



Vlaams
Parlement

ingediend op **15** (2017-2018) – Nr. 4-I
30 november 2017 (2017-2018)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Paul Van Miert en Renaat Landuyt
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

over het ontwerp van decreet

houdende de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2018

en over de beleidsbrief
Mobiliteit en Openbare Werken
2017-2018

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

- 15** (2017-2018) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
 - Nr. 2 en 3: Amendementen
 - Nr. 4-A t.e.m. H: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
- 14** (2017-2018) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
 - Nr. 2: Amendementen
- 12-A** (2016-2017) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
 - Nr. 2: Verslag
- 13** (2017-2018) – Nr. 1: Algemene toelichting
 - Nr. 2: Toelichtingen per programma
- 16** (2017-2018) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof over de begroting
- 21** (2017-2018) – Nr. 1: Meerjarenraming
- 1350** (2017-2018) – Nr. 1: Beleidsbrief

INHOUD

I.	Toelichting door minister Ben Weyts.....	5
1.	Begroting 2018	5
1.1.	Algemeen	5
1.2.	Belangrijkste wijzigingen	7
1.3.	Specifieke wijzigingen voor De Lijn	9
2.	Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2017-2018.....	10
2.1.	Inleiding.....	10
2.2.	Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk.....	11
2.3.	Verkeersveiligheid.....	13
2.4.	Investerings voor mens en economie.....	14
2.5.	Een slagkrachtige overheid	15
II.	Bespreking	15
1.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	15
1.1.	Tussenkoms van Björn Rzoska.....	15
1.2.	Vragen en opmerkingen van Marino Keulen	17
1.3.	Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder.....	18
1.4.	Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke	21
1.5.	Vragen en opmerkingen van Karin Brouwers.....	24
1.6.	Vragen en opmerkingen van Bert Maertens	27
1.7.	Vragen en opmerkingen van Paul Van Miert.....	27
1.8.	Vragen en opmerkingen van Mathias De Clercq.....	28
2.	Antwoorden van minister Ben Weyts	29
2.1.	Fietsbeleid	29
2.2.	Kilometerheffing	30
2.3.	De Lijn	30
2.4.	Pendelfonds	36
2.5.	Combimobiliteit	36
2.6.	Verkeersveiligheidsfonds.....	37
2.7.	Verkeersveiligheid.....	38
2.8.	Rijopleiding.....	38
2.9.	Overdracht bevoegdheden zesde staatshervorming	39
2.10.	Verkeersbordendatabank	39
2.11.	Investerings en logistiek.....	40
2.12.	Elektrische laadinfrastructuur	41
2.13.	Antwerpse en Brusselse mobiliteit.....	42
2.14.	Luchthavens	42
2.15.	Loodswezen	43
2.16.	Taxiregelgeving	43
2.17.	Binnenvaart	43
2.18.	Technische aspecten van de begroting	44

3. Replieken	45
3.1. Bijkomende vragen en opmerkingen van Björn Rzoska.....	45
3.2. Bijkomende vragen en opmerkingen van Ingrid Pira	46
3.3. Bijkomende vragen en opmerkingen van Karin Brouwers.....	46
3.4. Bijkomende vragen en opmerkingen van Martine Fournier.....	47
3.5. Bijkomende vragen en opmerkingen van Annick De Ridder	47
3.6. Bijkomende vragen en opmerkingen van Mathias De Clercq.....	47
3.7. Bijkomende vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke ..	48
4. Bijkomende antwoorden van de minister	48
5. Slotreplieken	49
III. Indicatieve stemming	50
Gebruikte afkortingen	51

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

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 16 en 23 november 2017 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2018. De bespreking had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

De uitgavenbegroting Mobiliteit en Openbare Werken werd besproken in samenhang met de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2017-2018 (*Parl.St. VI.Parl. 2017-18, nr. 1350/1*).

Op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be zijn als bijlage opgenomen: de presentatie van minister Ben Weyts over zijn beleidsbrief en het advies van de MORA van 14 november 2017.

I. Toelichting door minister Ben Weyts

1. Begroting 2018

1.1. Algemeen

Minister *Ben Weyts* wil de laatste twee jaar van de legislatuur aangrijpen om verder te werken aan een vlot en veilig verkeer. Daarvoor kan het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken rekenen op aanzienlijke financiële injecties. Hij wijst erop dat begroting en beleidsbrief tezamen gelezen moeten worden: voor elke doelstelling uit de beleidsbrief moeten er middelen zijn. De financiële implicaties van beleidskeuzes binnen de beleidsbrief vertalen zich in de begrotingsdocumenten. De volgende stap, zeker binnen het investeringsdomein MOW, is de doorvertaling naar de concrete (meerjaren-)investeringsprogramma's. De nieuwe investeringsprogramma's voor 2018 worden traditioneel gefinaliseerd van zodra er volledige duidelijkheid is rond de reële uitvoering van dit jaar. Dus voor alle bekommernissen rond zeer concrete projecten zullen de commissieleden nog even geduld moeten uitoefenen. Nieuw gegeven is hierbij dat vanaf 2018 gekomen zal worden tot één groot geïntegreerd investeringsprogramma. De nadruk komt zo meer te liggen op de concrete projecten en minder op welke entiteit ze uitvoert.

Uiteraard kunnen de reeds eerder overgemaakte indicatieve meerjarenprogramma's van afgelopen jaren ook voor 2018 al een tip van de sluier oplichten. Eén van die meerjarige investeringsprogramma's dat wordt overgemaakt, was het programma rond alle fietsinvesteringen. Een programma van wel degelijk 100 miljoen euro aan projecten en de eerste keer dat dit werd opgemaakt. De gekruide kritiek van het Rekenhof en het gekleurd taalgebruik, rond het gegeven dat deze middelen niet afgezonderd in de begroting staan, heeft de minister in het parlement al meerdere malen weerlegd. Hij betreurt dat hij dit opnieuw moet doen en hij ziet de administratie liever werken aan de concrete realisatie van deze fietspaden dan dat ze op vraag van het Rekenhof elk groot wegenproject, dat vaak een gevel-tot-gevel-aanpak omhelst, moet beginnen opsplitsen en budgettair moet beginnen onderverdelen in welke euro asfalt nu voor het wegdek en welke nu voor het fietspad heeft gediend. Om dan vervolgens die euro's op een apart begrotingslijntje te plaatsen. Op een moment dat de Vlaamse Regering werk maakt van een efficiëntere overheid, durft hij dit zelf niet overwegen.

Zoals aangegeven in de algemene toelichting bij de begrotingsopmaak 2018 blijven de beleidsmiddelen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken ook in 2018 het historisch hoge niveau van 2017 aanhouden en stijgen ze zelfs licht verder. Hij verwijst naar de tabel met het overzicht van de beleids- en betaalkredieten met de vergelijking tussen begrotingsaanpassing 2017 en begrotingsopmaak 2018. Voor het eerst zijn de beleidskredieten hoger dan 3,7 miljard euro.

In 2015 lag dit nog zo'n 700 miljoen euro lager. Net als in het verleden wordt bij deze bijkomende middelen primordiaal ingezet op investeringen. Een deel van de verdere stijging is wel het gevolg van de bijkomende consolidatie van enkele vehikels, maar ook zonder dit technisch gegeven, is er een stijging.

	Begrotingsaanpassing 2017	Begrotingsopmaak 2018
Beleidskredieten	3.662.327	3.706.901
Betaalkredieten	3.481.820	3.672.278

Ook de betaalkredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken nemen toe met 190 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2017. Met name de betaalkredieten voor investeringen, onder andere binnen het Vlaams Infrastructuurfonds, worden sterk opgetrokken, hetgeen aangeeft dat de realisatie van de vele opgestarte investeringsprojecten stilaan op kruissnelheid komt.

In de volgende tabel wordt voor de verschillende entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken de evolutie van de beleidskredieten weergegeven. De opvallende toename in de categorie 'Overige rechtspersonen' is volledig te wijten aan de indiening van de begrotingen van een aantal pps-vennootschappen vanaf de begrotingsopmaak 2018. De tabel daarna geeft dezelfde informatie weer maar dan voor de betaalkredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Beleidskredieten (in duizend euro)	Begrotingsaanpassing 2017	Begrotingsopmaak 2018
Departement MOW	400.137	433.866
MDK	74.652	74.639
AWV	259.498	265.831
Vlaams Infrastructuurfonds	753.942	797.413
DAB Loodswezen	70.932	73.314
DAB Vloot	58.395	67.452
De Vlaamse Waterweg	458.782	381.038
VVM – De Lijn	1.297.476	1.238.048
BAM	159.544	205.136
De Werkvennootschap	64.397	69.301
Overige rechtspersonen*	64.572	100.863
Totaal	3.662.327	3.706.901

Betaalkredieten (in duizend euro)	Begrotingsaanpassing 2017	Begrotingsopmaak 2018
Departement MOW	442.356	473.950
MDK	74.652	74.639
AWV	260.338	265.636
Vlaams Infrastructuurfonds	661.505	758.863
DAB Loodswezen	70.932	73.314
DAB Vloot	59.616	67.452
De Vlaamse Waterweg	449.216	438.720
VVM – De Lijn	1.226.235	1.180.608
BAM	159.544	205.136
De Werkvennootschap	12.167	32.071
Overige rechtspersonen*	65.259	101.889
Totaal	3.481.820	3.672.278

1.2. Belangrijkste wijzigingen

De minister licht vervolgens de grootste wijzigingen bij de andere entiteiten toe.

1.2.1. *Verkeersveiligheidsfonds*

Voor de toelichting bij het Verkeersveiligheidsfonds zie *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1313/10.

1.2.2. *Kilometerheffing*

De extra investering van 100 miljoen euro op het hoofdwegennet, die beloofd werd bij de invoering van de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens, blijft ook in 2018 behouden binnen het Vlaams Infrastructuurfonds. Daarnaast, en dus bovenop deze 100 miljoen euro, bedraagt de uitgavenprovisie gekoppeld aan de reële kilometerheffing bij de begrotingsopmaak 2018 72,1 miljoen euro, wat een verdere stijging is met 13,1 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2017. Dat is het gevolg van de verwachte meerontvangsten uit de kilometerheffing.

1.2.3. *Kustveiligheid*

Bij de begrotingsaanpassing 2017 werd eenmalig in 7 miljoen euro aan bijkomende middelen voorzien voor het uitvoeren van herstelwerkzaamheden in het kader van de zeewering na de storm Dieter. In 2018 wordt eenmalig 10 miljoen euro ingeschreven om projecten in het kader van het masterplan Kustveiligheid te kunnen realiseren, in combinatie met het op peil houden van het noodzakelijke veiligheidsniveau tegen zware stormen. Omdat in 2017 prioritair is ingezet op het wegwerken van de geleden schade door de storm Dieter maakt deze bijkomende investeringsimpuls het in 2018 mogelijk ook andere maatregelen zonder vertragting uit te voeren.

1.2.4. *Onderhoud weginfrastructuur*

Vanaf 2018 wordt in 2,3 miljoen euro bijkomend voorzien voor het onderhoud van de gewestwegen en de elektromechanische installaties en 0,7 miljoen euro specifiek voor het onderhoud van de overgenomen provinciewegen. Het gaat om bijkomende middelen die werden verworven voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

1.2.5. *Vlaams Fonds voor de Lastendelging*

Naar aanleiding van de besparing die wordt doorgevoerd op het Vlaams Fonds voor de Lastendelging werd in 2016 een bijkomend vastleggingskrediet van 11,2 miljoen euro ingeschreven binnen het Vlaams Infrastructuurfonds om lasten uit het verleden en andere schadedossiers budgettair op te kunnen vangen. Bij de begrotingsopmaak 2017 is dit bijkomend voorziene krediet reeds gedaald van 11,2 miljoen euro naar 7,5 miljoen euro. In 2018 neemt dit bijkomend krediet conform de gemaakte afspraken verder af met 3,7 miljoen euro.

1.2.6. *Nieuwe (investerings)opportuniteiten*

Bij de begrotingsopmaak 2018 wordt 27,7 miljoen euro ingeschreven voor nieuwe beleidsinitiatieven en investeringsopportuniteiten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Deze middelen zullen bij de begrotingsaanpassing 2018 en in het verdere verloop van het begrotingsjaar 2018 toegewezen worden aan een aantal concrete projecten. De minister merkt op dat waar deze middelen in 2017 nog als echte provisie stonden geboekt, deze, omwille van technische redenen, werden vervangen door een normaal uitgavenartikel.

1.2.7. Doorstroming

Bij de begrotingsopmaak 2018 wordt in 16,2 miljoen euro extra voorzien binnen het doorstromingsfonds, specifiek voor Spartacus lijn 2. Eind 2016 werd bovendien door de Nederlands partners 3 miljoen euro betaald naar aanleiding van de ondertekening van het addendum bij de kaderovereenkomst van 11 maart 2014. Op basis van deze ontvangst wordt bij de begrotingsopmaak 2018 3 miljoen euro ingeschreven die in het kader van het doorstromingsfonds aangewend zal worden binnen de provincie Limburg. Deze bijstellingen maken dat het Doorstromingsfonds in 2018 over ruim 50 miljoen euro zal beschikken. Dat is ongeveer driemaal zo veel als bij de start van de huidige legislatuur.

1.2.8. Loodswezen

Gelet op de genomen maatregelen in het kader van het Loodswezen, kan de toelage aan het Loodswezen met 1,2 miljoen euro verlaagd worden bij de begrotingsopmaak 2018.

1.2.9. Fusie Vlaamse Waterweg

Waterwegen en Zeekanaal NV dient vanaf de begrotingsopmaak 2018 niet langer een begroting in. De werkings- en investeringstoelage worden bij de begrotingsopmaak 2018 overgedragen naar De Vlaamse Waterweg NV.

1.2.10. FFEU

Voor het project de Driefonteinenbrug te Sint-Pieters-Leeuw en aansluitende wegenis (Kanaal naar Charleroi) werd bij de begrotingsaanpassing 2017 10 miljoen euro opnieuw ingeschreven omdat deze middelen niet vastgelegd werden in 2016. Ook de 7 miljoen euro voor de vernieuwing van de Theunisbrug over het Albertkanaal werd bij de begrotingsaanpassing 2017 om dezelfde reden opnieuw ingeschreven. Bij de begrotingsopmaak 2018 worden deze eenmalige FFEU-middelen uit de kredieten gehaald.

1.2.11. Europese projecten De Vlaamse Waterweg

Voor het Ten-T-project Albertkanaal – het verhogen van de bruggen – worden bij de begrotingsopmaak 2018 op basis van de Europese subsidies in het kader van dit project geen beleidskredieten voor waterbouwkundige werken voorzien, terwijl er in 2017 nog 22,9 miljoen euro aan beleidskredieten ingeschreven werd.

Voor het Seine-Scheldeproject wordt bij de begrotingsopmaak 2018 op basis van de Europese subsidies in het kader van dit project slechts 19,7 miljoen euro ingeschreven, wat een daling met 15,4 miljoen euro is ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2017.

Ook de bijkomende investeringsmachtiging die bij de begrotingsopmaak 2017 werd voorzien en die voornamelijk werd aangewend voor investeringen in het kader van het Seine-Scheldeproject, wordt uit de kredieten gehaald en wordt toegevoegd aan de kredieten die opnieuw toegewezen kunnen worden aan nieuwe investeringsopportuniteiten.

1.2.12. BAM

De beleidsuitgaven van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nemen toe met 45,6 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2017. Hiervan dient 42,7 miljoen euro voor de hoofdwerken voor Oosterweel. De BAM voorziet immers in 76,4 miljoen euro voor de hoofdwerken aan Oosterweel ten opzichte van

33,7 miljoen euro in 2017. Deze uitgaven worden buiten de begrotingsnormering gehouden.

1.2.13. De Werkvennootschap

De Werkvennootschap wordt gemachtigd om in 2018 voor een bedrag van 65 miljoen euro aan verbintenissen aan te gaan voor investeringen in grote infrastructuurprojecten. Dat is een toename met 5 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2017.

Gelet op het zeer moeilijk inschatbare effect van doorlooptijden van procedures en bestekken en de focus op enkele grote werven, zoals de R0, worden deze middelen overgedragen over de jaren heen en blijven deze (cumulatief) beschikbaar. De ratio van een rollend fonds is hier ook van toepassing.

1.2.14. Besparing personeel

Conform het Vlaamse regeerakkoord waakt de minister over het onder controle houden van de loonbudgetten. Dat is een moeilijke oefening voor de administratie maar met resultaat. Deze budgetten dalen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken met 4 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2017.

1.2.15. Participaties combimobiliteit

Om een coherent Vlaams beleid rond combimobiliteit mogelijk te maken worden er specifieke budgetten uitgetrokken om beter te kunnen participeren in de uitbouw van geïntegreerde mobiliteitsknooppunten en de optimale afstemming van de verschillende vervoermodi. Bij de begrotingsopmaak 2018 wordt 100 miljoen euro ingeschreven voor dergelijke participaties.

1.3. Specifieke wijzigingen voor De Lijn

De Vlaamse Regering blijft trouw aan de ingeslagen weg: besparen waar mogelijk op interne efficiëntie en investeren aan ongeziene snelheid in het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer.

1.3.1. Besparing

De exploitatiekredieten van De Lijn dalen in 2018 met 7 miljoen euro omdat de reeds bij de formatie afgesproken besparingsmaatregelen rond interne efficiëntie verder op kruissnelheid komen.

1.3.2. Investeringen

Het historisch hoge investeringsniveau betreffende het openbaar vervoer wordt ook in 2018 aangehouden, cf. de verhoogde middelen voor het doorstromingsfonds. De daling van middelen ten opzichte van 2017 is uiteraard het gevolg van het wegvallen van de eenmalige overheveling van investeringskredieten van 2016 naar 2017, ten belope van bijna 60 miljoen euro. Deze eenmalige overheveling kwam er nadat de aanbesteding van nieuwe trams enige vertraging had opgelopen.

Voor 2018 wordt 7,5 miljoen euro ingeschreven vanuit het Vlaams Klimaatfonds. In 2017 bedroeg het bedrag vanuit het Klimaatfonds 12,5 miljoen euro. Dit maakt dat eind 2018 reeds 20 miljoen euro van de beloofde enveloppe van 22 miljoen euro zal zijn vastgelegd door De Lijn voor het realiseren van de gezamenlijke ambities rond de versnelde vergroening van de bussen.

In miljoen euro	2015	2016	BA2017	BO2018
Jaarlijkse investeringsmachtiging (MBO-1MEF5AY-IS)	(*) 145,3	160,4	163	164,7
Beschikbaarheidsvergoedingen	24,7	27,7	32,8	35,1
Aanwending fondsen (Stations-omgevingen enzovoort)	2	4,9	29,7	28,1
Klimaatfonds			12,5	7,5
Eenmalige overheveling trams (2016 ->2017)			56,3	
TOTAAL DE LIJN	172	193	294,3	235,4

(*) Exclusief eenmalige studiekosten BAM

Er wordt ten slotte in een eenmalig bijkomend bedrag van 7,8 miljoen euro voorzien voor het tractienet van de trams in Antwerpen om de tractiesterkte af te stemmen op de toegenomen capaciteit ten gevolge van tramverlengingen en grotere voertuigen. In Gent werd dit reeds eerder in orde gebracht.

2. Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2017-2018

2.1. Inleiding

De minister zegt dat hij de alarmerende signalen ernstig neemt. Het valt niet te ontkennen dat de filedruk toeneemt en dat de wegen stilaan verzadigd raken. Maar er waren het voorbije jaar ook hoopgevende, nieuwe perspectieven met daarbij een aantal lichtpuntjes zoals de prille 'modal shift' op de kortere afstanden, de stijging van het aantal betalende reizigers bij De Lijn en het toenemende aantal tonkilometers op de Vlaamse waterwegen. Maar het is duidelijk dat de weg naar vlotter verkeer nog lang is.

