervoer of bussen van de private markt, is altijd beter dan het individuele vervoer.

Begin december 2023 komt de minister van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest naar het kabinet van minister Lydia Peeters om de luchthaventram en de sneltram te bespreken.

De minister zal zich niet uitspreken over welke vluchten al dan niet mogelijk zijn op de regionale luchthaven van Deurne. In het kader van de omgevingsvergunning, waarvan de aanvraag lopende is, is het aan de bevoegde instanties om te bepalen wat er op welke regionale luchthaven kan en wat de contouren en eisen zijn om exploitatie al dan niet mogelijk te maken. Minister Lydia Peeters gelooft alleszins in die regionale luchthavens en beschouwt ze als economische hotspots. Zij ijvert er ook voor om die technologische vooruitgang te omarmen. Ze besluit dat ze geen uitspraken doet over wat er al dan niet kan binnen het kader van de omgevingsvergunning, maar ze houdt wel vast aan datgene wat in de visienota werd goedgekeurd.

De spiegelafstelplaatsen vormen maar één aspect in de aanpak van de dodehoekongevallen. Op dit ogenblik neemt vooral de private sector, ook in het belang van

de eigen vrachtwagenchauffeurs, zelf veel initiatieven, waarbij ze contact opnemen met het Agentschap Wegen en Verkeer. De dodehoekongevallen en de aanpak ervan blijven in ieder geval alle aandacht krijgen.

Er wordt nagegaan hoe er een betere uitwisseling van data tussen de ziekenhuizen en de fietsongevallenregistratie tot stand kan komen.

Met De Lijn is een openbaredienstencontract gesloten, waardoor beide partijen weten waar ze aan toe zijn. De minister benadrukt dat ze tijdens de besprekingen nooit van het bedrag van 240 miljoen euro heeft gehoord. Dat kan een telling zijn op basis van decennialange besparingen en gemaakt binnen de raad van bestuur, maar iedereen weet wat er binnen het openbaredienstencontract is afgesproken, en beide partijen moeten zich daaraan houden. Volgens de minister geeft Ann Schoubs zelf aan dat de Lijn blij is met de extra middelen. Ze erkent wel de noden voor de spoorinfrastructuur. Er is in eerste instantie gefocust op de tramtoestellen, maar ook de tramsporen zullen vernieuwd moeten worden.

Voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs heeft De Lijn al het mogelijke gedaan met de middelen die er waren om ervoor te zorgen dat geen enkel kind te lang op de bus zit. Het systeem werkt niet als een school op 50 kilometer afstand ligt en kinderen niet vanaf 8 uur of half 8 naar school kunnen worden gebracht omdat daar geen inclusieve opvang is. Ze is blij dat Onderwijs het initiatief van de MOVIS-app heeft genomen, al werkt die nog niet optimaal en zijn er veel klachten. Het systeem botst toch op zijn grenzen en er moeten structurele oplossingen komen, die ook geld vergen. Er moet inderdaad maatwerk zijn, want er zijn grote discrepanties onderling tussen de 45.000 kinderen die moeten worden vervoerd. De secundaire scholen maken ongeveer een derde en de basisscholen twee derde uit. Zeker kinderen onder de 10 jaar hebben hulp nodig, maar er zijn kinderen met heel grote zorgnoden en kinderen die voor een korte afstand ook al met de fiets zouden kunnen gaan. Iedereen wil dat dit zo snel mogelijk wordt opgelost, maar iedereen weet ook dat dit heel complex is. Er is gekeken naar het Nederlandse model, maar ook dat blijkt op veel vlakken te falen. Het belang van het kind moet alleszins centraal staan. De minister is blij dat er vooruitgang is geboekt en dat velen dat ook bevestigen.

De doorkijk van het GIP voor 2024 en 2025 wordt alleszins voorgelegd aan de vervoerregioraden. Volgens de omzendbrief moest dat aan de drie pilootregioraden zijn. Maar voor de minister is het geen probleem om dat in de toekomst naar alle vervoerregioraden te sturen, zij het met het besef dat dat een mededeling is en dat men geen honderd-en-een instanties daar hun zeg over kan laten doen. Ze wijst op het voorlopige karakter van dat ontwerp. Dat zal onmiddellijk veel vragen oproepen. De amendementen over Weerbaar Waterland zullen daar ook nog voor een stuk in meespelen. De vervoerregioraden zijn volop bezig met de mobiliteitsplannen. Het GIP werd jaar na jaar aan de pilootprojecten gegeven.