Ook inzake verkeersveiligheid worden hartverwarmende resultaten geboekt. Hij heeft niet de pretentie om te stellen dat dit alleen te wijten is aan de genomen beleidsmaatregelen. Maar als deze tot gevolg hebben dat, ook al is het maar een klein aandeel, het aantal verkeersdoden daalt dan vindt hij dat hij moet doorzetten: in 2016 daalde het aantal verkeersdoden met 15 percent en in de eerste helft van 2017 werd een verdere daling van 20 percent gerealiseerd. Vlaanderen toonde zich daarmee veruit de beste leerling in de Belgische klas. Het ziet er naar uit dat, aan dit tempo, de halvering van vierhonderd verkeersdoden in 2014 haalbaar is. Al zullen de laatste loodjes het zwaarst wegen, merkt hij op. Hij richt zijn hoop op de verdere uitbouw van de trajectcontroles en de hervorming van de rijopleiding.

De minister zal zijn fors toegenomen investeringsbudgetten inzetten om elke positieve tendens te versterken en elke negatieve trend te keren. De investeringsbudgetten voor alle vormen van vervoer stijgen naar recordhoogte. Er wordt daarbij nog meer geïnvesteerd in de alternatieven dan in de weginfrastructuur zelf. Hij is verheugd met de investeringen in de ring rond Antwerpen (start begin 2018) en die rond Brussel (vermoedelijk 2019). Samen zijn zij verantwoordelijk voor 52 percent van de fileuren. Maar het is een en-enverhaal: voor Oosterweel wordt er geïnvesteerd in 16 kilometer weg maar ook in 60 kilometer fietsinfrastructuur, en tientallen hectaren extra groen en bos en nieuwe traminfrastructuur. Voor Brussel is dat respectievelijk 20 kilometer weg-, 40 kilometer fiets- en 60 kilometer traminfrastructuur.

Verder is het investeringspad van De Lijn historisch hoog en het doorstromingsfonds is verdrievoudigd sinds het begin van de legislatuur. Er is voor 100 miljoen euro aan fietsinvesteringen per jaar. Dat wordt regelmatig gemonitord door de

administratie. En de uitgaven van het Pendelfonds heeft de minister voor het tweede jaar op rij met de helft verhoogd.

Bij de verdere toelichting van de beleidsbrief volgt de minister gewoontegetrouw de indeling van de beleidsnota. Hij vindt deze verplichting een minder gelukkig idee omdat doorheen de legislatuur, en naarmate men meer vertrouwd raakt met het beleidsdomein, er nieuwe ideeën en visies kunnen ontstaan die niet passen in het keurslijf van de beleidsnota.

2.2. Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk

2.2.1. *Strategische doelstelling 1. We verplaatsen ons tijds- en kostenefficiënt*

Woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen moeten op een vlotte en veilige manier verlopen. Deze verplaatsingen zijn in tijd geconcentreerd tijdens ochtend- en avondspits. Bovendien concentreren deze verkeersstromen zich vooral in en rond onze steden, en specifiek voor het woon-werkverkeer in de Vlaamse Ruit. Om deze verplaatsingen zo tijds- en kostenefficiënt te maken wordt er sterk geïnvesteerd in de fiets, het openbaar vervoer en doorstroming en het promoten van alternatieve vervoersmodi. Tot slot is er de kilometerheffing.

Er is de uitvoering van het fietsbeleidsplan. Verder is er de samenwerkingsovereenkomst met de VVSG omtrent Fietsberaad Vlaanderen dat wordt voortgezet. Hij herinnert aan de 100 miljoen euro fietsinvesteringen per jaar. Naast die investeringen in infrastructuur is het zeer belangrijk ook aandacht te hebben voor de fietsscultuur. Het gaat over campagnes en sensibilisering, bijvoorbeeld de campagne 'bike to work' en 'de 7 km club'. In 2018 is een tweede campagnegolf voorzien. De minister stelt voor dat hij meer op de details van het fietsbeleidsplan zal ingaan bij de voorziene fietsrapportage in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 30 november 2017.

Specifiek voor de GEN-zones Antwerpen en Gent werd begin oktober 2017 de City Pass gelanceerd: de combinatie van een netabonnement van De Lijn met een stadsabonnement van de NMBS. Met dit geïntegreerd abbonement kunnen pendelaars binnen de stedelijke agglomeratie onbeperkt gebruikmaken van trein, tram en bus. Doel van deze City Pass is zo veel mogelijk mensen overtuigen om de auto aan de kant te laten. Voor de GEN-zone Brussel werd een prijselasticiteitsmodel ontwikkeld dat de vier operatoren moet toelaten de scenario's van tariefintegratie te onderzoeken. Dat is een heel complexe oefening. Binnenkort wordt een studie gefinaliseerd over de P&R-strategie in de Vlaamse Rand. Potentiële locaties werden onderzocht en gerangschikt op wenselijkheid en haalbaarheid. Quickwinlocaties zullen door De Werkvennootschap worden gerealiseerd.

Daarnaast heeft de task force doorstroming verder werk verricht. Voorbeelden hiervan zijn: in Gent The Loop, in Vlaams-Brabant de Ringtrambus en in Limburg Spartacus 2. De budgetten hiervoor zijn gevoelig gestegen.

De minister heeft samen met de Vlaamse ministers Joke Schauvliege en Bart Tommelein de Green Deal Gedeelde Mobiliteit getekend. De bedoeling is om bedrijven, overheden en burgers te stimuleren en te ondersteunen om hun mobiliteit duurzamer te organiseren door gebruik te maken van het aanbod aan auto-deelorganisaties, fietsdeelsystemen en carpooldiensten. De Green Deal Gedeelde Mobiliteit werd officieel ondertekend op 27 maart 2017. Ook het Pendelfonds is een belangrijke hefboom naar een duurzaam woon-werkverkeer. In 2017 werd de tiende oproep gelanceerd. 111 geldige dossiers werden ingediend. Dat is een verdubbeling tegenover de negende oproep. 36 dossiers zullen samen een subsidiebedrag van 2.550.250 euro ontvangen. Binnenkort volgt de lancering van de elfde oproep.

De minister verwijst voor de kilometerheffing naar de gedachtewisseling over de evaluatie van de kilometerheffing voor vrachtwagens in de commissie op 29 oktober 2017 waarbij onder meer de monitoring van het ontwijkingsverkeer ter sprake kwam (*Parl.St. VI.Parl. 2017-2018, nr. 1356/1*). Daarnaast wordt er verder onderzoek gevoerd naar een kilometerheffing voor lichte voertuigen, waarover ook een gedachtewisseling plaats had in de commissie (*Parl.St. VI.Parl. 2017-18, nr. 1253/1*).

2.2.2. Strategische doelstelling 2. Sterke en betrouwbare netwerken.

Onderhoud is cruciaal in een betrouwbaar netwerk, naast het verbeteren van het netwerk. De opbrengsten uit de kilometerheffing worden maximaal in de Vlaamse weginfrastructuur geïnvesteerd. In 2017 is dit minimaal 100 miljoen euro extra voor het kernwegennet. Het FAST-systeem moet eind 2017 ook voor vrachtwagens gebiedsdekkend zijn in Vlaanderen.

Voor de uitrol van het concept basisbereikbaarheid en de desbetreffende proefprojecten verwijst de minister naar de commissievergadering van 9 november 2017 (*Parl.St. VI.Parl. 2017-18, nr. 1380/1*).

Ook het vervolledigen van netwerken is noodzakelijk, en dit vanuit een multimodale bril. Indien men het netwerk als één verknoopt geheel wil bekijken, is het ook belangrijk dat de investeringsmiddelen als één geheel worden bekeken. Vanaf 2018 gaat het beleidsdomein dan ook één GIP opmaken. Doelstellingen zijn een betere afstemming van de investeringen op de beleidsprioriteiten; een betere projectgebonden afstemming onderling; de opvolging en de realisatiegraad bewaken; en de effecten van de investering evalueren aan de hand van gelijke indicatoren.

Er wordt blijvend geïnvesteerd in openbaar vervoer. De minister wijst in het bijzonder op de aankoop van 146 nieuwe trams voor bijna 300 miljoen euro. Daarnaast zal in 2017 nog een bestelling geplaatst worden voor diesel- en dieselhybride bussen die op streeklijnen de verouderde bussen vervangen door groenere euronorm 6-exemplaren en voor nieuwe hybride bussen die ingezet worden op de meer stedelijke lijnen. Het totaal geraamd aantal bussen bedraagt 230, waarbij de aanbesteding wordt verdeeld over zes percelen. In de loop van 2017 worden in totaal 197 bussen in gebruik genomen, van de bestelling uit 2015. Er werd met andere woorden deze regeerperiode al fors geïnvesteerd en daar worden nu al de vruchten van geplukt.

Het besef dat middelen en ruimte beperkt zijn noopt tot een voortdurende zoektocht naar intelligente oplossingen. Met nieuwe technieken is het mogelijk om zowel de efficiëntie van ons vervoerssysteem naar een hoger niveau te brengen alsook om de ongewenste neveneffecten in te dammen. Intelligente transportsystemen worden de ruggengraat van ons mobiliteitssysteem. De minister wil ten volle inzetten op ITS, vandaar de gestegen middelen hiervoor. Er wordt momenteel gewerkt aan een ITS-actieplan met tijdshorizon 2030 en doorkijk tot 2050. Hierbij wordt rekening gehouden met de nieuwste ontwikkelingen op het vlak van Mobility as a Service, dynamisch verkeersmanagement, geconnecteerd en autonoom rijden, open data enzovoort.

In de tussentijd wordt niet stilgezeten. Momenteel wordt er door de administratie aan meer dan dertig projecten gewerkt. Deels gebeurt dit in Europese consortia met focus op verkeersinformatie, verkeersmanagement, openbaar vervoer, coöperatieve ITS, handhaving, open data.

De mobiliteitsproblematiek in Antwerpen en de Vlaamse Rand krijgt bijzondere prioriteit voor deze Vlaamse Regering. Hij verwijst naar wat hij hier eerder al over toelichtte.

Wat betreft de toegankelijkheid worden ook serieuze stappen vooruit gezet: momenteel zijn 86 percent van de bussen van De Lijn toegankelijk. Dat zal door de indiensttreding van de nieuwe bussen toenemen tot 93 percent tegen het eind van 2017. Daarbij maakt de minister wel de kanttekening dat het grootste probleem vaak de haltes vormen die niet of niet volledig toegankelijk zijn. Voor de trams zal eveneens de toegankelijkheid verhogen door de instroom van de nieuwe trams en de uitdiensttreding van een groot aantal PCC's. Hierdoor zal het aandeel toegankelijke trams eind 2017 stijgen naar meer dan 55 percent (eind 2016 ging het nog om 45, percent). Het aandeel trams met lage vloer zal meer dan 65 percent bedragen in vergelijking met 57 percent op 31 december 2016.

2.3. Verkeersveiligheid

2.3.1. *Strategische doelstelling 3. Een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid*

De hervorming van de rijopleiding zoals goedgekeurd in de conceptnota wordt systematisch omgezet in regelgeving. Het sluitstuk, het terugkommoment, is in voorbereiding. Hij wil het ontwerp van decreet nog dit jaar indienen in het Vlaams Parlement. Dit is evenwel niet hoogdringend want de regeling geldt alleen voor leerlingen die gestart zijn in oktober met de hervormde rijopleiding en het terugkommoment is pas voorzien na zes à negen maanden na het behalen van het rijbewijs.

Voor verkeersveilig ontwerpen voorziet de minister een extra injectie van 30 miljoen euro uit het Verkeersveiligheidsfonds voor de aanpak van zwarte punten. Deze investeringen zullen mee opgenomen worden in het GIP. Verder blijft de minister inzetten op het verslimmen en optimaliseren van verkeerslichten, bijvoorbeeld vierkant groen op plaatsen waar dit mogelijk en zinvol is.

Inzake sensibilisering worden in 2017 zes grootschalige verkeersveiligheids campagnes gerealiseerd. Er worden ook twee doelgerichte campagnes opgezet rond specifieke thema's die kwetsbare weggebruikers of risicogroepen aanbelangen. In 2018 zijn er grootschalige campagnes rond onaangepaste snelheid, extra aandacht voor fietsers, vermoeidheid in het verkeer, alcohol en afleiding in het verkeer. Het educatieve aanbod met focus op verkeersveiligheid wordt verbreed. Rijbewijs op school zal evolueren naar een digitaal leerplatform. De aandacht verschuift naar permanente bijscholing voor iedereen.

Wat de handhaving betreft, wordt volop ingezet op de digitalisering van snelheids- en roodlichtcamera's. Ook bijkomende trajectcontroles, zowel op autosnelwegen als gewestwegen zullen in de loop van 2017 en 2018 op het terrein operationeel worden. Er is verder de grote operatie rond ANPR-camera's op autosnelwegen waarvan de gunning hopelijk eind 2018 kan worden afgerond.

Ten slotte is er aandacht voor gedegen onderzoek waarbij vanaf 2018 zes onderzoekssporen worden uitgebouwd met focus op diepteonderzoek naar oversteekplaatsen; de impact van de elektrische fiets op verkeersveiligheid; de effecten van de vernieuwde rijopleiding en een gestructureerde methodologie voor de bepaling van gevaarlijke wegsegmenten. Het lokaliseren van de meest recente verkeersongevallen en de hieraan gekoppelde gevaarlijke puntenberekening levert data voor de verkeersveiligheidsmonitoring en input voor de wegbeheerder voor infrastructurele ingrepen.

2.4. Investerings voor mens en economie

2.4.1. *Strategische doelstelling 4. Investeren in mens en leefomgeving*

In het kader van het integraal waterbeleid wordt ruimte gegeven aan water. Naast de bescherming tegen water en beheersing van de wateroverlast gaat er toenemende aandacht naar de problematiek van waterbeschikbaarheid in Vlaanderen. Dat zijn allemaal aspecten van waterbeheersing waarbinnen maatregelen worden genomen. Zo wordt er verder gewerkt aan de uitvoering van het Sigmaphan met de voortzetting van het dijkenprogramma en de herinrichting van de Schelde-kaaien in Antwerpen. Aan de Dender werkt men verder aan de vernieuwing van de stuwsuis in Aalst en werd de conceptstudie van de vernieuwing van de stuwen in Denderleeuw afgerond. Er wordt gewerkt in het bekken van de IJzer, de Zenne, de Maasvallei enzovoort.

In het kader van het complex project Kustvisie wordt de zeewering op lange termijn onderzocht maar bij het bestuderen van verscheidene oplossingsrichtingen wordt eveneens gezocht naar kansen voor tal van andere sectoren en belangen. Er wordt momenteel gewerkt aan een startbeslissing in toepassing van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. De minister hoopt dit nog voor het einde van 2017 voor te kunnen leggen aan de Vlaamse Regering.

Ook duurzaam investeren komt nadrukkelijk naar voor in de beleidsbrief. Een voorbeeld is het vergroenen van het voertuigenpark van De Lijn. Er wordt tevens geïnvesteerd om de impact van het verkeer te milderen. Dit gaat onder andere over geluid- en lichtmilderende maatregelen zoals de ombouw van de volledige wegverlichting naar LED. De administratie werkt verder aan de uitvoering van het actieplan Clean Power for Transport en er zijn maatregelen voor de vergroening van de scheepvaart.

2.4.2. *Strategische doelstelling 5. Investeren in economische en logistieke netwerken*

Investerings in het logistieke netwerk zijn onontbeerlijk voor de economische groei in Vlaanderen. Wat betreft de havens en waterwegen zijn er de werken aan het Zeekanaal Brussel-Schelde waar werk werd gemaakt van het finaliseren van de verdiepingswerken tussen Wintam en Willebroek. Inzake Seine-Schelde werd in 2017 een nieuwe sluis gebouwd in Harelbeke en gestart met werken aan de sluis in Sint-Baafs-Vijve. Verder is er de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal – waarvan de uitvoering meer dan halfweg is –; de bouw van kaaien via pps; de start van de werken van de sluis in Terneuzen op 13 november; en de complexe projecten in de havens (extra containerbehandelingscapaciteit voor het havengebied van Antwerpen en nieuwe sluis voor Zeebrugge) waar naar een voorkeursbesluit wordt gewerkt.

Maar het gaat ook om het bredere multimodaal beleid: faciliteren, onder de aandacht brengen, vernieuwen, onderzoeken en aanpassen van regelgeving. Zo wordt de haalbaarheidsstudie voor de IJzeren Rijn eind 2017 verwacht. De studie onderzoekt de haalbaarheid op technisch, economisch en milieutechnisch vlak. Het proeftraject van de LZV's, de zogenaamde ecomobi's werd geëvalueerd. Er wordt in een volgende fase gewerkt aan een vereenvoudig van de vergunningsprocedure.

De minister zet ook in op een Vlaams luchthavenbeleid 2.0: hij heeft de administratie de opdracht gegeven een evaluatie en beleidsvoorstellen hiervoor aan te reiken.

Vermeldenswaardig is ook de oprichting van het multimodaal promotieplatform Multimodaal.Vlaanderen. De minister verwacht hier veel van om nog meer werk te

kunnen maken van de versnipperde initiatieven rond modal shift en goederenbundeling.

2.5. Een slagkrachtige overheid

Bij grote beleidsuitdagingen hoort een slagkrachtige overheid. De minister verwijst naar zijn toelichting bij de begroting en de besparing op loonbudgetten. Dat gekoppeld aan de hervorming in het kader van de basisbereikbaarheid waarbij de regierol van het Departement MOW wordt versterkt, waarbij de agentschappen veeleer als uitvoerder van de beleidsvisie zullen fungeren, vereist dat personeel wordt herschikt vanuit de agentschappen naar het departement. Dat is een moeilijke oefening.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt afgewerkt. Het afgelopen jaar 2017 werd een intensief traject in samenwerking met de MORA doorlopen. De minister hoopt hierin nu stappen vooruit te kunnen zetten. Hij verwijst naar de gedachtewisseling in de commissie die gepland is op 11 januari 2018.

Ook rond wegcategorysering wil de minister het volgende werkjaar tot beleidsvoorstellen komen. Na twintig jaar wil hij een evaluatie uitvoeren van de bestaande wegencategorysering. Hij wil nagaan hoe uitdagingen en kansen dankzij technologische innovaties kunnen worden benut. Er is nood aan een nieuw theoretisch model waarbinnen beleidsontwikkelingen zoals wegbeprijzing, basisbereikbaarheid, combimobiliteit en ITS ingebed kunnen worden.

Het beleidsdomein MOW staat voor grote uitdagingen met de regierol voor het departement. Daarnaast is een ingrijpende maatregel de fusie tussen de twee waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal NV en NV De Scheepvaart. Vanaf 1 januari 2018 worden zij ingekanteld in De Vlaamse Waterweg.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkoms van Björn Rzoska

Björn Rzoska gaat in op zowel beleidsbrief als begroting. De omvang van de beleidsbrief deed het lid vermoeden dat er heel wat nieuws onder de zon zou zijn, maar hij kreeg vooral een *déjà-vu* gevoel. Er was heel wat gekopieerd van de voorgaande beleidsbrief, opgesmukt met historiek. Zo worden bijna honderd pagina's volgemaakt.

Op pagina 26 leest het lid over combimobiliteitsparkings die zouden worden aangelegd in de Vlaamse Rand. Voor 2016-2017 vindt hij vrijwel hetzelfde voornemen op pagina 24, waar het gaat om een concreet plan met hetzelfde doel. Jaar op jaar wordt hetzelfde aangekondigd. Op pagina 75 gaat het over het model van wegencategorysering en de evaluatie die de minister daarop wil doen. In de vorige beleidsbrief staat op pagina 65 te lezen dat de minister een grote hervorming plant ter zake, aangezien het model twintig jaar in gebruik was. Er wordt een evaluatie aangekondigd. Pagina 84 van de beleidsbrief 2017-2018 geeft aan dat inzake ReTiBo voor de software voor de invoering van de overige vervoersbewijzen nog een en ander moet gebeuren. De volledige uitrol voor de doelgroep van meer occasionele reizigers gebeurt vanaf 2018. In de beleidsbrief 2016-2017 staat bijna exact dezelfde passage, op pagina 71, met verschuiving van de jaartallen. Hetzelfde gaat op voor het op de hoogte houden van actuele tijdsinformatie en wijzigingen in het rittenschema. In 2018 zou er een bijkomende operationele toepassing zijn. Hetzelfde stond in de beleidsbrief van het voorgaande zittingsjaar, zij het met 2017 als jaartal.

De spreker ziet evenwel ook positieve elementen, onder meer de integratie van het Meldpunt Fietspaden in het Meldpunt Wegen. Eén meldpunt voor beide lijkt ook Björn Rzoska logisch. Het budget voor het zogenaamde doorstromingsfonds Openbaar Vervoer groeit en de minister blijft erop inzetten. Met betrekking tot het geïntegreerd investeringsprogramma drukt het lid de hoop uit dat het de transparantie ten goede zal komen. In de toelichting gaf de minister al meer informatie dan de beleidsbrief omvat en dat maakt het soms moeilijk volgen voor de leden. Bepaalde zaken heeft de minister meer concreet gemaakt dan ze in de beleidsbrief zijn opgenomen. Het geïntegreerd investeringsprogramma moet bepaalde discussies uit de weg helpen.

Op de kritieken van het Rekenhof reageert de minister veeleer gepikeerd. Met betrekking tot het Pendelfonds en de toegankelijkheid van de voertuigen van De Lijn heeft Björn Rzoska nog opmerkingen. De beleidsbrief stelt dat de projectoproep verengd is en dat heeft gerendeerd: er zijn 111 geldige dossiers ingediend. Het lid zet daartegenover dat er slechts 36 dossiers weerhouden zijn, voor een bedrag van 2,5 miljoen euro. Bij de voorgaande oproep zijn 35 dossiers gehonoreerd voor 2,4 miljoen euro. Het Pendelfonds bevat in totaal 15 miljoen euro. Er is maar één dossier meer dan bij de vorige oproep meegenomen en dus nauwelijks meer budget ingezet.

Wat betreft de toegankelijkheid van voertuigen van De Lijn had het lid dezelfde opmerking. De minister maakte evenwel zelf de nuance. Het is positief dat de toegankelijkheid toeneemt, maar de haltes moeten volgen. In de beleidsbrief van 2016-2017 leest Björn Rzoska nog dat de toegankelijkheidsstatus van alle halten op eenvormige wijze in kaart zou worden gebracht. Die passage keert terug. Hoe staat het daarmee? Wat met het concept mobiele lijnen dat ook al een jaar eerder is aangekondigd? Hoeveel zijn er al?

Björn Rzoska volgt de opmerkingen van het Rekenhof inzake het Verkeersveiligheidsfonds. De budgetten worden opgedreven, maar ze worden amper gebruikt, zoals volgens het lid blijkt uit de effectieve vastleggingen en betalingen voor 2016 en 2017. Het Rekenhof kijkt nauwgezet toe op de verfondsing in het licht van dat Verkeersveiligheidsfonds. Terecht, meent hij, met het oog op wat met het Boscompensatiefonds is gebeurd: bepaalde fondsen werden nauwelijks aangeroerd, wat het begrotingssaldo positief beïnvloedt. De budgetten moeten aangewend worden ten behoeve van de verkeersveiligheid, waar nog heel wat werk aan de winkel is. Het lid wil dan ook graag meer uitleg bij de schaarse aanwending.

Er doen geruchten de ronde dat De Lijn bekijkt of het het ReTiBo-project nog wel helemaal zal uitrollen. Naar verluidt zou men zelfs het concept willen hacken en er de goede dingen uit recupereren om de rest als een verliesdossier aan de kant te schuiven. Björn Rzoska vindt dat misschien niet eens een slecht idee, zeker nu de City Pass gelanceerd is. Hoe verhoudt City Pass zich tot het ReTiBo-systeem? Hij meent dat het ReTiBo-project een kluif kan zijn voor het Rekenhof om uit te pluizen waar het concept is ontstaan, wat er fout is gegaan en hoeveel middelen er al tegenaan zijn gegooid.

Ook qua fietsbeleid krijgt het Rekenhof gelijk van Björn Rzoska. Hij wil niet beweren dat de minister niet effectief 100 miljoen euro uitgeeft, maar de controleerbaarheid van wat aangekondigd wordt, laat volgens het lid sterk te wensen over. Grootste frustratie zit bij de audit over het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, dat veel vertraging opliep en waarvoor heel wat informatie niet kon worden aangeleverd vanuit de administratie. Het lid verwacht dat wat aangekondigd wordt, ook concreet en in de begroting gestaafd te zien. Waar zit de 100 miljoen euro? De EFRO-projecten zijn allemaal ingediend, de aangepaste fietsfondsregeling moet nog op de regering komen: het had er allemaal al moeten zijn.

Bijkomende opmerking bij het Pendelfonds is gelijklopend. Björn Rzoska stelt dat ook daar veel minder middelen worden ingezet dan er in het fonds zitten. In de algemene toelichting bij de begroting staan de ontvangsten en de uitgaven van het Pendelfonds. Er worden richting begroting 2019 in de tabel van de uitgaven al weer heel wat middelen weggezet. Een deel van het Pendelfonds wordt in 2018 dus al doorgeschoven.

Over de realtime reisinformatie is de beleidsbrief niet helemaal duidelijk. Op pagina 37 wordt een grote kwaliteitssprong aangekondigd voor het voorjaar 2018, maar meteen erna staat dat in het najaar een nieuwe generatie informatieborden wordt uitgerold. Wordt er nog in het bestaande systeem geïnvesteerd om de kwaliteitssprong te maken, of wordt dat een verliespost en gaat men voor de nieuwe generatie die beter moet werken?

Bij de rijopleiding is op pagina 42 sprake van het inzetten van tolken en gebarentolken. Dat zou voor een wijziging van de examens zorgen. Björn Rzoska wil dat graag verduidelijkt zien.

Pagina 46 heeft het over het digitaal leerplatform voor een verkeersveiligheidsopleiding op school. Wat is daarvoor de timing en het budget?

De beleidsbrief is volgens Björn Rzoska tegenstrijdig wat betreft de vergroening van de vloot van De Lijn en de dieselbussen. In 2017 zou er nog een bestelling van dieselbussen doorgaan. Die wordt over twee jaar geleverd. Op pagina's 32 en 58 uit de minister dan weer de ambitie dat vanaf 2019 nog alleen bussen aangekocht worden met alternatieve aandrijving. Hoe kan dat met elkaar in overeenstemming gebracht worden? Waarom wordt er bij een openbare aanbesteding nog altijd in dieselbussen geïnvesteerd? Kan De Lijn inzake de methode van aanbesteding geen voortrekker zijn en het anders doen?

Wat betreft de lange zware vrachtwagens of zoals de minister ze noemt, de eco-combi's, kan het lid niet begrijpen dat men er volop mee doorzet. Wat is de stand van zaken van het vrachtroutenetwerk?

Onder Vlaams luchthavenbeleid heeft de beleidsbrief het over knelpunten inzake trainingsvluchten en 'general aviation'. Wat bedoelt de minister daarmee? In 2017 kreeg het departement de opdracht om het Vlaams luchthavenbeleid te evalueren, met aandacht voor de beheersvormen. Wanneer zijn daarvan de resultaten te verwachten, met name over de LOM-LEM-constructie? In navolging van het Rekenhof (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 16/1, p. 52) heeft hij vragen over de investeringsmachtiging. Op pagina's 85-86 van de begroting leest Björn Rzoska dat de investeringsmachtiging van de LOM Antwerpen verminderd is met 575.000 euro en de investeringstoelage vermeerderd met 25.000 euro. Voor de LOM Oostende-Brugge is de investeringsmachtiging afgenomen met 688.000 euro en de investeringstoelage met 966.000 euro. Zowel de kredieten van de investeringsmachtiging als die van de investeringstoelage wordt gecompenseerd met een nieuw begrotingsartikel van waaruit in de loop van het jaar een herverdeling kan gebeuren in het kader van de investeringsprogramma's. Hoe is dat te lezen? Is het mogelijk dat de grote investeringen in basisinfrastructuur voor de regionale luchthavens zoals gepland door LOM Antwerpen en LOM Oostende-Brugge on hold worden geplaatst in afwachting van een potentieel negatieve beslissing vanwege Europa over staatssteun? Voor welke andere projecten komt het nieuwe begrotingsartikel in aanmerking?

1.2. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen stipt aan dat men op het kantelpunt van de legislatuur is aangekomen: wat men nog wil beginnen komt ofwel net op tijd om nog uitgevoerd te

worden ofwel net te laat. Met veel dingen zit de minister goed op schema. Vlaanderen doet al wat het kan inzake filebestrijding, omdat het slecht scoort ter zake op Europees niveau. Het eindigt niet met wat de minister een begin van modal shift noemt bij De Lijn en het openbaar vervoer. Een slechte positie in dat verband is niet goed voor een regio met logistieke ambities.

Het lid schreef een vrije tribune over ReTiBo (De Standaard, 15 november 2017). Het is deels een erfenis, want men kondigt als sinds 2012 aan dat het een jaar later zal worden opgeleverd. Marino Keulen meent dat er een drastische ingreep nodig is. Heel wat hedendaagse toepassingen en apps kunnen aan het ReTiBo-gegeven voldoen. Ook in de raad van bestuur van De Lijn is men niet echt thuis in de wereld van de IT-technologie. De IT-experten kunnen alle mogelijke problemen oplossen, zelf als men er zelf nog niet eens aan dacht. Het verbaast hen dan wel weer dat een systeem voor een overheid aan 100 percent moet presteren en niet de helft van de tijd, om te voldoen. Bovendien blijken dergelijke systemen altijd peperduur.

Marino Keulen vindt dat men ofwel dat beeld kan doorbreken, ofwel komt het ReTiBo-systeem er, al is het lid daar heel sceptisch over. Hij suggereert dat men ook via het Rekenhof kan proberen een doorbraak te forceren. Ook Marino Keulen denkt aan de optie van gedeeltelijk afvoeren, mits men de initiële essentie alsnog kan realiseren, zoals de juiste reiscijfers. Men moet proberen realtime informatie aan reizigers ter beschikking te stellen en dat via een drager waarop de verschillende abonnementen van de aanbieders bijeengebracht worden. Alles willen in één modus, leidt tot niks, meende ook directeur-generaal Roger Kesteloot. Aanvankelijk bedroeg de ontwikkelingskost 75 miljoen euro en 22 miljoen euro voor alles wat tot onderhoud en IT behoort. Intussen is de limiet gelegd op 150 miljoen euro. Het lid weegt dat af tegen het feit dat de minister vaak zwaar in de verdediging moet voor een fractie van die investeringskost. De motieven waren rechtmatig, maar de keuze is een dwaalspoor gebleken, besluit Marino Keulen.

Wat betreft de kilometerheffing voor personenwagens acht het lid het cruciaal dat in het onderzoek dat zal worden gevoerd ook geëxpliciteerd wordt dat het om een slimme heffing gaat: sturend in plaats en tijd maar budgetneutraal voor de gebruiker.

Het geïntegreerd investeringsprogramma is een stap vooruit volgens Marino Keulen. Het Rekenhof zit met de onduidelijkheid over de aanwending van de 100 miljoen euro voor fietsinvesteringen door niet-opname in de begroting. Het lid begrijpt dat men daarover kritisch is.

Hoe denkt de minister de duurzame stedelijke logistiek te stimuleren? Welke hefboomen heeft Vlaanderen ter zake? Het beleidskader werd ooit in een beleidsbrief aangekondigd voor einde 2015.

Met betrekking tot grensoverschrijdende mobiliteit zijn in de beleidsbrief een aantal ad-hocsamenwerkingen met buurlanden opgesomd. Het lid refereert aan zijn mondelinge vraag van 26 oktober 2017 (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2017-2018, nr. 248). In het antwoord was er specifiek sprake van de concrete vraag om een verhoogde frequentie voor buslijn 450, van Turnhout naar Tilburg. De frequentieverhoging zou op weekdays nodig zijn. Ook was er vraag naar een rechtstreekse busverbinding tussen Hoogstraten en Breda, door koppeling van twee bestaande lijnen. Gebeurt daar nog iets mee of wordt het doorgeschoven naar de vervoersregio?

1.3. Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder

Het verheugt *Annick De Ridder* alvast dat het inzake Mobiliteit en Openbare Werken steeds duidelijker om een investeringsbegroting gaat: het Verkeersveiligheids-

fonds, De Werkvennootschap, het doorstromingsfonds enzovoort. De jaarlijkse investeringsmachtiging gaat in stijgende lijn. De trend over de jaren 2015 tot en met 2018 wordt duidelijk en dat vindt het lid goed.

Annick De Ridder respecteert het Rekenhof enorm. Het speelt een belangrijke rol, maar het lid is steeds minder geneigd om de werkstukken van raadsheer Debucquoy te lezen of om ze ernstig te nemen. Het lid refereert aan de smalende houding van betrokkene bij de plannen van de regering om via de werkvennootschappen infrastructuurwerken te versnellen. Nu beweert Jan Debucquoy dat het Verkeersveiligheidsfonds weinig uitstaans heeft met het verminderen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Vervolgens vraagt hij waar de centen naartoe gaan als het gaat over de 100 miljoen euro voor fietsinvesteringen die niet in de begroting terug te vinden zijn. Het blijft moeilijk om dat bedrag afzonderlijk in de begroting op te nemen. Ze stoelt op investeringsprogramma's van diverse entiteiten met projecten die als component de fiets opnemen. Voor Annick De Ridder is van belang dat de 100 miljoen euro post factum wel degelijk kan worden aangetoond. Zelf is ze overtuigd van de resultaten.

De uitgangspunten van de beleidsbrief zijn gekend en het lijkt het lid evident dat in de loop van de legislatuur de visie van een minister doorweegt. De kernwoorden zijn combimobiliteit, verknoping, doorstroming, basisbereikbaarheid en vervoersregio's met een grotere betrokkenheid van steden en gemeenten, vraaggerichtheid en niet langer aanbodpolitiek, en het stokpaardje: verkeersveiligheid. De investeringsbudgetten zitten op recordhoogte. Ze stijgen voor de derde keer op rij bij De Lijn. Veel infrastructuurwerken lopen en komen er nog aan rond de Antwerpse en Brusselse ring. De fietsinfrastructuur wordt aangepakt en er worden extra middelen vrijgemaakt voor verkeersveiligheid, het afstemmen van verkeerslichten, het conflictvrij maken van kruispunten, wegwerken van zwarte punten enzovoort.

Minpuntje is de filedruk die blijft stijgen, met een toename van 22 tot 23 percent in Vlaanderen. Het is verontrustend dat dat niet alleen te wijten is aan tijdelijke werken maar dat het structureel van aard is. Dat maakt investeren in de alternatieven wenselijk en niet louter in de wegen. Antwerpen staat op kop en het lid mag hopen op een snelle aanpak met de geplande werken en het Toekomstverbond.

Lichtpunt is dan weer dat voor het eerst over korte afstanden voor woon-werkverkeer de fiets de auto inhaalt in de statistieken. 31,5 percent tegenover 29,9 percent voor woon-schoolverplaatsingen. De verplaatsingen met de auto voor minder dan 1 kilometer dalen met bijna 5 percent, voor die tussen 1 en 5 kilometer is dat 7,6 percent. Er zijn belangrijke kenteringen, stelt Annick De Ridder.

Het aandeel betalende reizigers bij De Lijn neemt toe met anderhalf percent ten opzichte van 2015 en 8,2 percent in vergelijking met 2014. Het beleid werpt stilaan vruchten af, stelt het lid graag vast. De kostendekkingsgraad overschrijdt bij De Lijn voor het eerst de 20 percent en het aantal tonkilometers op waterwegen neemt toe met 5,2 percent. Dat scheelt inzake modal shift. Bovendien daalt het aantal dodelijke slachtoffers in 2016 met 16 percent en in de eerste helft 2017 zelfs met 20 percent. Dat is positief, al is het beleid niet altijd even populair, zoals met de hervorming van de rijopleiding en dergelijke.

Het Pendelfonds weerhield 36 dossiers. Kan er nagekeken worden hoe het zit met de verdeling van de investering? Gaat het om bedrijven die zich in havengebied installeren, om fietsinfrastructuur enzovoort? Iets meer detail lijkt haar zinvol. Is de in Antwerpen en Gent ingevoerde City Pass een succes?

Er wordt ook gewezen op het belang van park-and-ridesystemen en met name die aan de Havanastraat in Antwerpen waar de combinatiecombiparking wordt aangelegd. Annick De Ridder houdt een pleidooi om die parkeergarages betaalbaar

te houden. Zijn de tarieven al gekend? Een combiticket regelt het parkeren en gebruik van de bus.

De taskforce doorstroming noemt het lid zeer belangrijk. Dat zit intussen op 50 miljoen euro wat een drievoud is van eerder. Annick De Ridder benadrukt het belang van het kijken naar hele assen en niet langer naar kruispunten apart. Dat leidde tot veel frustraties.

Men bekijkt andere technologieën ter bevordering van de doorstroming: verkeerslichtbeïnvloeding kan op verschillende manieren. Er zijn lussen mogelijk in de grond of KAR. Welke andere principes worden nog onderzocht? Wat met de zogenaamde supercomputer in Antwerpen? Die vindt het lid niet meer terug.

Annick De Ridder herinnert aan de lange strijd die voorafging aan het accepteren van ReTiBo-tellingen. Uiteindelijk was iedereen overtuigd. Het is een erfenis die al ongeveer vijftien jaar meegaat. Elke aannemer botste wel op kwalen en dat heeft ertoe geleid dat de uitrol steeds weer vooruitgeschoven is. Kan de minister aandringen bij De Lijn om nu al na te denken over werkwijzen over vijf jaar, wanneer er van een kaart geen sprake meer zal zijn en apps die taken overgenomen hebben? Het lid treedt de andere sprekers bij dat men De Lijn met het oog op de uitrol in 2018 op dat spoor moet zetten. Zijn 3D-camera's ideaal? Het is wachten op resultaten van een proefproject. En wat met wifi? Antwerpen telt al de stromen van toeristen via een volkomen geanonimiseerd gps- of gsm-signaal. Dat kan ook voor De Lijn, als die mee wil met nieuwe technologie. Annick De Ridder meent een eensgezindheid te ontwaren voor een versnelde toepassing daarvan. Elke rit wordt al via magneetkaart of sms geregistreerd. De abonnementen zitten allemaal op de MOBIB-kaart en dan is er nog enkel de occasionele reiziger. Niets weerhoudt De Lijn ervan om al met de tellingen aan de slag te gaan. Wanneer denkt men daar de afstemming van vraag en aanbod te kunnen doen op basis van tellingen?