In 2024 wordt 6 miljoen euro vrijgemaakt voor studies en ondersteuning voor de implementatie van basisbereikbaarheid. Dat is vooral voor de vervoerregioraden die nog een aantal studies opzetten, voor de regionale mobiliteitsplannen en voor de monitoring en evaluatie van het hele systeem nadien.

Via het in april 2022 goedgekeurde VEKP kwam er een ondersteuningsmechanisme voor particulieren, vzw's en bedrijven voor deelmobiliteit. Sommigen hebben daarvan gemaakt dat om het even welk bedrijf ondersteuning kan aanvragen, maar dat is nooit de bedoeling geweest. Men ziet dat zero-emissievoertuigen als bedrijfswagens een enorme vlucht kennen door de genomen maatregelen. In 2023 zou de kaap van 200.000 nieuwe elektrische wagens per jaar worden gerond. De verkoop aan particulieren is zeer laag. Ook bij de deelmobiliteitsaanbieders is dat zo. Om die drempel weg te werken, werd gezorgd voor dat ondersteuningsmechanisme, dat

degressief is in de tijd: er werden budgetten vastgelegd voor 2023, 2024, 2025 en 2026. Daarom begrijpt de minister de vergelijking door de MORA met het steunmechanisme van 2017 tot 2019 niet goed. Het mechanisme is ook op maat, namelijk voor de particulieren en deelmobiliteitsaanbieders die niet mee zijn met zero-emissie. Dat alles blijkt duidelijk uit het door de regering in november goedgekeurde ontwerp van besluit.

Tweedehands salariswagens blijven niet in Vlaanderen, maar gaan naar buurlanden omdat er daar een premie werd gegeven voor een tweedehands zero-emissievoertuig. Dat zijn er nog niet veel, maar de regering wil wel dat ze in Vlaanderen blijven omdat men anders de boot qua zero-emissie zal missen. Daarom zijn er beperkingen aangebracht, ook omdat men fraude wil voorkomen. Het is niet de bedoeling dat iemand in januari een zero-emissievoertuig koopt en daarvoor een premie van 5000 euro krijgt, en vervolgens besluit het verder te verkopen aan iemand anders, die dan een premie van 3000 euro zou krijgen omdat het dan een tweedehandsvoertuig is. Wel wil men dergelijke bedrijfswagens op de tweedehandsmarkt steunen.

Er werd ook op gewezen dat voor de aanvraag van de premie nog niet alles online staat. De minister had het een en ander liever eerder gezien, maar gezien de fraudegevoeligheid moet elke aanvraag op nummerplaat en zelfs op chassisnummer gebeuren, en dan stuit men op de privacykwestie. Er moeten bijkomende adviezen worden gevraagd, onder andere aan de VTC, wat voor wat vertraging heeft gezorgd. Het ontwerp van besluit ligt voor advies voor bij de Raad van State, maar het hele platform milieuvriendelijke voertuigen is al klaar en staat onder de MOW-website. Daar vond men in het verleden ook de aanvraagmodule voor elektrische voertuigen. Men is daar dus volop mee bezig. Zodra het besluit klaar en gepubliceerd is, kan men de aanvragen indienen.

Minister Lydia Peeters is gerust in de spreiding van de laadinfrastructuur. Opladen kan thuis, onderweg of op het werk, en er is ook het principe 'paal volgt wagen'. Wie een elektrische wagen koopt, kan via het loket een laadpaal aanvragen als er geen laadinfrastructuurmogelijkheden zijn binnen de 250 meter op publiek domein. De CPO's volgen dat op. In het verleden werden potentieelkaarten opgemaakt voor de lokale besturen, maar dat is een dynamisch proces. Hoe meer elektrische auto's er komen, hoe meer infrastructuur erbij komt. Ook dat wordt goed opgevolgd. Tel daarbij de uitrol van de lokale klimaatplannen, die evengoed daarop inzetten, en dan zit het met de spreiding helemaal goed.

Tot slot vindt ze dat het amendement van Stijn Bex te vroeg komt, zeker omdat er vaste bedragen genoemd worden. Ze heeft de taskforce weerbare Westhoek op de ministerraad gebracht om een beeld te krijgen van wat er op korte, middellange en lange termijn voor de Westhoek gedaan kan worden. Ze beschikt evenwel nog niet over de informatie dat daar 30 miljoen euro voor nodig is en wacht daarom liever de taskforce af. Op de Benelux-conferentie heeft ze vernomen dat er ijverig wordt gewerkt om alles in kaart te brengen om zo de Westhoek weerbaarder te maken op het vlak van waterbeveiliging.