Voor het verkeer rond Antwerpen kijkt het lid uit naar de eerste spade in de grond. Ze hoopt dat de tijd van politieke spelletjes voorbij is en dat men het Toekomstverbond getrouw uitvoert. Is er nieuws over de nog lopende gerechtsprocedure van een bedrijf dat bezorgd was over de bevoorrading tijdens de werken? De spreker wil ook aandacht voor de waterverbindingen. Het veer Liefkenshoek zou snel opnieuw opgestart worden, en er is ook een overzet aan het Steen en de waterbus in samenwerking met het Havenbedrijf. Het lid vraagt verder of de minister budget kan vinden voor de fietstransportband voor de fietserstunnel in de Kennedytunnel.

Er is een oproep gericht aan private uitbaters voor het installeren van elektrische laadpalen in de buurt van carpoolparkings en park-and-rides. Welke vijf locaties werden weerhouden? Is er al nieuws over de tweede oproep?

De vergroening van De Lijn gaat goed vooruit, vindt Annick De Ridder. Met de nieuwe bussen eind 2017 zal ongeveer dertig percent van het wagenpark aan de Euro 6-norm voldoen. Slaat dat ook op de pachters?

Annick De Ridder merkt op dat de IJzeren Rijn een aandachtspunt blijft.

Voor truck platooning zou tegen eind 2017 een gemengde testomgeving worden opgezet. Is daarover al meer bekend? Bij het uitzonderlijk vervoer zouden er nog problemen kunnen zijn naar aanleiding van de zesde staatshervorming. Klopt dat? Zijn er nog hangende kwesties tussen ministers Weyts en Bellot?

Met betrekking tot de trainingsvluchten vermeldde de minister dat er een alternatief onderzoek zou worden uitgevoerd, richting militaire vliegvelden. Er is voorzien

in een afbouw van trainingsvluchten voor de luchthaven van Antwerpen. De studie zou afgerond worden midden 2017. Zijn er alternatieve locaties bekend?

Met betrekking tot basisbereikbaarheid is een sterkere regierol belangrijk, vooral dan in de vorm van een verschuiving en geen verkokering of bijkomende overhead.

Kan de minister inzake het loodswezen duidelijkheid verschaffen over de uitvoering van de laatste efficiëntiewinsten die men zelf zou invullen? 5 percent was onmiddellijk vastgeklikt, en 10 percent prestatienormverhoging diende gerealiseerd tegen 2020. Is er zicht op een stappenplan of tijdspad?

De M-tickets van De Lijn hinken achterop en Annick De Ridder denkt dat dat aan de gebruiksonvriendelijkheid te wijten is. Betaling kon enkel via Paypal. Dat zou intussen kunnen via de applicatie 4411, zoals ook het parkeerticket wordt betaald. Waarom blijft het M-ticket zo ver achterop tegenover de sms-ticketing? In 2016 waren er 12 miljoen tickets via sms, en iedereen is mee met het smartphone-gegeven. Toch zijn er slechts 900 M-tickets per dag. In 2016 kwam men op 25.000 tickets uit. Het lid meent dat bij campagnes de aandacht naar die tickets kan verlegd worden. Een M-ticket is bovendien goedkoper dan een sms-ticket.

Ook met de verwijlntresten gaat het de goede kant op, met een sterke afname jaar na jaar.

De conceptnota Bezoldigd Personenvervoer is klaar. De minister had aangekondigd dat uit te werken tegen 2017, en het voorontwerp van decreet zou nog vóór eind 2017 worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Het kan de markt openbreken en een level playing field creëren om de koek te herverdelen rond betalend personenvervoer. Dat vergt een hervorming en versoepeling.

1.4. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke vond niet veel nieuwe elementen in de beleidsbrief en vindt dat niet verrassend. Het einde van de legislatuur nadert. De toename van beleidskredieten is in vergelijking met de voorgaande jaren enigszins getemperd. De toename van de betaalkredieten is echter groter geworden. Dat geeft aan dat een en ander wel in uitvoering ging.

De omgevingsanalyse bracht volgens het lid nog niet de grote kentering. Er worden enkele hoopgevendende elementen uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.2 geplukt, maar Joris Vandenbroucke wil het volledige plaatje bekijken en dan in langer tijdsperspectief. Uit het onderzoek 5.1 bleek dat het aandeel fiets en openbaar vervoer lager lag dan 15 jaar eerder. Het lid wil graag het volledige verslag van het laatste onderzoek. De grafieken in de beleidsbrief zijn niet eenvoudig leesbaar.

Wat betreft vrachtvervoer, wordt duidelijk dat er meer goederen worden vervoerd via binnenvaart, maar zonder grote effecten. Het aandeel van de vrachtwagen ligt ook structureel hoger dan 15 jaar en het aandeel van de binnenvaart juist lager. De files hebben een oorzaak en het blijft een gigantische uitdaging, stelt het lid.

Joris Vandenbroucke ziet ook positieve elementen in beleidsbrief en begroting, zoals de investeringen in nieuw materieel voor het openbaar vervoer en in doorstroming, integratie van tarieven, een betere samenwerking met de NMBS, de ambitie om het openbaar vervoer beter af te stemmen op deelfietsen, investeren in park-and-rides.

Tegelijk geeft het lid ook mee welke bedreigingen hij herkent voor het openbaar vervoer. Het besparingstraject is gekend. Joris Vandenbroucke komt echter terug

op het feit dat De Lijn vooralsnog niet kan genieten van de taxshift. Dat betekent een handicap van 18 miljoen euro per jaar en een kostenhandicap tegen eind 2018 van 54 miljoen euro ten aanzien van de privésector. Dat komt overeen met zowat het hele besparingstraject. Zo kan De Lijn volgens het lid de benchmark in 2020 nooit doorstaan. Hij vraagt de minister niet te wachten op de gerechtelijke uitspraak in het taxshiftdossier, maar het politiek af te kloppen.

Andere bedreiging voor De Lijn is het uitblijven van een upgrade naar De Lijn 2.0: weten in realtime wanneer de bus eraan komt en op de bus visueel zien waar hij rijdt en horen welke halte die aandoet. Wat kan in de omringende landen, kan nog altijd niet in Vlaanderen.

MOBIB en ReTiBo lopen een 12-tal jaar, en er zijn meer dan 100 miljoen euro aan uitgaven te tellen, terwijl men riskeert met een systeem te zitten dat voorbijgestreefd is bij oplevering.

Eind 2014 zijn volgens Joris Vandenbroucke de eerste vragen gesteld inzake de nieuwe informatieborden. Begrijpt het lid goed dat ze in 2022 overal in Vlaanderen staan, 8 jaar nadat ze aangekondigd zijn? Dat is voor hem veel te lang om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren vanuit gebruikersperspectief.

De beleidsbrief heeft het niet over de raad van bestuur van De Lijn. Het aantal mandaten voor de sociale partners is gereduceerd van vier naar één. Dat ligt gevoelig bij de SERV. Men wilde er graag twee: voor werkgevers en werknemers, aangezien het uitgaat van een minister die inzet op woon-werkverkeer. Waarom ging de minister niet in op het voorstel van de SERV? Men was ook bereid afstand te doen van zitpenningen.

Het lid is blij dat het fietsbeleidsplan verder wordt uitgevoerd. Men kan het evenwel volgens hem het Rekenhof niet ten kwade duiden als het vragen heeft bij de 100 miljoen euro die geregeld als magische kaap wordt opgeworpen. Joris Vandenbroucke stelt het niet zo sterk als "show us the money" van raadsheer Debucquoy, maar moet evengoed vaststellen dat dat bedrag niet samen te stellen is met wat in de begroting staat. Hij vindt het best als de minister de administratie niet de opdracht wil geven om alles uit te splitsen euro per euro, maar hoe komt hij dan aan die 100 miljoen euro?

Het gaat in essentie over het maken van fundamentele keuzes, stelt het lid. Als hij het rapport van het Rekenhof leest over het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, dan zijn er meer gedurfde keuzes noodzakelijk. Het lid roept nogmaals op, om een deel van de extra inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens te investeren in alternatieven waaronder de fiets. Dat is ook het standpunt van de MORA. Zelf zou het lid er niet voor kiezen om te investeren in dure extra capaciteit op de autosnelwegen, maar wel in duurzame alternatieven, zoals fietspaden.

Hiaat in het beleid vindt Joris Vandenbroucke dat er geen ruimte is voor rechtstreekse prikkels voor gedragsverandering. In Nederland boekte men positieve duurzame resultaten met projecten als spitsmijden via positieve prikkels.

Bij de beleidsbrief verwelkomt Joris Vandenbroucke graag de City Pass. Er is al sprake van een evaluatie die tot een uitbreiding voor Gent moet leiden. Voor Antwerpen ligt dat anders. Wanneer is de evaluatie gepland?

Het lid leest ook over de inzet van een elektrische bus op het tramtracé The Loop, in Gent. Is dat het eindpunt, of wil men alsnog een tram op dat traject inzetten?

Er is ook sprake van een onderzoek naar de brede uitrol van deelfietsen op knooppunten over heel Vlaanderen. Zit Blue-mobility daarbij? Gaat men op zoek naar andere partners?

Bij de introductie van de MOBIB-kaart leest het lid over een uitrol die ook een jaar eerder al werd aangekondigd. De compatibiliteit van de MOBIB-kaart met die van andere vervoersmaatschappijen blijkt problematisch. Toenmalig minister Hilde Crevits stelde in 2012 dat ze zou laten nagaan in hoeverre het mogelijk is om met de MOBIB-kaart ook onder meer deelfietsen of parking te betalen. Hoe staat het daarmee?

De aankoop van 146 nieuwe trams in zeven schijven wordt aangekondigd en de eerste 48 zouden worden ingezet aan de kust. Wanneer worden de andere opgeleverd en waar worden ze ingezet? 230 bussen worden aangekocht, verdeeld over zes percelen. Worden die allemaal in 2017 en 2018 gekocht of is er een verder traject in de tijd?

Onder de slimme doorstroming ressorteert ook de beïnvloeding van verkeerslichten om het openbaar vervoer voorrang te geven. Dat gebeurt met lussen in het wegdek. Er is een proefproject geweest aan de kust en het traject tussen Leuven en Brussel met draadloze beïnvloeding door middel van virtuele lussen. De Lijn en AWV zouden midden november een rapport afleveren. Is dat rapport er en zijn er conclusies te trekken?

Met betrekking tot de heraanleg van de Brusselse ring wil de minister in het voorjaar van 2018 met een gedragen project komen. Wanneer kan de schop in de grond?

Bij het proefproject rond meer mobiele lijnen in het kader van meer toegankelijke halte-infrastructuur worden een aantal hoofdlijnen binnen het kernnet volledig mobiel gemaakt en mensen met een rolstoel hoeven dan niet meer te reserveren. Dat netwerk wil de minister stelselmatig uitbreiden in overleg met andere wegbeheerders aan wie advies en expertise ter beschikking wordt gesteld via De Lijn. Zal dat volstaan of is het nodig om in subsidies te voorzien voor de gemeenten?

Over twee jaar zou het autosnelwegennet gebiedsdekkend uitgerust zijn met elektrische laadinfrastructuur. Om welke capaciteit gaat het dan? Hoeveel laadpalen? Volstaat dat voor de ingeschatte behoefte en wat is die eigenlijk, vraagt het lid.

De ontwerp teksten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden afgewerkt en de besluitvorming kan van start. Wanneer mag het lid die verwachten in het Vlaams Parlement?

De vervoersbewijzen van De Lijn zijn de vorige jaren duurder geworden. Het sms-ticket is duurder geworden tegelijk met de lancering van het goedkopere M-ticket. Sp.a wees erop dat niet iedereen over een smartphone kan beschikken en dat het niet verstandig zou zijn de prijs van het populaire sms-ticket drastisch te verhogen. Men zou evenwel de mensen toeleiden naar het goedkopere M-ticket. Dat is geen succes. Hoe wil de minister mensen effectief toeleiden naar die goedkopere optie voor een vervoersbewijs? Er zou opnieuw een indexaanpassing zijn in 2018. Over welke vervoersbewijzen zal het gaan en met hoeveel percent zal de prijs stijgen?

Bij de begroting is het alvast positief dat de minister de manier waarop het Verkeersveiligheidsfonds wordt gespijsd, via politiek overleg heeft kunnen aanpassen. Men kijkt niet alleen naar het drempelbedrag vanaf 161 miljoen euro. De eerste 17 miljoen euro gaan automatisch naar het fonds. Hoeveel middelen heeft Vlaanderen effectief al ontvangen van het federale niveau? In hoeverre kijkt dat af van wat men wilde ontvangen?

De vaststellingen van het Rekenhof met betrekking tot het verkeersveiligheidsfonds vindt het lid begrijpelijk. Met de nuancering die de minister zelf heeft ingebracht bij het oorzakelijk verband van de investeringen in het fonds en de daling van de verkeersdoden, is het lid wel blij alsook met het feit dat er minder verkeersdoden zijn. Het trage ritme van uitgaven van het verkeersveiligheidsfonds blijft echter een doorn in het oog. Verandert dat? Kan de minister dat concreet duiden met wat er gefinancierd wordt?

Voor basisbereikbaarheid wordt extra geld geschoven naar een begrotingspost die voor allerhande zaken instaat, waaronder schuilhuisjes en subsidiëring van mobiliteitscentrales. Waartoe dienen de extra middelen?

Bij De Lijn is er de doorgezette besparing op de exploitatie in combinatie met de problematiek rond de taxshift. Het lid stelt vast dat van de 7 miljoen euro besparing op het exploitatiebudget 3 miljoen euro op de personeelskosten zou worden verhaald. Tegelijk is er sprake van een personeelstekort, in het bijzonder chauffeurs. De werkdruk van die mensen neemt overhand toe. Hoe denkt men die 3 miljoen euro te besparen zonder nog meer in te boeten aan welzijn op het werk?

Onder combimobiliteit wordt 100 miljoen euro uitgetrokken voor participatie in geïntegreerde mobiliteitsknooppunten en een optimale afstemming van vervoersmodi. Het lid hoopt meer uitleg te krijgen bij de concrete projecten waaraan dat geld wordt besteed.

1.5. Vragen en opmerkingen van Karin Brouwers

Karin Brouwers vindt dat de omgevingsanalyse bij de beleidsbrief hoopgevend klinkt. Er zijn meer verplaatsingen met de fiets en de tweewieler stoot voor de woon-schoolverplaatsingen zelfs koning auto van de troon. Het aantal verkeersslachtoffers daalt verder en de kostendekkingsgraad van De Lijn was nooit eerder zo hoog. De andere kant van het plaatje oogt minder mooi. Zo was 2016 een recordjaar qua files en de auto blijft het vervoersmiddel bij uitstek voor verplaatsingen onder vijf kilometer. Het aantal dode en zwaargewonde fietsslachtoffers in het verkeer blijft zorgen baren en het absolute aantal reizigers bij De Lijn is nattevingerwerk.

De beleidsbrief gaat in op belangrijke thema's als basisbereikbaarheid, kilometerheffing en rijopleiding die al uitvoerig zijn besproken. De CD&V-fractie komt daarop niet meer verder terug. Ze is zeker blij met de aandacht die aan de fiets wordt besteed. Fietsen is gezond, vermijdt files en geeft meer maatschappelijke baten dan kosten. Het Rekenhof laat horen dat er qua fietsinfrastructuur een stevige tand moet worden bijgestoken. Het tempo dient opgedreven of het duurt nog 50 jaar vooraleer het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk af is. De minister belooft jaarlijks 100 miljoen euro voor investeringen in fietsinfrastructuur, maar ook het lid vindt weinig concreets terug. Toetsingsmogelijkheden ontbreken. Het fietsengagement heeft meer nodig om geloofwaardig te zijn, aldus Karin Brouwers. Is meer transparantie mogelijk over de begrote en werkelijk geïnvesteerde bedragen?

De MORA vraagt om investeringen algemeen op te nemen in een gedetailleerde weergave van de benutte middelen (zie advies MORA als bijlage). Biedt het geïntegreerd investeringsplan dat? Heeft dat een multimodaal karakter? De knooppunten zijn cruciaal in het kader van de combimobiliteit. Zijn die duidelijk terug te vinden in het GIP? De MORA vraagt ook om een duidelijke investeringsagenda voor de recent opgerichte werkvennootschap. CD&V suggereert om alvast te overwegen hoe alles beter in kaart kan worden gebracht. Karin Brouwers verwacht vóór de plenaire begrotingsstemming in elk geval weer het vrij volledige indicatief investeringsprogramma maar pleit voor verfijning.

Heel wat elementen in de beleidsbrief bereiden voor op de mobiliteit van de toekomst, waarin niet langer bezit maar wel gebruik van vervoersmodi centraal staan. Jongeren achten volgens het lid dat bezit van een auto niet fundamenteel belangrijk en kunnen zich op andere manieren verplaatsen. Ook deelmobiliteit neemt zijn plaats in. De mobiliteit van de toekomst ligt voor CD&V besloten in drie aspecten, waarvan de vraag naar deelsystemen er één is. Voorts is het invoeren van rekeningrijden van belang met een verschuiving van een forfaitaire belasting naar het gebruik van de wegen. Tot slot is er vraag naar flexibele betaalmodellen.

Inzake deelsystemen stelt Karin Brouwers tevreden te zijn dat de beleidsbrief een verdere brede uitrol aankondigt van deelsystemen voor fiets en auto. De Vlaamse Regering sloot ter zake een Green Deal met lokale overheden, bedrijven en tientallen organisaties. Samen willen ze gedeelde en duurzame mobiliteit stimuleren: autodelen, elektrisch of traditioneel, carpoolen, fietsdelen enzovoort. Tegen 2020 zou het aantal fietsdelers moeten toenemen van 196.000 naar 400.000. Dat blijkt nergens uit de begroting. Hoeveel wordt in dat kader waaraan besteed?

CD&V propageert rekeningrijden voor personenwagens al langer als potentiële oplossing voor de files. In combinatie met autodeelsystemen kan het gewicht verschuiven naar gebruik en kan men plaats, moment van gebruik en milieu-impact in het tarief verrekenen. Rekeningrijden noemt Karin Brouwers tevens een ideale voorloper voor de zelfrijdende auto die bij voorkeur ook weer gedeeld wordt. Bij de bespreking van het concept rond slim rekeningrijden voor personenwagens is het engagement voor diepgaand onderzoek herhaald. Om bij aanvang van de volgende legislatuur ermee te starten, moet in de lopende zittingsperiode een architectuurnota worden klaargestoomd, stelt het lid. Alleen dan kan ook de invoering meteen van start gaan. Is het de bedoeling tegen het einde van de lopende legislatuur zo'n architectuurnota klaar te hebben?

Mobility as a Service is een nieuw concept in het licht van de flexibele betaalmodellen. MaaS wordt het Netflix van de mobiliteit met betaalformules die toelaten flexibel en op maat de eigen mobiliteit in te vullen. De minister wil daarop volop inzetten, en kan daarbij rekenen op steun van CD&V.

Het mobiliteitsbudget voor werknemers is in de beleidsbrief niet meer terug te vinden, maar heeft volgens het lid zeker potentieel en kan inspelen op de evoluties. Het biedt de werknemer de kans zijn mobiliteit flexibel in te vullen. Hij kan een dure bedrijfswagen inruilen voor een treinabonnement, een kleine wagen of fiets, al dan niet in deelformules. Flexibele mobiliteitsoplossingen op maat zijn nodig. Het lid betreurt dat de federale overheid het mobiliteitsbudget heeft verarmd tot nettoloon, waarover al heel wat kritiek is gespuid door de Raad van State. Het blijft een gemiste kans om MaaS definitief in de markt te zetten. De beleidsbrief mist een visie inzake dat mobiliteitsbudget, meent Karin Brouwers. Is er bijkomende ambitie ter zake, verder dan het 'cash for car' van de federale regering? Zal de minister zoals zijn Brusselse collega, aanvullende initiatieven nemen? Dat kan onder meer betekenen dat grote bedrijven verplicht worden de alternatieve modi zoals een abonnement op openbaar vervoer of een fiets aan te bieden bij een bedrijfswagen.

De uitrol van de MOBIB-kaart verloopt niet zonder kleerscheuren. Men kan op de kaart van De Lijn andere contracten van de openbare vervoersmaatschappij laten bijschrijven. Andersom is voorlopig niet mogelijk. Eigenaars van een kaart van NMBS, TEC of MIVB kunnen geen abonnement van De Lijn opladen. Dat de gebruiker dan twee kaarten moet hebben, noemt Karin Brouwers kafkaïens. Doel was om één geïntegreerde kaart te hebben voor alle openbare vervoerssystemen van het land. Tegelijk lijkt het systeem al achterhaald nog vóór de uitrol rond is. Het MaaS-concept laat toe te betalen via een app en gebundeld in één factuur. Er is sprake van een contactloze bankkaart, betalen met een smartphone en zo meer. Waar past de MOBIB-kaart nog in het verhaal?

De Lijn moet mee zijn met de snelle technologische evoluties en geen geld uitgeven aan achterhaalde projecten. Er zijn duidelijke digitale informatieborden nodig, halte-aankondigingen en account-basedtarifiering. De beleidsbrief stelt dat De Lijn daarmee bezig is en zich verdiept in ABT en het MaaS-ready maken van het bedrijf. Hoe zal de minister zorgen voor een geloofwaardig ICT-verhaal bij De Lijn?

De beleidsbrief focust op congestiegevoelige gebieden en woon-werkverkeer, terecht gezien de fileproblematiek. Het lid oppert dat men daarbij de mobiliteit in minder bevolkte gebieden, in weekend en daluren niet uit het oog mag verliezen. Dat geldt ook in het kader van wat de minister zogenaamde stedelijke autonome shuttleprojecten noemt. Die uitrol is bezig. Bij de elfde oproep van het Pendelfonds ligt het accent ook op bedrijven en instellingen in die congestiegevoelige gebieden. Dat laat voor onder meer Limburg en West-Vlaanderen weinig ruimte voor inschrijving, meent het lid. Ze ziet inzake het Pendelfonds ook nog ruimte voor inzet op innovatieve mobiliteit. Welke maatregelen heeft de minister voor ogen voor het optimaliseren van de mobiliteit buiten de congestiegevoelige gebieden?

De relatie met federaal minister Bellot verloopt niet altijd vlotjes, stelt Karin Brouwers. Er worden federaal parallelle vragen gesteld over kwesties op de scheidslijn van bevoegdheden. De ministers spelen de bal heen en weer door, wat tot patstelling leidt. Lode Ceysens drong nog aan op een controlemogelijkheid op het bezitten van een verplicht vormingsattest voor begeleiders in de vrije rijopleiding. Het is een speerpunt van de hervorming van de rijopleiding die door gebrek aan handhaving dode letter dreigt te blijven. De beleidsbrief lost niets over dergelijke vastgelopen dossiers. Hoe hoopt de minister een meer constructieve samenwerking met het federale niveau te bewerkstelligen?

Bij de begroting viel het Karin Brouwers op dat de investeringstoelage voor het Klimaatfonds daalt met ongeveer 5 miljoen euro. De pot bedraagt ongeveer 22 miljoen euro. Wat als de pot op is? Stopt het dan of is het wachten op het nieuwe klimaatplan? Over hoeveel jaar loopt dat?

Het project Livan werd recent door het INR als behorende tot de Vlaamse overheid geklasseerd met als mededeling dat Vlaanderen het risico draagt van de investeringen en niet de privésector waarmee men samenwerkt. In 2012 kwam het INR echter tot de conclusie dat bouw- en beschikbaarheidsrisico in voldoende mate bij de private partner liggen waardoor de onderliggende activa en passiva geen deel uitmaakten van de overheidssector, maar ze geregistreerd moesten worden in de rekeningen van de private partner. Vlaanderen moest het dus niet op de begroting nemen. Wat is er veranderd sinds het advies van 2012? Ook in het overzicht van de pps-projecten waarin Vlaanderen betrokken is, is bij de projectfiche van Livan per oktober 2017 niets terug te vinden over een recente sectorale herclassificatie. Hoe zit het daarmee?

Wat met investeringen ESR-klasse 7? Het lid leest dat vanuit investeringen 3,3 miljoen euro in VAK en VEK overgedragen wordt naar de exploitatiekredieten voor de beschikbaarheidsvergoedingen. CD&V wil ervoor waarschuwen dat men goed moet waken over de evolutie van beschikbaarheidsvergoedingen bij pps-projecten, omdat ze tientallen jaren meegaan in de begroting.

Op pagina 29 van het rapport van het Rekenhof over begrotingsopmaak 2018, staat dat de begrotingsdocumenten geen duidelijk beeld gaven van de verschuldigde beschikbaarheidsvergoedingen voor de alternatieve financieringsprojecten die door de lange looptijd, omvang en financieringswijze een zware impact hebben op de beschikbare budgettaire ruimte van de Vlaamse overheid. Men vreest dat de beschikbaarheidsvergoedingen Vlaanderen zullen blijven achtervolgen en uiteindelijk volgende generaties zullen beperken in hun mogelijkheden tot investeren.

1.6. Vragen en opmerkingen van Bert Maertens

Bert Maertens volgt de dossiers binnenvaart op en moet vaststellen dat de omslag van weg naar water toch wel lukt. De cijfers in de beleidsbrief bewijzen het volgens hem. De permanente stijging zet zich door en er zijn een reeks investeringen in het binnenvaartnetwerk. Ook de toekomst van de binnenvaart komt sterk aan bod en met name de vergroening van het vaartuigenpark. Voorts gaat het over nieuwe kaaimuren, nieuwe overslagcentra enzovoort.

Er is een proefproject onbemand varen gestart 'Autonoom varen in de Westhoek' in mei 2017. In 2018 zal voor het eerst een autonoom schip varen op de IJzer. Het lid noemt het een grote stap voorwaarts en stelt dat de regelgeving vooral op de toekomst afgestemd moet worden. Zeker bij kleinere waterwegen is de bemande vaart te weinig rendabel om bedrijven die er gebruik van kunnen maken ernaartoe te halen. De vraag naar een concreet bedrijfsmodel is pertinent, oppert Bert Maertens, zeker in het kader van de stedelijke logistiek. Hoever staat het met een onderzoek naar de belangstelling op de markt zelf? Van ondernemers verneemt het lid dat ze niks liever willen dan een vergunning krijgen om de proef op de som te nemen en te testen op verschillende kanalen. In hoeverre is men klaar voor degelijke tests met onbemand varen, regelgeving on hold te zetten en het snel uit te rollen over Vlaanderen? Wordt het een project van de overheid zelf of gaat men meteen voor betrokkenheid van privéondernemers zelf? Zal er een Vlaams forum worden opgericht voor het onbemand varen, met stakeholders? Het lid vraagt om de ondernemers maximaal in het traject mee te nemen.

Met betrekking tot estuaire vaart, gelooft het lid stellig dat die verder versterkt moet worden om de ontsluiting van de haven van Zeebrugge verder te optimaliseren. Het project stadsvaart maakt daarvan deel uit maar volstaat volgens Bert Maertens niet om de leefbaarheid van de haven van Zeebrugge te bewaren en uit te bouwen. Er komt een tweede sluis. De scheepvaarttransporten van en naar die haven moeten derhalve versterkt, aldus het lid. Het bestaande koninklijke besluit over estuaire vaart en uitrusting van de schepen in dat verband, wordt versoepeld. Daarover loopt al lang overleg met het federale niveau, waar nog een groot deel van de regelgeving zit. Het duurt lang en de minister liet recent in een antwoord op een schriftelijke vraag weten dat er een ontwerp ter consultatie is voorgelegd aan Nederland (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2016-17, nr. 610). Wanneer verwacht de minister daarop een antwoord? Hij wil de aanpassing van het koninklijk besluit afronden in 2018.

1.7. Vragen en opmerkingen van Paul Van Miert

Paul Van Miert leest bij de kilometerheffing over de bruikbaarheid van de datakwaliteit dat alleen de data van de Satellic-toestellen bruikbaar zou zijn. Hoe komt dat? Wat is de stand van zaken van het onderzoek om tot een OBU te komen die uniform doorheen heel Europa kan worden ingezet?

Binnen het flankerend beleid zit onder meer de subsidie voor de bevordering van verkeersveilige apparaten en toepassingen in vrachtwagens. Het was aangekondigd in februari 2017 en zou in werking treden in november 2017. Hoe zit het met die timing?

De transportsector schreeuwt om chauffeurs. Ziet men mogelijkheden inzake flankerende extra maatregelen, bijvoorbeeld om de job aantrekkelijker te maken of transporteurs bij te staan in de zoektocht naar personeel?

Het verkeer wordt gedigitaliseerd, met apps en allerhande toepassingen. Hoever staat het met de verkeersbordendatabank? De gemeenten scoorden nooit goed in dat verband maar het is een sleutel voor de digitalisering van het verkeer.

Bij operationele doelstelling 10 leest het lid dat Vlaanderen actief deelneemt aan het federale overleg met betrekking tot de vereenvoudiging en modernisering van de wegcode. Het ijkt het lid nogal windstil ter zake. Kan de minister een stand van zaken geven?

Er loopt een campagne rond het verband tussen ongevallen en het gebruik van de gsm achter het stuur. Er vallen heel wat doden die rechtstreeks te wijten zijn aan dat gsm-gebruik. Is het niet raadzaam om heel specifiek daarrond een campagne te voeren, gezien er binnen het Verkeersveiligheidsfonds aardig wat middelen zijn vrijgemaakt? Paul Van Miert merkt tevens dat er heel wat boetes zijn voor het gsm'en achter het stuur: 58.000 personenwagens, 25.000 bestelwagens, 7500 vrachtwagens en liefst 425 buschauffeurs. Een campagne gericht op bedrijven is dus al een grote doelgroep.

De minister omschrijft in de beleidsbrief het Vlaamse Gewest als een topregio inzake logistiek. Hij wil die troef en positie nog versterken via beleid en zet in op slimme, duurzame, multimodale logistieke activiteiten met een hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De praktijk lijkt anders en Vlaanderen krijgt onterecht niet de reputatie die Nederland wel heeft. Het verkoopt zichzelf beter. Wat acht de minister nog mogelijk om via vertegenwoordigers in het buitenland, het Vlaams netwerk van de algemene afvaardiging van de regering, het Vlaamse logistieke imago uit te dragen en te versterken met het oog op vestiging van grote logistieke bedrijven?

Gezien de omvang van de bedragen die in het beleidsdomein MOW omgaan, kunnen de verwijlinteressen nogal oplopen. Een tweede dienstorder zou klaar zijn. Hoever staat het daarmee?

1.8. Vragen en opmerkingen van Mathias De Clercq

Mathias De Clercq stipt aan dat de City Pass voor Antwerpen en Gent in vergelijking met het Next+Train-abonnement voor Luik en Charleroi iets duurder is, namelijk 60 euro tegenover 40 euro per maand. Het abonnement voor de TEC is enkel geldig in de agglomeratie, terwijl bij de City Pass een busabonnement voor het hele Vlaamse netwerk is inbegrepen. Is dat zo op grond van een reële reizigersvraag? Is overwogen om een formule uit te werken met een abonnement voor De Lijn dat alleen geldig is voor de stedelijke agglomeraties? Zijn er al cijfers beschikbaar voor het gebruik van de City Pass?

Bij operationele doelstelling 4 wil het lid weten of er met betrekking tot FAST al maatregelen zijn genomen om de problemen bij de invoering van FAST te verhelpen en welke.

Er wordt in het kader van de slimme netwerken onder operationele doelstelling 6 gewerkt aan een multimodaal ITS-actieplan in samenwerking met private partners. Hoe verhouden de acties vanuit Vlaanderen zich tot de projectoproep die de federale ministers Bellot en De Croo met de digitale agenda zullen uitschrijven in 2018 in het kader van het Smart Mobility Fund? Wordt dat afgestemd?

Onder operationele doelstelling 10 zit het concept van verkeersveilig ontwerpen. Is er een verdere evolutie voorzien naar meer leesbare wegen?

Onder sensibilisering bij operationele doelstelling 11 merkt het lid op dat de federale minister Bellot in zijn nota een voorstel doet om sensibiliserende boodschappen op te nemen op verkeersboetes. Dat kan inhouden dat uitgelegd wordt waarom een bepaalde snelheid geldt in een bepaalde buurt. Dat behelst een stuk nudging. Zijn er mogelijkheden tot samenwerking, gezien het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid en de respectieve bevoegdheden?

Wat betreft de stedelijke logistiek vraagt het lid naar de manier waarop de minister een duurzame stedelijke logistiek nog verder kan stimuleren? Veel steden zijn al actief in die zin. Wat kan Vlaanderen nog doen middels hefboomen? Mathias De Clercq ziet een perspectief van slimmere logistieke verdeling in de steden.

Bij de zesde staats hervorming en de respectieve bevoegdheden vraagt het lid hoe het intussen staat met de uitwisseling van gegevens tussen de autokeuringssector en de FOD Mobiliteit. Zijn de problemen opgelost? Wat met de wachttijden inzake homologatie van voertuigen?

2. Antwoorden van minister Ben Weyts

2.1. Fietsbeleid

De minister herinnert eraan dat hij gestart is met een meerjarig fietsinvesteringsprogramma 2017-2019. Daarbij verwijst hij naar de geplande commissievergadering van 30 november 2017 over het fietsbeleid. Hij engageert zich om in de jaren 2017, 2018 en 2019 telkens 100 miljoen euro te investeren in fietsinfrastructuur. Hij deelt de kritiek niet van onder meer het Rekenhof over een gebrek aan transparantie. Er is nog nooit zoveel openheid geweest, aldus de minister. Het meerjarig fietsinvesteringsprogramma geeft per entiteit (AWV, De Vlaamse Waterweg, MDK, AMT, BAM, EFRO) zeer duidelijk aan welke projecten per jaar worden voorzien en wat hierbij telkens het procentueel aandeel fiets is. Deze gedetailleerde vooruitblik werd in het verleden nooit op een dergelijke wijze gepresenteerd. Deze projecten zijn stuk voor stuk terug te vinden in de diverse investeringsprogramma's. Op die manier wordt de doelstelling van 100 miljoen euro concreet gemaakt. Hij houdt de vinger aan de pols via het managementcomité en de beleidsraad waar de leidende ambtenaren regelmatig verslag uitbrengen. In oktober 2017 was er al voor 94 miljoen euro vastgelegde of in 2017 vast te leggen projecten. Hij volgt dit nauwgezet op. Hij is ambitieus en wil zelfs in 2018 en 2019 naar 110 miljoen euro gaan. Ten opzichte van 2014 (88 miljoen euro) is dat een stijging met een kwart. Dat is ongezien.

Hij begrijpt de kritiek van het Rekenhof dan ook niet: er is een open rapportage in het Vlaams Parlement, er is een meerjarig fietsinvesteringsprogramma en er zijn de begrotingen van de diverse entiteiten. Of is het de bedoeling om alle fietsprojecten tot in detail op te nemen in de begroting? Dat is praktisch onmogelijk en een onterechte opmerking gelet op de openheid.

Bovendien worden de fietsinvesteringen in de toekomst bij elkaar gebracht in één programma: in het GIP wordt bij elk project aangeduid of er een component fiets in zit en welk percentage van het voorziene investeringsbudget voor het project het aandeel fiets bedraagt.

Concreet worden de verschillende investeringsplannen van de verschillende entiteiten vanaf 2018 samengevoegd in een geïntegreerd investeringsprogramma, waar alle projecten op een zelfde detailniveau en met dezelfde kenmerken zullen worden opgenomen. Deze kenmerken zijn onder andere naast de uitvoerende entiteit, de omschrijving van het project en het geraamde bedrag ook bijvoorbeeld de koppeling naar doelstellingen uit de beleidsbrief, het begrotingsartikel waarop het project wordt aangerekend, geografische informatie (gemeente, vervoersregio) of modus. Dit eerste GIP zal hoofdzakelijk nog een samenvoeging zijn van de verschillende investeringsprogramma's met een schat aan bijkomende informatie, maar in een volgende fase (GIP 2019) die nu reeds voorbereid wordt zal echt werk gemaakt worden van de integratie van de verschillende voorstellen.

Bij dit GIP is een belangrijke rol weggelegd voor het Departement MOW dat moet optreden als regisseur binnen het beleidsdomein. Het ontwerp GIP zal voor de

stemming van de begroting zoals andere jaren ook aan het parlement bezorgd worden.

2.2. Kilometerheffing

Het verdere onderzoek naar een specifiek systeem van wegenheffing voor lichte voertuigen zit op schema. Zoals Marino Keulen aanhaalde, moet het gaan over een slimme kilometerheffing. Anders is het gewoon een belastingverhoging. Het moet een sturend instrument zijn. Daarom gelooft hij niet in een wegvignet. Enerzijds moeten alle verkeersbelastingen worden afgeschaft en anderzijds is er een kilometerheffing die er voor zorgt dat ook de buitenlanders, die momenteel nul euro betalen, bijdragen.

In verband met de kilometerheffing voor vrachtwagens is het zo dat de gewesten momenteel enkel de data van Satellic aangereikt krijgen. De data van Axxès zijn dus niet beschikbaar. Daarom heeft de minister aangedrongen om ook de data van Axxès en andere toekomstige OBU-leveranciers te verkrijgen.

Wat betreft de vraag van Paul Van Miert bevestigt de minister dat Europa zich tot doel stelt om op termijn met een vaste set van technische, commerciële en wettelijke randvoorwaarden te komen om de interoperabiliteit van OBU's te garanderen. Dat wordt nauwgezet opgevolgd.

De inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens worden opnieuw geïnvesteerd in mobiliteitsprojecten. Voor het flankerend beleid wordt jaarlijks 40 miljoen euro voorzien. Het subsidiesysteem ecologisch en verkeersveilig transport werd goedgekeurd. Bedrijven kunnen subsidies aanvragen bij VLAIO sinds 20 november 2017 voor investeringen voor verkeersveiligheid (bijvoorbeeld dodehoekcamera) en ecologie. Dat geldt ook retroactief, namelijk investeringen vanaf 1 januari 2017.

Daarnaast wordt er minstens 100 miljoen euro bijkomend geïnvesteerd in weginfrastructuur. Hij begrijpt van Joris Vandenbroucke dat hij hiervan een deel geïnvesteerd wil zien in alternatieven voor de weg. De minister wil echter het engagement dat hij is aangegaan met de logistieke sector handhaven.

Aansluitend, vroeg Joris Vandenbroucke de resultaten met betrekking tot OVG 5.2 (onderzoek verplaatsingsgedrag). Dat verslag is in opmaak. De minister verwacht dit eind 2017.

De minister gaat vervolgens in op de opmerkingen van Karin Brouwers over het mobiliteitsbudget. Op deze federale maatregel is kritiek mogelijk maar anderzijds blijft het loonkostvoordeel behouden en wordt er gezorgd voor een alternatief, namelijk dat het loonkostvoordeel niet-exclusief wordt aangewend voor een bedrijfswagen.