6. Slotreplieken

6.1. Tussenkomsten van de leden

Stijn Bex feliciteert de minister omdat ze het aandurft de hervorming van de basisbereikbaarheid door te voeren vlak voor de start van de verkiezingscampagne. Zijn eerder voorbehoud betrof niet het gebrek aan daadkracht van de minister, maar wel de vraag of een vlotte overstap wel haalbaar zou zijn. Hij haalt een paar cijfers boven. De Hoppinpunten zijn een cruciaal onderdeel van basisbereikbaarheid. Het moeten er in totaal tweeduizend worden. Er werden er voor 2024 tweehonderd aangekondigd, maar er zijn er maar 159 klaar. Dat is minder dan 10 procent. Recent

bleek ook dat de lokale besturen amper Hoppinpunten aanvragen. Het ziet er dus niet naar uit dat dit systeem klaar is om alles vlot te laten verlopen.

Wat de klachtenbehandeling betreft, stelt Stijn Bex vast dat De Lijn geen ervaringsdeskundigheid in toegankelijkheid verkiest, maar gaat samenwerken met het VMRI. Hij neemt daar akte van.

Hij wijst er ook op dat de toename van het aantal privévluchten op de luchthavens ver afstaat van de gewenste innovatie. Zij vliegen immers, veel meer dan lijnvluchten, nog met verouderde motoren.

Tot slot meent Stijn Bex dat het goed zou zijn om in de begroting 40 miljoen euro extra uit te trekken voor de problematiek van het waterbeleid. Daarom wil hij zijn amendement aanhouden.

Wim Verheyden maakt nog een slotconclusie namens het Vlaams Belang. De fractie zal de begroting niet goedkeuren. De vele inkomsten die Vlaanderen genereert via mobiliteit, staan niet in verhouding tot wat de Vlaming ervoor terugkrijgt. De inkomsten worden niet in het beleid geïnvesteerd, maar dienen om begrotingen te redden. Daarom faalt het beleid op alle vlakken.

Wim Verheyden haalt een aantal voorbeelden aan. De Vlaming is best bereid om het openbaar vervoer te nemen, zeker in de steden, maar het reizen met het openbaar vervoer is nog altijd geen sinecure. Aan de preventie van geweld en diefstal op het openbaar vervoer en de beveiliging van de chauffeurs worden voor het Vlaams Belang te weinig budgetten gependeed. Uit de beslissing van de minister om geen afgesloten stuurcabines te plaatsen in oudere bussen en te wachten op nieuwe, blijkt dat het financiële verhaal daar primeert op de veiligheid van de chauffeurs. Het is begrijpelijk dat men die oude bussen wil vervangen door nieuwe met afgesloten stuurhutten, maar die leveringen lopen significante vertragingen op. Ondertussen blijven die chauffeurs in die oudere bussen loslopend wild. Zowel De Lijn als de vakorganisaties blijven ijveren voor snellere en striktere bestraffing bij gevallen van agressie. Wim Verheyden vindt het wraakroepend dat men de oprichting van een tram-, metro- en busbrigade zelfs niet bekeken heeft. Hierdoor slaagt de Vlaamse Regering er niet in om van het openbaar vervoer een alternatief te maken voor de auto, in tegenstelling tot het buitenland. De klantentevredenheid kan ook veel beter.

Het Vlaams Belang volgt minister Lydia Peeters wel in de fietsinvesteringen. Wil men de Vlaming richting fiets bewegen, dan moet er comfortabele en veilige fietsinfrastructuur zijn. Wim Verheyden staat achter het principe dat de actieve weggebruiker daar centraal staat, maar blijft erbij dat een omvangrijke groep mensen niet gebaat is bij het gebruik van de fiets. Dat veel mensen in de toekomst gebruik zullen moeten maken van de fiets, is voor hem een duidelijk bewijs dat de vervoersarmoede zal toenemen als de basisbereikbaarheid uitgerold wordt.

Het Vlaams Belang zal het autogebruik altijd blijven verdedigen, omdat basisbereikbaarheid wel mooi oogt, maar in de praktijk volgens heel wat verkeersspecialisten zal leiden tot vervoersarmoede. In juli 2023 is men basisbereikbaarheid beginnen uit te rollen, waarbij De Lijn het voortouw nam. In samenwerking met de vervoerregio's zal dit op gefaseerde wijze over het hele vervoersnet vraaggestuurd uitgerold worden. Men benadrukt dat men daarbij steeds de belangen van de reizigers voor ogen zal houden, maar Wim Verheyden maakt een voorbehoud bij de geforceerde uitrol van het systeem. Hij hoopt dat de reiziger niet de dupe wordt van die geforceerde beslissing.