2.3. De Lijn

2.3.1. ReTiBo

De oorspronkelijke softwareleverancier heeft de afgesproken timing niet gerespecteerd en ook de aangeleverde kwaliteit is niet goed. Daarom zijn aan de leverancier boetes opgelegd en is een ingebrekestelling bezorgd. De oorspronkelijke Vlaamse leverancier is intussen overgenomen door een Oostenrijks bedrijf. Dat heeft intussen een aantal functionaliteiten opgeleverd, bijvoorbeeld: Jump, betalende jaarabonnementen voor 65+ en sinds september 2016 ook jaarabonnementen Buzzy en Omnipas via internet en sinds juni 2017 jaarabonnementen Buzzy en Omnipas via de lijnwinkels.

Deze software moet nog worden aangevuld met andere functionaliteiten. Het objectief is om de functionaliteiten die nodig zijn voor registratie en ticketing te finaliseren. Evenals de functionaliteit om accurate ritinformatie te bezorgen aan reizigers, chauffeurs en dispatching. Zo is er een alternatief om op korte termijn verbetering te geven voor de realtime informatie in uitvoering en de implementatie hiervoor staat gepland vanaf het eerste kwartaal van 2018. Dat realtime informatie voor reizigers niet op punt staat is een schande.

Zoals voorzien in de transitiebeheersovereenkomst zal het vanaf medio 2018 ook mogelijk zijn om alle ritten te tellen. Hiervoor worden alle jaarabonnementen sinds medio 2017 overgezet op MOBIB en daarna volgen stelselmatig alle andere abonnementsproducten (1 en 3 maand). Alle ticketproducten geven nu reeds aanleiding tot correcte tellingen.

Er zijn op dit ogenblik al wel 570.000 kaarten met een actief abonnement in omloop. De meeste gebruikers reizen met één vervoermaatschappij. Combiabonnementen (NMBS-De Lijn, MIVB-De Lijn) kunnen ook al opgeladen worden. Alleen houders van een MOBIB-kaart van een andere openbaarvervoersmaatschappij kunnen nog geen abonnement van De Lijn opladen.

Voorts konden op het digitale vlak nog andere realisaties worden genoteerd: zo werd de website van De Lijn grondig vernieuwd en werd een app ontwikkeld die onder andere de aankondiging van de gewenste afstaphalte voorziet. De Lijn weet perfect waar de bussen en trams rijden. Op de dispatchingcentra kan dat in real time worden gevolgd. Alleen de vertaling van die informatie naar de reiziger is door het in gebreke blijven van de leverancier nog niet operationeel.

Op vlak van reizigersinformatie is De Lijn voorlopig verplicht om zelf een tijdelijke oplossing uit te werken, in afwachting van oplevering van de binnen ReTiBo voorziene software. De Lijn werkt dus op diverse vlakken aan een plan B. Begin 2018 moeten de eerste stappen daarvan zichtbaar worden.

Het oorspronkelijke budget voor dit contract was geen 97 maar 120 miljoen euro. Aan de hand van nauwgezette opvolging wordt het taakstellend budget van 149 miljoen euro sinds de formulering ervan gerespecteerd. De ReTiBo-hardware is natuurlijk al in huis bij De Lijn. Die is bruikbaar en vertegenwoordigt 80 percent van het projectbudget.

Zoals voorzien in de beheersovereenkomst werkt De Lijn ondertussen ook aan mogelijke betaling via contactloze bankkaart, werd het M-ticket geïntroduceerd en wordt ook Account Based Ticketing voorbereid.

De gunning voor het MOBIB-project gebeurde in 2011, nadat het vanaf 2006 werd voorbereid. De Lijn rolde het project op een vergelijkbaar moment uit als de NMBS (2013) en de TEC (2015). Technisch is het nu reeds mogelijk om de MOBIB-kaart te gebruiken als 'identificer'. De partner die dit wil realiseren dient hiervoor de MOBIB-kaart te kunnen lezen en een contract af te sluiten met BMC, de eigenaar van het MOBIB-protocol.

Björn Rzoska merkte een mogelijke tegenstrijdigheid in de beleidsbrief op, namelijk het vooruitzicht voor het voorjaar 2018 van een kwaliteitssprong voor de reizigers terwijl pas na de zomer 2018 sprake is van nieuwe informatieborden. Dat is geen tegenstrijdigheid: De Lijn geeft er de prioriteit aan om in eerste instantie de kwaliteit van de realtime op de bestaande informatiekkanalen substantieel te verhogen. In tweede instantie wil De Lijn dan het aantal informatieborden uitbreiden.

2.3.2. *Vervoersbewijzen en tarifiering*

Wat de vervoersbewijzen betreft, klopt het dat niet iedereen een smartphone heeft. Maar die reizigers kunnen nog steeds een tienrittenkaart kopen, die (per rit) bovendien goedkoper is dan een sms-ticket of M-ticket. De Lijnkaart kan trouwens door verschillende personen worden gebruikt en heeft geen beperkte geldigheid.

Wat tarifiering en een eventuele indexaanpassing betreft, herinnert de minister aan de tariefaanpassing van 2015 waarbij hij stelde dat voortaan de tarieven zouden worden aangepast aan de gezondheidsindex. Wel is het zo dat sommige tarieven wat harder stijgen en andere dan weer helemaal niet. Dat heeft te maken met afrondingsvoordelen of licht sturende keuzes.

Voor de bepaling van de prijs van de City Pass werden een aantal scenario's uitgewerkt, waarbij de absolute ondergrens op 55 euro (huidig MTB maandtarief) bepaald werd en de bovengrens op 70 euro (het goedkoopste gecombineerde abonnement in de tramzone kost momenteel 78 euro). Binnen deze vork werden een aantal simulaties gemaakt. De prijs van de jaarabonnementen werd vervolgens berekend op basis van het maandabonnement. Voor elke component afzonderlijk (De Lijn en NMBS) werd dit berekend op basis van dezelfde verhouding maandabonnement/jaarabonnement van de huidige gecombineerde abonnementen. De recettesplit is gebaseerd op de prijs van de huidige gecombineerde maandabonnementen in de tramzones.

Een eerste evaluatie is voorzien zes maanden na de lancering. Het is wachten op het eerste kwartaal van 2018 om de eerste cijfers rond verkoop te communiceren. Hij vraagt zich luidop af of een periode van zes maanden wel lang genoeg is voor een evaluatie.

2.3.3. *Taxshift – raad van bestuur – chauffeurs*

Wat betreft het dossier van de taxshift, volgt De Lijn bij gebrek aan een politieke oplossing, op dit moment een juridische weg. Het dossier is ingeschreven op de rol. Een uitspraak wordt verwacht in 2019. Niets belet er om ondertussen alsnog aan een regeling in der minne te werken.

Inzake de samenstelling van de raad van bestuur verwijst de minister naar de noodzakelijke aanpassing aan het decreet van 22 november 2013 betreffende deugdelijk bestuur in de Vlaamse publieke sector. Bij een vorige discussie werd voorgesteld om de raad van bestuur uit te breiden, wat hij geen goed idee vindt. Hij wijst erop dat er al vertegenwoordigers van de vakbonden als waarnemend lid de raad van bestuur van De Lijn bijwonen. Om alle evenwichten te bewaren, kan bekeken worden of er vanuit de SERV nog een bijkomende waarnemer kan aangeduid worden.

Voor de rekrutering van chauffeurs wijst de minister op de al geleverde inspanningen. Er was ten eerste het gegeven van de krappe arbeidsmarkt en ten tweede het groot aantal vacatures bij De Lijn. Vergelijk 453 aanwervingen in 2017 (eind september) met 2013 toen er 355 aanwervingen waren. Verder werden de rigide aanwervingsvoorwaarden herbekeken. Vanaf 1 januari 2018 zijn er nieuwe testen waarbij ook gepeild wordt naar bijvoorbeeld het leer-, reactie en concentratievermogen. De arbeidsgeneesheer zal de fysieke vereisten in zijn geheel bekijken in plaats van ze op voorhand uitsluitend vast te leggen. De vacatures voor chauffeur worden gemiddeld binnen de acht weken ingevuld.

Verder wordt werk gemaakt van betere werkomstandigheden voor de chauffeurs. Een nieuwe werkorganisatie moet zorgen voor een betere werk-privébalans. Een systeem van beter roosteren en het evenwichtiger verdelen van lasten en lusten

over alle chauffeurs moet het hen mogelijk maken hun werk en dagelijkse leven beter te kunnen plannen. Ook op het vlak van het inplannen van de jaarlijkse vakanties moeten hierdoor verbeteringen worden geboekt. Ook de rijtijden worden opgevolgd en aangepast, zodat ze realistischer zijn en de chauffeurs hun pauze kunnen nemen.

Een efficiënter systeem van preventief voertuigonderhoud en de instroom van nieuwe voertuigen geven op het vlak van de inzetbaarheid (en dus betrouwbaarheid) beterschap. Zo wordt momenteel reeds een halvering van het aantal depannages vastgesteld. Bovendien werden in overleg met de vakbonden en de chauffeurs ook betere zetels voorzien.

2.3.4. Grensoverschrijdende mobiliteit

Marino Keulen informeerde naar de lijn Turnhout-Tilburg en naar de lijn Hoogstraten-Breda. De minister geeft hier alvast mee dat in 2012 de basisfrequentie op lijn 450 tussen Turnhout en Ravels verhoogd werd van een uurdienst naar een halfuurdienst. In 2015 vonden verkennende gesprekken plaats tussen medewerkers van De Lijn Antwerpen en Arriva om te komen tot een verbinding Hoogstraten-Breda. Deze gesprekken zijn stilgevallen door de opstart van vervoerregio's. Hij heeft gevraagd om deze gesprekken te hervatten.

2.3.5. The Loop

Joris Vandenbroucke informeerde naar de tram of elektrische bus inzake The Loop in Gent. De Lijn voorziet inderdaad een e-bus en de realisatie ervan zit op schema. Een evaluatie van het nieuwe tracé, het nieuwe voertuig en het gebruik ervan door de klanten zal plaatshebben. De evaluatie kan indien nodig leiden tot een bijsturing van het project op diverse vlakken. Het is afwachten wat finaal het vervolgtraject zal zijn. De minister vraagt zich af of het Gentse stadsbestuur hierin al de knoop heeft doorgehakt.

2.3.6. Investeringsbeleid

Met de budgetten 2016 en 2017 werden 48 kusttrams besteld. In 2018 voorziet de minister de vaste (studie)kosten voor de bestellingen van extra trams in Antwerpen en Gent. Vanaf 2019 kan dan elk jaar gemiddeld zo'n 24 trams, besteld worden. Eerst die voor Antwerpen en dan die voor Gent. In tussentijd wordt versneld geïnvesteerd in een aangepast tractienet, wat nodig is door de nieuwe, grotere trams. Daarvoor heeft de minister extra middelen verkregen.

De bestelling van ongeveer 230 extra bussen is voorzien in 2017-2018. In oktober werden reeds 111 bussen besteld en in 2018 nog eens zo'n 120. Los daarvan werden ook 14 trambussen besteld bij Van Hool nv voor het ringtracé Jette-Vilvoorde-Zaventem.

Dat betekent dat, inclusief doorstromingsfonds, deze regeerperiode 1,2 miljard euro wordt geïnvesteerd in De Lijn. Tijdens de vorige regeerperiode was dat 800 miljoen euro.

In de voorbereiding van het huidige lot bussen (2017-2018) was het uitgangspunt een gemengde bestelling te plaatsen omdat in streekvervoer een hybride bus onvoldoende recuperatie van energie kan realiseren en bijgevolg minder besparing kan opleveren. Voor de volgende bestellingen, vanaf 2019, is het voorzien om enkel nog in alternatieve aandrijving te investeren.

Met de pachters van De Lijn zijn er gesprekken gestart om hun wagenpark te vergroenen en wordt bekeken om dit op te nemen in de betreffende bestekken.

2.3.7. *Vlaams Klimaatfonds*

Het Vlaams Klimaatfonds werd opgericht door de Vlaamse Regering op 27 april 2012. Het haalt inkomsten uit de verkoop van emissierechten aan vaste installaties en luchtvaartoperatoren. Verder zijn er ook opbrengsten uit administratieve geldboetes die hieruit voortvloeien.

In de eerste ronde van toewijzing van de middelen werden enkele mobiliteitsprojecten gefinancierd zoals het plaatsen van walstroomkasten voor de binnenvaart, de werking van de Flanders Logistics-consulenten en het plaatsen van laadpalen. Het Klimaatfonds wordt ook aangewend om versneld alternatieve aandrijvingen in te voeren. Tevens is een gedeelte hiervan gereserveerd voor de opstartprojecten met de elektrische bussen. De verhouding van 22 miljoen euro, voorzien in 2017, 2018 en 2019 is ongeveer 6 miljoen euro voor elektrische bussen en 16 miljoen euro voor de hybride bussen. Een volgend engagement rond klimaatmiddelen na 2019 zal deel uitmaken van een nieuwe oefening.

2.3.8. *Toegankelijkheid haltes*

De minister herinnert aan zijn plechtige belofte om over te gaan tot de gefaseerde uitdoving van de verplichte voorafgaande aanmelding. Er werden al grote inspanningen geleverd voor het rollend materieel. Ongeveer 85 percent van de bussen wordt volledig toegankelijk in 2018 met 100 percent tegen 2020. Voor de trams zal dit trager verlopen door de oude PCC-trams. Dat zit op schema. Het grootste probleem wordt gevormd door de ontoegankelijkheid van de haltes. Er zijn ongeveer 36.000 haltes waarvan ongeveer 70 percent in handen is van de lokale besturen. Er is een project gestart waarbij in elke provincie 1 drukbezet tracé werd aangeduid dat altijd 100 percent toegankelijk is, ongeacht de beperking. In West-Vlaanderen is dat de Kusttram, in Oost-Vlaanderen tramlijn 1 Gent en in Antwerpen tramlijn 15 (Linkeroever-Boechout).

Daarnaast hebben inspecteurs alle haltes geïnventariseerd en de mate van toegankelijkheid bepaald: toegankelijkheid voor personen met een motorische beperking, toegankelijkheid voor personen met een motorische beperking mits assistentie en toegankelijkheid voor personen met een visuele beperking. Respectievelijk gaat het om 3312, 8640 en 1498 haltes.

2.3.9. *Doorstroming*

Bijna alle lichtenregelingen op Vlaamse gewestwegen werken voertuigafhankelijk. Als detectiemiddelen worden momenteel voornamelijk de klassieke detectielussen, radars, drukknoppen en selectieve lussen voor openbaar vervoer gebruikt. Dit betekent dat de lichtenregelingen aan de hand van informatie van detectoren op het kruispunt, flexibel inspelen op de actuele verkeersintensiteiten op het kruispunt. Op die manier kunnen groenfases verlengd worden zolang detectoren regelmatig een voertuig 'zien' naderen en kunnen sommige groenfases overgeslagen worden als er op dat moment geen voertuig is dat behoefte heeft aan zo'n groenfase.

Nieuwe technologieën op vlak van detectiemiddelen worden van dichtbij opgevolgd. Zo wordt momenteel ervaring opgedaan met warmtecamera's. Het AWW heeft in het kader van het project van de verkeerscomputer Antwerpen een testlocatie in Schelle opgestart waarop verschillende detectortypes uitgetest worden, waaronder magnetosensoren en radars in het wegdek.

De minister vraagt inzake het doorstroomfonds om prioritair in te zetten op het openbaar vervoer. Voor beïnvloeding door openbaar vervoer, wordt momenteel gebruik gemaakt van selectieve lussen in het wegdek. Dit betekent dat aan de

hand van een in- en uitmeldlus, de aanwezigheid van een openbaar-vervoervoertuig wordt doorgegeven aan de verkeersregelininstallatie.

Een andere mogelijkheid voor het beïnvloeden van de verkeerslichtenregeling door het openbaar vervoer is op basis van KAR. Met deze techniek wordt er op basis van gps-posities draadloos data uitgewisseld tussen voertuig en kruispuntinfrastructuur. Vanaf het moment dat een voertuig in de buurt komt van een kruispunt, wordt er via de kortafstandsradioapparatuur op het voertuig en de kruispuntinfrastructuur gecommuniceerd. Het voertuig stuurt regelmatig zijn locatie (afstand of tijd tot het kruispunt), op basis van zijn gps-positie, en andere relevante informatie (onder meer het lijnnummer) door naar de kruispuntinfrastructuur. Op het traject van de Kusttram en op het traject Leuven-Brussel werden verkennende testen opgestart met KAR.

Wat de evaluatie van het proefproject met draadloze beïnvloeding van virtuele lussen betreft, heeft de opdrachtnemer die het project-KAR uitvoert, een eindrapport aangeleverd. Dat eindrapport werd door AWV echter geweigerd onder meer omdat nog niet alle gevraagde analyses werden uitgevoerd. Er kan voorlopig wel geconcludeerd worden dat, met uitzondering van een aantal defecten, KAR betrouwbaar werkt. Uit de vergelijkingsanalyses tussen de huidige selectieve lussen en KAR blijkt wel dat de lokalisatiegegevens die KAR doorstuurt naar de verkeerslichten, sterk kunnen afwijken van de werkelijke positie van het voertuig. Hierdoor gebeurt de beïnvloeding van de verkeerslichten nog niet altijd optimaal. Een technische oplossing hiervoor wordt onderzocht. Tevens is er de vraag van De Lijn om te starten met de toepassing van KAR op trams in een stedelijke omgeving. Op de laatste taskforce doorstroming in november werd afgesproken dat De Lijn in Antwerpen ging bekijken op welke lijn dit als eerste toegepast kon worden.

Ook op vlak van C-ITS-technologie is er de laatste jaren heel wat beweging, ook op vlak van voertuiginfrastructuurcommunicatie. Er zijn twee technologieën die momenteel in volle ontwikkeling zijn en in aanmerking komen om beïnvloeding door openbaar vervoer te realiseren: communicatie over wifi-p en communicatie over cellulaire netwerken. Deze technologieën laten net als KAR toe om prioriteitsaanvragen te doen richting verkeerslichten, maar dan in een breder kader waarin alle types voertuigen betrokken worden. Deze technologieën kunnen dus ook toegepast worden voor prioriteit voor hulpdiensten, wagens, vrachtwagens enzovoort. Deze technologieën staan momenteel nog in de kinderschoenen en de effectiviteit ervan moet nog bewezen worden. In Nederland wordt al volop de kaart getrokken van deze technologieën via 'Talking Traffic' en de iVRI's. Ook in Vlaanderen loopt een proefproject, CITRUS, om prioriteitsaanvragen voor verkeerslichten via deze technologie te implementeren.

De uitvoeringsperiode voor de levering en de installatie van de zogenaamde supercomputer in Antwerpen, met inbegrip van de uitvoering van de verkeerskundige studies, bedraagt zes jaar. Het project is gestart midden 2016.

Het technische gedeelte is al volledig geïnstalleerd in twee locaties namelijk in Antwerpen en in Gent. In Gent bevindt zich het redundant systeem. Het systeem is op dit moment operationeel en AWV is nu bezig met stelselmatig kruispunten binnen de regio Antwerpen over te zetten naar het nieuwe systeem. Hiervoor moet bestaande kruispuntinfrastructuur ook aangepast worden, bijvoorbeeld het installeren van bijkomende telmeetpunten, het aansluiten van de verkeersregelaars op het glasvezelnetwerk van de Vlaamse overheid enzovoort. Tot op heden zijn er al 40 van de 330 kruispunten overgezet. De huidige planning voorziet dat twee regelgebieden, cluster 1 (CL1 Jan de Voslei) en regelgebied 31 (RG31 Herentalsebaan) zullen worden geïmplementeerd en geëvalueerd over een periode van een jaar. Deze regelgebieden zullen grondig opgevolgd en geanalyseerd worden alvorens te starten met de uitrol van de regelgebieden die gepland staan vanaf 1 juni 2018.

2.4. Pendelfonds

In vergelijking met het vorige besluit van de Vlaamse Regering ligt de nadruk nu nog veel meer op de fiets als duurzaam alternatief voor het individuele auto-gebruik. Bij de meeste projectdossiers zie je dan ook dat het maatregelenpakket voornamelijk betrekking heeft op de fiets en fietsinfrastructuur. Het succes van de elektrische fiets en de speed pedelec is hiervoor ook een verklaring. Gebruik van autodeelsystemen of vergoedingen voor gebruik van het openbaar vervoer worden veel minder voorgedragen voor subsidiëring.

Wat betreft de besteding van de middelen moet onderlijnd worden dat de jaarlijkse dotatie aan het Pendelfonds (1.648.000 euro) al enkele jaren volledig wordt benut. Daarnaast werden zowel voor de negende als voor de tiende oproep ook reserves van het Pendelfonds aangesproken. Het gaat om 35 projecten voor een totaalbedrag van 2.407.978,87 euro bij de negende oproep en 36 projecten voor een totaalbedrag van 2.561.424,73 euro bij de tiende oproep. Het is dus niet correct te spreken van een onderbenutting van de middelen. Wel is het zo dat niet alle projecten er in slagen om via hun uitgaven het volledige subsidiebedrag te verantwoorden. Een deel van de goedgekeurde subsidies vloeit daarom terug naar het fonds. Via een goede begeleiding van de betrokken bedrijven door de provinciale mobiliteitspunten wordt er naar gestreefd om alle projecten maximaal uit te voeren en op die manier de toegekende middelen ook volledig te benutten.

Karin Brouwers stelde de vraag naar maatregelen in niet-congestiegevoelige gebieden. Optimalisatie van de mobiliteit buiten de congestiegevoelige gebieden ligt vooral in de uitrol van basisbereikbaarheid en meer in het bijzonder in het vervoer op maat. De mobiliteitscentrale kan mensen naar de meest geschikte mobiliteit leiden door advies of door het aanwijzen van vervoerders die spreekwoordelijk maatwerk leveren.

2.5. Combimobiliteit

Wat de verdere acties binnen de Green Deal Gedeelde Mobiliteit betreft, is in eerste instantie het engagement van de overheid geweest om vooral een faciliterende en ondersteunende rol op te nemen. Er is bij deze Green Deal geen financiële ondersteuning voorzien voor de partners. Dat is ook de bedoeling niet. Met de Green Deal zijn een aantal engagementen aangegaan, onder andere het mee promoten van en communiceren over gedeelde mobiliteit, aanwezigheid op het startondertekenmoment, onderzoeken of eventueel gedetecteerde knelpunten kunnen worden weggewerkt. Gedeelte mobiliteit kan een volwaardige plek in het mobiliteitsbeleid hebben en kan een waardevolle bijdrage leveren tot een goede basisbereikbaarheid door inschakeling in het vervoer op maat.

De minister is erg geïnteresseerd in Blue-mobility en het verhogen van de participatie van De Lijn. De gesprekken hierover lopen nog. Het gebruik van de Blue-bikes wordt door de Vlaamse overheid ondersteund wanneer een derde betalerregeling van toepassing is, waarbij de lokale overheid het gebruik dus ook ondersteund. Deze steun gaat naar Blue-mobility om de continuïteit van het aanbod te verzekeren. Er wordt door de administratie onderzocht hoe fietsdeelsystemen ter hoogte van mobiliteitsknooppunten in Vlaanderen – en ook andere dan treinstations zoals bushaltes, park-and-rideparkings enzovoort – het best worden ondersteund in het kader van het project basisbereikbaarheid.

Wat de vraag van Joris Vandenbroucke betreft over stimulansen voor het spitsmijden, herhaalt de minister dat dit alleen zinvol kan zijn als een tijdelijke en projectmatige maatregel. Dat zou betekenen dat wie al het openbaar vervoer gebruikte nul euro krijgt, en dat wie nu overstapt van de wagen naar openbaar vervoer wel zou worden beloond. Dat is niet erg fair. In Nederland komt men nu al terug op het

belonen van spitsmijden onder meer na discussies over fraude. Want hoe bewijs je bijvoorbeeld dat je voorheen altijd in de spits reed? De minister investeert de middelen liever in een versterking van de alternatieven.

In verband met de vraag over het budget van 100 miljoen euro dat specifiek wordt uitgetrokken om beter te kunnen participeren in de uitbouw van geïntegreerde mobiliteitsknooppunten en de optimale afstemming van de verschillende vervoermodi, zegt minister Ben Weyts dat om een coherent Vlaams beleid rond combimobiliteit mogelijk te maken er bij de begrotingsopmaak 2018 100 miljoen euro ESR-8-middelen worden ingeschreven voor dergelijke participaties. Het gaat om investeringen in mobiliteitsknooppunten waar makkelijk kan overgestapt worden van de auto naar andere alternatieven. Er wordt momenteel nog bekeken met onder andere de NMBS over welke participaties het kan gaan.

Joris Vandenbroucke informeerde ook naar de nieuwe begrotingspost over basisbereikbaarheid. Deze zal aangewend worden voor het Vervoer Op Maat. Denk hierbij aan projecten zoals het vervoer van doelgroepen, open gebruikers, de mobiliteitscentrale, fiets- en autodeelsystemen enzovoort.

Annick De Ridder stelde een vraag over de tarieven voor de Antwerpse park-and-ridegebouwen. Het uitgangspunt voor de tarifiering van de park-and-ridegebouwen is dat gestreefd moet worden naar een exploitatiemodel dat minstens beheer en onderhoud van deze gebouwen dekt. Voor het vaststellen van de tarieven zijn er twee basisvragen: wat zijn de investeringskosten en de operationele kost? En wat is acceptabel voor de gebruikers? BAM werkt momenteel een tariefstructuur uit met de stad Antwerpen en De Lijn. De stad Antwerpen en de betrokken gemeenten moeten parallel beslissen hoe ze omgaan met het parkeerbeleid in de omgeving van de parkeergebouwen. Dat is belangrijk voor de slaagkansen van de exploitatie van de parkeergebouwen. Uiterlijk over twee jaar moeten de tarieven definitief vastgelegd zijn.

2.6. Verkeersveiligheidsfonds

De minister herhaalt dat hij zelf het Verkeersveiligheidsfonds heeft opgericht en dat het om een zogenaamd rollend fonds gaat: begrotingsmiddelen die niet opgebruikt zijn op het einde van het jaar, kunnen in latere jaren nog gebruikt worden: er gaat dus geen eurocent verloren. Verder gaat het vaak om infrastructurele investeringen die heel wat procedures en dus tijd vragen vooraleer het geld kan uitgegeven worden. Het Verkeersveiligheidsfonds zal vanaf 2018 jaarlijks minstens 30 miljoen euro ontvangen. Dat is ongezien.

De reguliere budgetten zijn met een derde verhoogd. Ook middelen uit het FFEU worden in het kader van de aanpak van zwarte punten geïnvesteerd in een verhoogde verkeersveiligheid. Zonder de investeringen in infrastructuur mee te rekenen werd in 2016 bijna 11 miljoen euro geïnvesteerd in verkeersveiligheid en in 2017 momenteel al ruim 17 miljoen euro. Dat gaat onder andere over subsidies (CARA, Rondpunt, VSV), maar bijvoorbeeld ook over specifieke verkeersveiligheidscampagnes of onderzoeksprojecten. Vanaf 2018 zal de minister ook extra inzetten op handhavingssystemen zoals trajectcontroles. Deze middelen komen zowel uit de gewone begrotingsartikels als uit het Verkeersveiligheidsfonds.

Het klopt dat de uitgaven binnen het Verkeersveiligheidsfonds momenteel nog eerder aan de lage kant zitten. Een van de andere redenen voor de lage uitgaven tot nu toe is het principe van de voorzichtigheid omdat er moet gewerkt worden met ramingen van de boeteopbrengsten. De federale overheid heeft dan onlangs meegedeeld dat de ramingen voor 2016 en 2017 te hoog waren. Binnen de Vlaamse Regering werd vervolgens afgesproken dat, in plaats van te besparen op verkeersveiligheid, de boete-inkomsten boven 143 miljoen euro rechtstreeks naar

het Verkeersveiligheidsfonds gaan. De bedragen die werden ingeschreven – op basis van verkeerde prognoses – voor 2016 en 2017 blijven ook behouden.

2.7. Verkeersveiligheid

Mathias De Clercq informeerde naar de verbetering van de leesbaarheid van de weg. Binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid zijn er verschillende thematische werkgroepen aan de slag rond dit thema. Zo wordt bekeken hoe het wegbeeld, de omgeving en de functie van de weg meer op elkaar kunnen afgestemd worden. De minister is voorstander van infrastructurele maatregelen om de weg zo in te richten dat je bijvoorbeeld voelt dat een school nadert in plaats van alleen verkeersborden te plaatsen.

Na de implementatie van de snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur buiten de bebouwde kom, wordt er blijvend aandacht geschonken aan de logica en de duidelijkheid van de bebording en de herinneringen in (snelheids-)zones.

Paul Van Miert vroeg ook naar een stand van zaken van de vereenvoudiging van de wegcode. Het overleg binnen de federale werkgroep is lopende. Men heeft op federaal niveau de ambitie om begin 2018 tot consolidatie te komen. De minister gaat er van uit dat dit lukt.

Wat sensibilisering betreft, wordt de heel directe sensibilisering door de overtreder rechtstreeks aan te spreken op dit moment bekeken. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde heeft al gesprekken lopen met Justitie om ook vanuit Vlaanderen de campagneboodschappen in de vorm van een flyer mee te sturen met het procesverbaal. Voor sensibilisering over gsm-gebruik is er de huidige 'beloofd'-campagne die zich richt op afleiding en gsm-gebruik achter het stuur. Die bevat naast de middelen die ingezet worden naar het grote publiek (affiches, beloofd-website) is er ook een specifiek luik gericht op bedrijven. Zo werden CEO's aangeschreven om de boodschap ook uit te dragen naar het eigen personeel. Bijvoorbeeld Colruyt is hier concreet op ingegaan door een e-mail van Jef Colruyt aan alle personeelsleden en ook aan collega-CEO's om hen op te roepen om op hun beurt hun personeelsleden te sensibiliseren.

2.8. Rijopleiding

Over het aantal talen waarin bijstand van een tolk mogelijk is bij zowel het theoretisch als het praktisch examen, zegt de minister dat dit is teruggebracht van een twintigtal tot drie, namelijk Frans, Duits en Engels. Deze maatregel heeft geen impact op het examen zelf; het examen wordt hierdoor niet gewijzigd.

Het project Rijbewijs op school stopt op 30 juni 2018. Er komt een uitbreiding naar de ontwikkeling van een breder digitaal leerplatform over wegcode en verkeersveiligheid. Het digitaal leerplatform zal didactische pakketten ter beschikking stellen voor de scholen voor verschillende leeftijdsgroepen. Rijbewijs op school is beperkt tot enkel de laatstejaars van secundaire scholen die zich hiervoor inschrijven. De minister wil dat verruimen tot constante verkeerseducatie voor alle doelgroepen en alle leeftijden. Het project leidt gewoon toe naar het rijbewijs B en hij vindt dat een verkeerd signaal aan 18-jarigen. Daarbij komt dat het praktisch rijexamen, na op 17 of 18 jaar het theoretisch rijbewijs te hebben behaald, op een steeds latere leeftijd wordt behaald waarbij het voorlopige rijbewijs na drie jaar vervalt met bijhorende gevolgen. Een voorstel om dit laatste te wijzigen is in onderhandeling met de federale overheid en de andere gewesten. Het laatste voorstel van de federale overheid is om na drie jaar een eenmalige verlenging van het voorlopig rijbewijs van een jaar toe te staan.

Het verplichte vormingsattest voor vrije rijbegeleiders is op 1 oktober 2017 in werking getreden en is van toepassing. Federaal minister Bellot heeft een verzoek tot schorsing ingediend bij de Raad van State. De auditeur-generaal heeft geadviseerd om niet te schorsen. De minister verwacht de uitspraak elk moment.

2.9. Overdracht bevoegdheden zesde staatshervorming

Voor wat betreft de homologatie van voertuigen verduidelijkt de minister dat de gegevens van de keuringscentra door deze centra bezorgd worden aan de FOD Mobiliteit en Vervoer (DIV). Ze worden daarna via het netwerk van de Kruispuntbank van voertuigen bezorgd aan anderen partijen die deze informatie gebruiken bij het uitvoeren van hun taken. Afhankelijk van de manier waarop de informatieoverdracht tussen DIV en de andere partijen gebeurt, kunnen fouten niet altijd vermeden worden. De gegevensuitwisseling tussen keuringscentra en DIV wordt in elk geval van nabij opgevolgd.

De wachttijden voor homologatie van voertuigen was absoluut een probleem. Bij de overdracht van de bevoegdheid werd veel te weinig personeel overgedragen, wat moest gecombineerd worden met de verplichte besparing op het ambtenarenapparaat. De minister heeft toch kunnen zorgen voor de aanwerving van extra personeel in de periode eind 2015-begin 2016. Gecombineerd met interne procesoptimalisaties heeft dat geleid tot een fikse daling van de doorlooptijden. De achterstand werd volledig weggewerkt en complete dossiers van fabrikanten worden nu binnen een à twee weken behandeld, waarvoor de minister zijn administratie wil feliciteren. De klachten die de minister nu nog ontvangt zijn vaak te wijten aan onvolledige dossiers.

De begeleiding van het uitzonderlijk vervoer wordt tot op heden geregeld bij de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. Deze is momenteel in herziening. Er is door de drie gewesten bij de federale overheid aangedrongen om gedurende een voldoende redelijke overgangperiode haar activiteiten op het vlak van 'begeleiding van uitzonderlijke voertuigen met het oog op de verkeersveiligheid' verder te zetten namens de gewesten. Maar intussen heeft de minister de administratie aangemaand deze wetgeving naar eigen beleidsinzichten te hervormen.

2.10. Verkeersbordendatabank

Het traject zoals eerder in de commissie beschreven, wordt verder gevolgd. Tegen eind 2017 zal er één databank en toepassing zijn voor zowel de gemeenten als AWW. De databank zal, voor wat betreft de snelheidsregimes, als open data worden gepubliceerd. Op dit moment werken HERE en TomTom al met deze data, onder de vleugels van het EU CEF-project TN-ITS. Binnen dit project werd een gestandaardiseerd uitwisselingsformaat geïmplementeerd, namelijk de ROSATTE-specificaties, waardoor die data Europees uitwisselbaar zijn. Dit is ook de standaard die TomTom en HERE gebruiken. Daarnaast liep tot september 2017 een zogenaamde 'gap analyse'. De verkeersbordendatabank dateert al van 2008, maar werd deze slechts door de helft van de gemeenten gebruikt. Er werd een samenwerking opgezet met intensieve gebruikerssessies met kleine, middelgrote en grote steden, onder meer Antwerpen en Bierbeek, en met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Het ambitieniveau werd gelegd op de creatie van een 'minimum viable product': welke minimumvereisten moet het instrument allemaal hebben zodat de gemeenten er mee aan de slag willen gaan. Deze opsomming is opgemaakt. Op dit moment worden er testsessies gehouden om te kijken of alle nieuwe functionaliteiten niet langer bugs bevatten. Voor de steden en gemeenten die tot nu toe werken met een parallel product om verkeersborden te beheren zal importfunctionaliteit voorzien worden wat hen toelaat om verkeersborden te importeren.

Belangrijk in de richting van de evolutie naar ISA is dat de basis wordt gelegd voor de automatische creatie van een eerste versie van een snelheidskaart voor de autosnelwegen en gewestwegen. Dit zal op termijn de uiteindelijke hefboom zijn voor de achterblijvende gemeenten om in te stappen, namelijk als de databank daadwerkelijk kan worden gebruikt om de snelheid daadwerkelijk af te dwingen.

2.11. Investerings en logistiek

Mathias De Clercq informeerde naar FAST. Sinds mei 2016 is FAST voor personenwagens op alle autosnelwegen actief. De werking van FAST wordt continu geëvalueerd door de werkgroep FAST, waarin zowel vertegenwoordigers van AWW alsook de federale wegpolitie aanwezig zijn. Tevens werd een overleg ingepland met de stakeholders zoals VAB, Touring enzovoort om de werking van FAST te bespreken.

Voor FAST voor vrachtwagens zijn de contracten reeds actief in drie provincies: West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Limburg. In de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant dienen deze contracten nog gegund te worden. De minister gaat er van uit dat dit eind 2017 of begin 2018 kan worden afgerond.

Inzake de proefprojecten 'truck platooning' is er CONCORDA: een gezamenlijk ITS-Roadproject met België, Nederland, Duitsland, Spanje en Frankrijk en 23 andere publieke en private partners, waaronder onder meer iMec, KU Leuven.

Cases zijn onder andere 'automated highway chauffeur' en truck platooning die getest zullen worden in Lyon, de snelweg tussen Nürnberg en München, het Spaanse Vigo, de regio tussen Rotterdam en Den Haag en in Antwerpen. Met een gemengde testomgeving wordt onder meer bedoeld dat hybride communicatie tussen voertuig en infrastructuur getest wordt, zowel cellulair communicatie (LTE-V) als ETSI ITS-G5 communicatie (wifi-p) langs een deel van de Antwerpse ring en de E313 in Ranst die hiervoor zullen worden uitgerust. De start van het project vond plaats in oktober 2017. Het project loopt tot 2020.

Wat betreft het onderdeel ITS in de beleidsbrief vroeg Mathias De Clercq om rekening te houden met de digitale agenda die federaal in opmaak is. Dat zal gebeuren. Om de visie uit te werken en die nadien te vertalen in een concreet actieplan, wordt rekening gehouden met de plannen die zowel op lokaal niveau (bijvoorbeeld smart-city-initiatief Antwerpen), als binnen de verschillende gewesten/FOD (bijvoorbeeld federaal ITS-actieplan, digitale agenda De Croo), als binnen Europa (bijvoorbeeld European ITS-roadmap) en internationaal (bijvoorbeeld in de VS en Japan) bestaan.

Hoe deze missie wordt waargemaakt op het vlak van intelligente transportsystemen en waar we naar toe willen, wordt nu uitgewerkt in een Vlaams multimodaal ITS-actieplan. Er wordt ook een visie vooropgesteld door het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De bespreking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen in de commissie is voorzien op 11 januari 2018.

Stedelijke logistiek is een grote uitdaging in het logistieke beleid. De administratie is momenteel rond dat thema aan het werken. Zo was er een symposium op 7 november 2017 met focus op GentLevert. De doelstelling is het samenbrengen van ervaringen en expertise. De uitbouw van een goede stedelijke logistiek kan niet zonder betrokkenheid van de lokale partners. Het departement neemt de rol op van ondersteuner, zorgt voor uitwisseling van informatie en afstemming tussen verschillende beleidsdomeinen. De bereikbaarheid van de economische knooppunten, maar ook het economisch belang van onze logistiek moet worden opgenomen in een groter en flexibeler geheel dat onderdeel is van het algemene netwerk. Hierbij hoort een multimodale visie op de vervoersnetwerken en logistiek. De recente oprichting van Multimodaal.Vlaanderen sluit alvast naadloos aan bij die

filosofie. De opdracht bestaat erin om logistiek advies, vanuit het idee van combimobiliteit, te geven aan bedrijven. Ten tweede moet Multimodaal.Vlaanderen een matchmaker zijn tussen bedrijven zodat bedrijven hun logistieke stromen samen organiseren. Leeg rijden en varen wordt zo vermeden.