De eerste vaststellingen over de basisbereikbaarheid en de modal shift zijn alvast niet hoopgevend, stelt Wim Verheyden. Er zijn misschien mooie Hoppinpunten, maar

tegelijkertijd blijft de reiziger in de kou staan. Er is vooral nog veel werk bij de lokale besturen. Wim Verheyden betwijfelt of de financiële inspanningen die minister Lydia Peeters doet om die Hoppinpunten te verwezenlijken, voldoende zullen zijn. Dat zijn volgens Wim Verheyden een aantal redenen waarom de Vlaming aangewezen blijft op zijn auto. Ondanks een inefficiënt openbaar vervoer, duwt minister Lydia Peeters de Vlaming richting het openbaar vervoer of andere vervoersmodi. Autorijden wordt steeds duurder. Daarnaast krijgen automobilisten te maken met trajectcontroles, lage-emissiezones, autovrije zones en binnenkort de gebiedsdekkende kilometerheffing.

De spreker hekelt de roetfiltertest. Die test heeft ertoe geleid dat bijna honderdduizend auto's werden afgekeurd. De spreker trekt de betrouwbaarheid van de roetfiltertest in twijfel, de maatregel wordt door heel wat garagisten betwist. Daarom stelt hij voor om die maatregel op te schorten, te evalueren, en in samenwerking met de auto- en garagesector bij te sturen tot er een test ontwikkeld wordt die betrouwbaar is. De Vlaams Belangfractie is niet tegen een roetfiltertest, maar die moet dienen om fraudeurs te sanctioneren en niet burgers die zich van geen kwaad bewust zijn. De spreker concludeert dat minister Lydia Peeters het moedwillig nalaat hier stappen in te ondernemen, omdat ze niet wil dat elke Vlaming zich een auto kan permitteren. De hoeveelheid van wat de spreker pestmaatregelen noemt neemt toe, en in combinatie met een slecht functionerend openbaar vervoer zal ervoor zorgen dat meer mensen in vervoersarmoede worden gedreven. De Vlaams Belangfractie is zich ervan bewust dat het openbaar vervoer noodgedwongen een belangrijke rol speelt in een efficiënt mobiel ecosysteem. Dat wil niet zeggen dat er geen ruimte meer kan zijn voor auto's. De auto blijft essentieel voor veel Vlamingen om hun persoonlijke vrijheid te waarborgen.

Wat de Oosterweelverbinding betreft, blijft de Vlaams Belangfractie bij haar eerdere opmerking, net zoals het Rekenhof: zolang de Europese Commissie geen expliciet standpunt heeft ingenomen over een eventuele herziening, tellen de bouwkosten van het Oosterweelproject mee voor de toetsing aan de Europese begrotingsnormen.

Verder vraagt Wim Verheyden zich af of met de 31 miljoen euro extra middelen voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs eindelijk een structurele oplossing kan worden voorzien. De recente aanpassingen hebben voor sommige leerlingen in het buitengewoon onderwijs niet geholpen. Sommige kinderen zitten zelfs langer op de bus dan voorheen. Voor het Vlaams Belang kan het niet dat er miljoenen worden geïnvesteerd in de elektrificatie van de bussen van De Lijn, maar dat hiervoor amper budget wordt vrijgemaakt. Wim Verheyden besluit dat de prioriteiten van de regering compleet verkeerd zitten. Hij verwacht dat de minister bijkomende inspanningen doet om die situatie voor eens en voor altijd recht te zetten en vraagt dat ze zo snel mogelijk samenzit met Vlaams minister Ben Weyts.

Wat betreft de elektrificatie signaleert de spreker alarmerende signalen, vooral vanuit EV Belgium. Het segment publieke laadpunten is het voorbije jaar met amper 20 procent toegenomen. Wim Verheyden blijft ook bij zijn standpunt dat elektrificatie alleen niet de oplossing zal zijn. De minister beweert wel dat ze naar alle brandstoffen kijkt voor een vermindering van de uitstoot, maar als de sector van elektrische voertuigen zelf twijfelt aan de uitrol van de elektrificatie, moet men durven te kijken naar bijkomende alternatieven. Wim Verheyden kijkt dan in eerste instantie naar het inzetten van e-fuels, maar vindt in de voorliggende BBT geen enkele aanzet om dat te faciliteren.

Wat de premie voor elektrische wagens betreft, is de conclusie van het Vlaams Belang dat mobiliteit ten dienste moet staan van de Vlaming, iets waarin de minister niet geslaagd is met de BBT. Het toekomstbestendig maken van het mobiliteitsnet is, volgens Wim Verheyden, essentieel, en investeringen moeten daarom doelgericht worden gemaakt met een langetermijnvisie in gedachten. Oplapwerk, procedureslagen

en communautaire kwesties maken de achterstand met de buurlanden alleen maar groter, en daarom zal de Vlaams Belangfractie de BBT niet goedkeuren.

Bart Claes heeft nog een vraag over De Lijn en de LEZ-boetes die de organisatie niet hoefde te betalen omdat er een uitzondering gemaakt werd voor het vervoer van minder mobiele personen en invaliden. Hij is van mening dat die uitzondering toch wel contradictorisch is, gezien de beperkte toegankelijkheid van de haltes, ook in de steden. Anderzijds is de spreker het met de minister eens dat de stadsbesturen steeds meer middelen willen vanuit de Vlaamse overheid maar niet de wagens van de Vlamingen toelaten, met als extreem voorbeeld het parkeerverbod in het oude stadscentrum van Antwerpen. Hij constateert wel dat in steden met een lage-emissiezone, zoals Antwerpen, Gent en Brussel, de partij van de minister mee bestuurt. Hij vraagt dat ze hier het een en ander over zou uitklaren binnen haar partij. Volgens hem zou een oplossing erin kunnen bestaan om het hele decreet over de lage-emissiezones af te schaffen.

Een tweede punt gaat over de premies voor elektrische wagens die bedrijven die een aanbieder zijn van autodelen, kunnen aanvragen. Als de spreker het goed heeft, is dat geen exclusieve voorwaarde en mag het bedrijf ook meerdere economische activiteiten hebben. Hij vraagt zich hierbij af in hoeverre zal worden gecontroleerd of wagens die worden aangekocht met een premie ook effectief zullen worden gebruikt voor autodelen.

Bart Claes herhaalt zijn vraag over de drie jaar inschrijving in het Vlaamse Gewest van een voertuig waarvoor een premie is gekregen, omdat hij denkt dat de minister zijn vraag verkeerd begrepen heeft. Hij vindt dat een terechte bepaling, waarvan hij hoopt dat ze standhoudt na het advies van de Raad van State. Maar hij verwees naar de aankoop van een tweedehandsvoertuig waarvoor een premie aangevraagd wordt, waarbij bepaald is dat het voertuig al minstens drie jaar ingeschreven moet staan. Hij vraagt zich hierbij af waar die inschrijving moet hebben plaatsgevonden: is dat in het Vlaamse Gewest of maakt het niet uit waar? In het laatste geval zou het aanbod aan tweedehandswagens heel wat groter zijn, wat positief zou zijn.

Een laatste vraag gaat over artikel 2, §5, van het ontwerp van besluit waarin staat dat ieder natuurlijk persoon en elk voertuig de premie maar eenmaal kunnen ontvangen. Hij begrijpt de bepaling als het gaat over een natuurlijk persoon, maar geldt dat ook voor een voertuig? Betekent dat dat de aankoper van een tweedehandsvoertuig dat op 1 januari 2024 een premie ontving, drie jaar later, op 1 januari 2027 niet meer in aanmerking komt voor een premie?

6.2. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* beantwoordt de vraag van Bart Claes over de eenmalige toekenning van de premie per voertuig. In de premie wordt voorzien voor een periode van drie jaar. Een auto die met de premie werd aangekocht, kan binnen die termijn niet worden verkocht op de tweedehandsmarkt. In het besluit kan niet gespecificeerd worden waar een voertuig ingeschreven moet zijn.

De minister betreurt de opmerking van Bart Claes over de lage-emissiezones. Het LEZ-decreet is al jarenlang in werking, op een moment dat de politiek nog niet bezig was met de transitie naar zero-emissievoertuigen. Nu neemt de regering wel de vlucht vooruit op dat vlak. Het is goed dat lokale besturen een kader hebben om lage-emissiezones uit te rollen.

Momenteel bekommert minister Lydia Peeters zich vooral om De Lijn. Ze wil de fossiele bussen zo snel mogelijk uitfaseren. Het verbeteren van de luchtkwaliteit vindt ze immers heel belangrijk.

De minister wijst erop dat de vervoerregioraden tweeduizend Hoppinpunten hebben geselecteerd. Daarvan zijn er ongeveer 150 klaar. Basisbereikbaarheid wordt niet alleen bereikt met Hoppinpunten, maar die zijn wel noodzakelijk om de combimobiliteit nog meer te faciliteren. Naast Hoppinpunten bestaan er ook nog bushaltes, fietsenstallingen enzovoort. De Hoppinpunten worden volledig of voor de helft gesubsidieerd. Het subsidiereglement werd recent aangepast, maar onder het nieuwe reglement werden nog maar weinig subsidies toegekend.

Minister Lydia Peeters heeft nog geen zicht op de kosten voor een weerbare Westhoek. De experts zeggen dat de werken voor 30 miljoen euro geen soelaas hadden gebracht. Op het Benelux-watercongres van 29 november 2023 kwam het duidelijk naar voren: er viel in Frankrijk een ongeziene neerslag, men had in de Westhoek nooit dergelijke debieten meegemaakt en bovendien was de bodem al oververzadigd. Geen enkele investering had dat kunnen voorkomen. Men had, zo zeggen alle experts, veel meer stroomopwaarts moeten doen, maar daar stond iedereen ook met de voeten in het water. De minister kijkt uit naar de taskforce, die zo snel mogelijk de korte- en langetermijnplannen zal voorleggen.

Bart Claes vraagt nogmaals naar de autodeelbedrijven die een premie aanvragen. Zal men controleren of die wagens effectief worden gebruikt voor autodelen?

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat men alleen een premie kan aanvragen als men een deelmobiliteitservice geeft. Gaat het Vlaams Belang uit van zo'n corruptie bij de deelaanbieders dat ze auto's met een premie aankopen maar die niet beschikbaar stellen voor het deelmobiliteitsplatform? Dat zal uiteraard ook gecheckt worden. Daar draait het systeem juist om: de deelmobiliteit faciliteren en de laatste drempel wegnemen voor de particulier.

7. Indicatieve stemmingen

Amendement nr. 7 voorgesteld door Mieke Schauvliege en Stijn Bex wordt verworpen met 7 stemmen tegen 4.

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2024, bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Lydia Peeters, wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 7 stemmen tegen 4.

Bart CLAES,
voorzitter

Martine FOURNIER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

| | |
|---------|---|
| ANPR | Automatic Number Plate Recognition |
| AWV | Agentschap Wegen en Verkeer |
| BBT | beleids- en begrotingstoelichting |
| Benelux | België, Nederland, Luxemburg |
| BVR | besluit van de Vlaamse Regering |
| CPE | charge point equivalent |
| CPO | charge point operator |
| DAB | dienst met afzonderlijk beheer |
| DAV | Dienst Aangepast Vervoer |
| DBFM | Design Build Finance Maintain |
| DIV | Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen |
| DMOW | Departement Mobiliteit en Openbare Werken |
| ENA | Economisch Netwerk Albertkanaal |
| EV | electric vehicle / elektrisch voertuig |
| GIP | geïntegreerd investeringsprogramma |
| GRUP | gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan |
| HOV | hoogwaardig openbaar vervoer |
| KMI | Koninklijk Meteorologisch Instituut |
| KPI | key performance indicator, kritieke prestatie-indicator |
| Lantis | Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken |
| LEZ | lage-emissiezone |
| lpg | liquefied petroleum gas |
| LZV | langere en zwaardere vrachtwagen |
| MaaS | Mobility as a Service |
| MAV | Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer |
| MDK | Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust |
| MIA | Mobiliteit Innovatief Aanpakken |
| MORA | Mobiliteitsraad van Vlaanderen |
| MOW | Mobiliteit en Openbare Werken |
| ov | openbaar vervoer |
| OVG | Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen |
| PFAS | poly- en perfluoralkylstoffen |
| POM | provinciale ontwikkelingsmaatschappij |
| pps | publiek-private samenwerking |
| SLA | service level agreement |
| VEKP | Vlaams Energie- en Klimaatplan |
| Vias | Vias institute |
| VMRI | Vlaams Mensenrechteninstituut |
| VoM | vervoer op maat |
| VSV | Vlaamse Stichting Verkeerskunde |
| VTC | Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens |
| VVM | Vlaamse Vervoermaatschappij |