Björn Rzoska informeerde naar een verklaring voor het ontbreken van een vrachtroutenetwerk terwijl de uitrol van een nieuw proefproject rond LZV's wordt vooropgesteld. De minister zegt dat verder wordt ingezet op LZV's omdat er ontegensprekelijk voordelen zijn op het vlak van CO₂-uitstoot en verkeersveiligheid. Er was een beperkt proefproject met twee tracés dat wordt uitgebreid. Het autosnelwegennetwerk wordt geschikt geacht voor vervoer door ecocombi's maar tegelijkertijd wordt gewerkt met een strafpuntensysteem voor de aantakende wegen.

Logistiek kent geen grenzen en Vlaanderen moet dus ook inzetten op profilering in het buitenland als topregio op dit vlak. Paul Van Miert haalde dit terecht aan. Een aantal generieke initiatieven worden de volgende jaren verdergezet. Daarnaast zal de komende twee jaar een bijkomende en niet onbelangrijke inspanning geleverd worden via een samenwerking tussen FIT, VIL en MOW. Twee afzonderlijk lopende initiatieven werden dit najaar aan elkaar gekoppeld, onder meer om versnippering tegen te gaan, en expertise beter te bundelen. Enerzijds hebben de Vlaamse havens in hun overleg met de Vlaamse overheid gevraagd om de havens en bij uitbreiding de logistieke sector internationaal te 'branden'. De havens gaven zelf aan dat dit diende te gebeuren in samenwerking met de speerpuntcluster VIL en FIT. Anderzijds had FIT reeds een traject opgezet om binnen de meerjarige internationaliseringsstrategie voor de Vlaamse economie 'Vlaanderen versnelt!' een brandingcampagne rond slimme logistiek op te zetten. Speerpuntcluster VIL is op 3 oktober 2017 via een structureel partnerschap met FIT naar voorgeschoven als belangrijkste aanspreekpunt voor deze branding.

2.12. Elektrische laadinfrastructuur

AWV is een tweede oproep voor 2018 aan het voorbereiden. Het aantal locaties dat vrijgegeven wordt voor deze tweede oproep wordt nog nader onderzocht. Eén van de struikelblokken bij de eerste oproep was dat de kosten voor nutsleidingen hoger lagen dan de marktpartijen verwacht hadden. Het aantal locaties dat effectief uitgerust wordt met laadpalen blijft afhankelijk van de private partijen, dewelke het beste geplaats zijn om hun economische businesscase in te schatten.

De minister verwacht dat tegen 2019 het autosnelwegennet gebiedsdekkend zal uitgerust zijn met elektrische laadinfrastructuur, voornamelijk type snelladers, doordat de meeste grote dienstzones laadinfrastructuur ter beschikking zullen stellen. Deze types zijn telkens op een tussenafstand van circa 50 km ingeplant langs het autosnelwegennet. Momenteel zijn reeds een tiental locaties uitgerust met laadinfrastructuur. Tegen eind 2017 kan dit al oplopen tot een twintigtal locaties.

In het kader van het Clean Power for Transport besliste de Vlaamse Regering om de distributienetbeheerders te belasten met een openbare dienstverplichting. Dat omvat een quotum betreffende de uitbouw van de basisinfrastructuur laadpalen: de distributiebeheerders voor elektriciteit installeren jaarlijks 5000 laadpunten tot en met 2020. De uitbouw van de basisinfrastructuur is zo verzekerd. De realisatie van de nieuwe installaties zal gebeuren in nauw overleg met de lokale besturen. De nieuwe laadpunten zullen zich voornamelijk op gemeentelijke wegen bevinden. Op de nevenbedrijven langs het hoofdwegennet wordt stelselmatig bij de vernieuwing van de concessie de verplichting opgenomen om elektrische laadpunten te voorzien. In 2018 zullen vijf dergelijke locaties opnieuw in concessie gegeven worden.

2.13. Antwerpse en Brusselse mobiliteit

Bij de werken van De Vlaamse Waterweg nv in Antwerpen wordt optimaal ingezet op vervoer over het water. Zo wordt ter hoogte van de werken aan de Scheldekaaien ter hoogte van Sint-Andries en Zuid, vlakbij het centrum van de stad Antwerpen, gewerkt met een drijvende betoncentrale. Zand en cement worden aangevoerd over het water waardoor er in een eerste fase al ruim 8300 vrachtwagenritten werden uitgespaard. Daarnaast wordt er bij het opmaken van de bestekken voor werken ook naar gestreefd om grondverzet zoveel als mogelijk binnen de werfzones te houden om zo een belasting van het stedelijke wegennet door grondtransport te beperken.

Tot slot wordt ook personenvervoer over het water voorzien. De waterbus die Antwerpen-Hoboken-Kruikeke verbindt, werd ingepast in de dienstregeling van de bestaande veerdiensten. In functie van de werken aan de voetgangerstunnel te Antwerpen wordt nu al een veerdienst ingelegd tussen Antwerpen Linkeroever en Antwerpen Rechteroever. Bijkomende verbindingen over het water worden onderzocht.

Op de vraag naar de start van de werken aan de Brusselse ring R0, antwoordt de minister dat de ambitie voor de start van de aanleg van de weginfrastructuur 2019 is. Naast de 20 kilometer weginfrastructuur is er ook voorzien in respectievelijk 40 en 60 kilometer fiets- en traminfrastructuur. Er wordt vroeger gestart met de investeringen voor de fietssnelwegen van en naar Brussel en voor de ringtrambus (cf. supra).

2.14. Luchthavens

De minister heeft aan het departement MOW de opdracht gegeven om het Vlaams luchthavenbeleid te evalueren en te actualiseren. De minister verwacht kortelings een strategische visienota. Deze visienota focust zich op de Vlaamse regionale luchthavens, maar hij heeft ook gevraagd om de samenhang met de luchthaven van Zaventem te bekijken. Zijn er mogelijkheden tot samenwerking?

Het belang van de toekomstige ontwikkeling van de Vlaamse regionale luchthavens zal in de nota worden onderbouwd. Elke luchthaven wordt apart geanalyseerd en de sterkten en zwakten worden belicht en er wordt vooruitgekeken naar de toekomstige ontwikkeling. Tevens wordt er ook een eerste evaluatie gemaakt van de LOM-LEM-structuur.

In een tweede luik wordt de visienota aangevuld en geoptimaliseerd in samenspraak met de stakeholders. Dat is voorzien voor de eerste helft van 2018.

Daarnaast lopen er in 2017-2018 nog twee specifieke studies. De ene gaat over trainingsvluchten. Nagenoeg elke economische activiteit van de luchtvaartsector is rechtstreeks of onrechtstreeks gelinkt aan de inzet van bekwame piloten. Pilotenopleidingen zorgen rechtstreeks voor jobs bij de opleidingscentra (instructeurs), en onrechtstreeks kan de aanwezigheid van vliegscholen extra activiteit aantrekken op de betrokken luchthavens. Om pilotenopleidingen te kunnen aanbieden, dienen de Vlaamse pilotscholen te beschikken over de nodige infrastructuur en ruimte voor het uitvoeren van deze trainingsvluchten. Aangezien de beschikbare ruimte voor trainingsvluchten in Vlaanderen beperkt wordt door de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunningen op de betrokken luchthavens, wordt een studie uitgewerkt waarbij de volgende onderwerpen aan bod komen: beleidskader; ruimte voor trainingsvluchten op de Vlaamse regionale luchthavens; vraag van Vlaamse vliegscholen/vliegclubs naar trainingsvluchten; ruimte voor trainingsvluchten op (militaire) vliegvelden. Het onderzoek wordt afgerond tegen eind 2017.

De andere studie gaat over general aviation. Vanaf december 2017 wordt een onderzoek uitgevoerd naar de noodzakelijke ruimte voor de recreatieve luchtvaart en het uitvoeren van luchtwerk (bijvoorbeeld maken van luchtfoto's, luchtvaart voor landbouwdoeleinden enzovoort). De focus van deze studie ligt bij de vraag of er voldoende vliegvelden beschikbaar zijn voor de recreatieve luchtvaart en luchtwerk. Het is de bedoeling de studie af te ronden tegen eind juni 2018.

In verband met de investeringsmachtiging is het zo dat de budgettaire impact van het meerjarig investeringsprogramma van de luchthavens sterk verschilt van jaar tot jaar. Bovendien is er steeds de onzekerheid of een bepaald groot investeringsdossier al dan niet tijdig gegund raakt in het geplande begrotingsjaar. Vandaar wordt ervoor geopteerd om op de investeringsmachtigingen van de LOM's voldoende budget te voorzien voor de kleine investeringsdossiers. Voor de grote investeringsdossiers wordt in de loop van het jaar, in het kader van de gunning, budget herverdeeld vanuit begrotingsallocatie MBU-3MFF2AI-WT naar de investeringsmachtigingen van de LOM's. Op dit nieuw begrotingsartikel is vanuit de voorgaande begrotingsjaren ook een budget opgebouwd om de grote fluctuatie in investeringsdossiers bij de LOM's budgettair op te vangen. Hoewel de uitspraak van Europa over staatssteun uiteraard een belangrijk aandachtspunt vormt in de aanpak inzake de luchthavens, geeft dit niet de aanleiding om noodzakelijk geachte investeringen in de luchthavens uit te stellen tot wanneer er ooit een uitspraak is.

2.15. Loodswezen

Op het Sectorcomité van 15 mei 2017 werd het uitvoeringsplan gebaseerd op de akkoorden van 4 maart 2016 goedgekeurd door de drie vakorganisaties door een protocol van akkoord, dit na zeer lange discussies. Na het akkoord werden de elf grote luiken van het akkoord in uitvoering gebracht, waaronder de multivalentie, beperkingen van gunsten en buitenlandse inzet, beperking van het aantal loodsen dat tegelijkertijd vakantie kan nemen, afbouwen van externe opdrachten, aanpassing van bepaalde rustsystemen enzovoort. De maatregelen die geregeld worden binnen de dienst- en beurtregelingen in de schoot van het Vlaams loodswezen werden net voor of tijdens de zomer, opgestart.

Maatregelen die aanpassingen aan het Vlaams personeelsstatuut of een ministerieel besluit vergden startten op vanaf 1 oktober 2017. Hiermee werd de uitvoering van alle afspraken en maatregelen opgestart. Ondertussen wordt, zoals het uitvoeringsplan voorziet, verder gewerkt aan een nieuwe werkdrukmetingssystematiek en een voorstel tot aanpassing van het verloningsbeleid. Beide laatste zullen eind 2017 en half 2018 hopelijk tot voorstellen leiden.

2.16. Taxiregelgeving

De minister bespreekt momenteel een ontwerp van een ontwerp van decreet met de stakeholders. De minister wil hier niet verder over uitweiden.

2.17. Binnenvaart

Voor het project onbemand varen in de Westhoek staat de overheid in contact met enkele bedrijven. Buiten dit project is het de bedoeling om binnenkort een forum op te starten waar zowel bedrijven, onderzoeksinstellingen en overheid samen kunnen komen om ervoor te zorgen dat deze tendens een positief effect heeft op de sector.

Wat de vraag van Paul Van Miert betreft over estuaire vaart, zegt de minister dat met de zesde staatshervorming de gewesten bevoegd werden voor technische vereisten voor binnenschepen die ook voor niet-internationale zee-reizen worden gebruikt. Naar aanleiding hiervan heeft de administratie de opdracht gekregen om

de bestaande regelgeving te versoepelen en te actualiseren. Deze vraag kadert in het zoeken naar een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de binnenvaart. MOW heeft op basis van onderzoek een ontwerp van wijziging van het huidige KB uitgewerkt. Omdat het betreffende traject door Nederlandse wateren gaat, moet de Nederlandse overheid de tekstwijzigingen goedkeuren. Het ontwerp van wijziging werd aan hen voorgelegd. In essentie is het Nederlandse standpunt dat zij principieel niet kunnen instemmen met het uitgangspunt dat binnenschepen mits enkele aanpassingen het estuaire traject over de Westerschelde kunnen bevaren. Nederland gaat er principieel van uit dat op een zeetraject de regels van de zeevaart moeten gelden en dat een schip minstens zeewaardig moet zijn. Huidige estuaire vaartuigen kunnen daaraan voldoen, maar dat geldt volgens Nederland niet voor conventionele binnenschepen die op een aantal punten worden aangepast.

Uit het overleg is bijgevolg duidelijk geworden dat het voorgelegde ontwerp van gewijzigd KB weinig slaagkansen heeft om door Nederland te worden goedgekeurd. Er wordt momenteel overwogen om het ontwerp bij te sturen waarbij ook de afweging zal gemaakt worden of het ontwerp nog voldoende meerwaarde kan opleveren. Het zal voorwerp uitmaken van overleg met de nieuwe Nederlandse minister.

2.18. Technische aspecten van de begroting

Inzake de stand van zaken van de omzendbrief verwijlintersten, verduidelijkt de minister dat de dienstorder, die werd opgemaakt door een werkgroep waarin alle entiteiten van MOW werden vertegenwoordigd, werd goedgekeurd op het managementcomité van MOW op 14 november 2017 en in werking zal treden op 1 januari 2018. Voorafgaand aan deze goedkeuring werd over de tekst van de dienstorder op regelmatige tijdstippen teruggekoppeld met zowel vertegenwoordigers van de sectorverenigingen als met de Inspectie van Financiën.

Concreet bevat de dienstorder zeven onderdelen. In een eerste inleidend onderdeel worden onder meer een aantal basisprincipes meegegeven en wordt ook het belang van een grondig prijs- en kostenonderzoek beklemtoond. In een tweede onderdeel worden een aantal termen gedefinieerd. Vervolgens worden, in een derde onderdeel, de diverse methodes van prijsvorming uiteengezet. In de mate van het mogelijke dient de aanbesteder overigens steeds te kiezen voor het voorafgaandelijk afspreken van de prijzen. In een volgende onderdeel wordt kort ingegaan op het verschil tussen een wijziging aan de opdracht en een speling van de hoeveelheden. In een vijfde luik wordt aangegeven welke bepalingen de aanbesteders dienen op te nemen in de opdrachtdocumenten. In een zesde onderdeel wordt het wijzigingsproces in diverse stappen opgedeeld. In een laatste onderdeel worden een aantal vaak voorkomende problemen besproken.

De uitrol van de dienstorder zal in de maand januari 2018 gebeuren via diverse informatiesessies op het terrein: één in Brussel en één per provincie.

Op de vraag van Karin Brouwers over de transparantie rond beschikbaarheidsvergoedingen, zegt de minister dat dit wordt gewaarborgd door deze maximaal af te zonderen binnen de begrotingen van de betrokken entiteiten. Dat was vroeger niet het geval. Zo kwamen er extra begrotingsartikelen binnen het VIF. Alvorens een nieuwe pps-project opgestart wordt, wordt de meerwaarde – onder andere budgettair – van de keuze voor deze procedure grondig onderzocht. De beschikbaarheidsvergoedingen zijn duidelijk terug te vinden in de investeringsprogramma's van de entiteiten.

In verband met Livan wijst minister Weyts er op dat de contractuele verhouding tussen De Lijn en de SPV, zoals vervat in de DBFM-overeenkomsten, zo wordt geregeld dat de SPV in ieder geval het overgrote deel van de economische en juridische risico's draagt die zijn verbonden aan de bouw en het beschikbaar houden en onderhouden van de infrastructuur (dat wil zeggen het bouw- en beschikbaarheidsrisico). Enkel de in de DBFM-overeenkomst limitatief opgesomde 'Bijzondere Omstandigheden' worden door De Lijn teruggenomen.

Het voornaamste verschil tussen het project Livan en vandaag betreft de publicatie van de 'Guide to the Statistical Treatment of PPPs' van september 2016. Bij de opmaak van nieuwe pps-projecten wordt uiteraard maximaal rekening gehouden met deze nieuwe guideline. Een aantal principes die op heden gehanteerd worden zijn bijvoorbeeld de volgende.

Ten eerste is het betalingsmechanisme volledig 'availability based', waarbij de SPV pas haar (periodieke en prestatiegebonden) beschikbaarheidsvergoedingen ontvangt vanaf het uitreiken van een beschikbaarheidscertificaat waarin De Lijn heeft kunnen vaststellen dat de infrastructuur daadwerkelijk geschikt is voor gebruik, en aldus voldoet aan de contractueel opgelegde opleveringseisen of specificaties. Ten tweede wordt het bouw-, financierings- en het beschikbaarheidsrisico (met inbegrip van een algemene herstelplicht op eigen kosten) substantieel gedragen door de SPV. Ten derde wordt er voorzien in een daadwerkelijk beschikbaarheidsregime met automatische toepassing van proportionele/procentuele kortingen op de beschikbaarheidsvergoeding naargelang een of meerdere onderdelen niet aan de desbetreffende beschikbaarheidseisen voldoen. Daarenboven wordt voorzien in automatische en significante prestatiekortingen wanneer de SPV een bepaald onderdeel niet ter beschikking stelt volgens de vooraf overeengekomen kritische prestatie-eisen en/of niet-kritische prestatie-eisen.

Ten vierde is de beëindigingsvergoeding in geval van voortijdige beëindiging wegens een tekortkoming opdrachtnemer gebaseerd op de methode van heraanbesteding, en bevat ze significante aftrekposten die de schadeloosstelling van De Lijn vrijwaren. Ten vijfde is er in de DBFM-overeenkomst geen mechanisme van loss and/or profit sharing opgenomen dat aanleiding zou kunnen geven tot een aanpassing van de beschikbaarheidsvergoedingen. Enige nuance hierop betreft het eventuele financieel voordeel bij een wijziging opdrachtgever, alsook het recht van De Lijn op 30 percent van het herfinancieringsvoordeel. Ten zesde worden alle benodigde verzekeringen (Alle Bouwplaats Risico's-verzekering, burgerlijke aansprakelijkheid in de gebruiksfase, zaakschadeverzekering) met betrekking tot de bouw en het onderhoud van de infrastructuur worden door de SPV (of diens onderaannemers) afgesloten. Daarbij draagt de SPV tevens integraal het risico op gebeurlijke premiestijgingen. Tot slot wordt voor de infrastructuur geen overheidswaarborg noch enige andere vorm van overheidsfinanciering ter beschikking gesteld.

3. Replieken

3.1. Bijkomende vragen en opmerkingen van Björn Rzoska

Björn Rzoska wenst terug te komen op de discussie rond fietsinvesteringen. Het is voor hem logisch dat wanneer de minister regelmatig verkondigt dat hij de historische kaap van 100 miljoen euro aan fietsinvesteringen heeft bereikt, het Rekenhof als begrotingswaakhond van het Vlaams Parlement, checkt of dit ook klopt. De minister stelde in april 2017 het fietsinvesteringsprogramma ter beschikking maar ook daarbij bleek er heel wat onduidelijkheid: de optelling van de jaren 2017, 2018 en 2019 leverde een totaal op van 289 miljoen euro. Ondanks het wegingscriterium was het niet duidelijk wat exact bedoeld was als investeringen voor fietsinfrastructuur. Daarenboven was de pagina over De Werkvennootschap blanco. Ook het Fietsfonds zat niet in het fietsinvesteringsprogramma. De opmerkingen van

het Rekenhof, die ook in 2016 werden gemaakt, zouden een uitnodiging moeten zijn om die 100 miljoen euro te concretiseren. Op een schriftelijke vraag van Joris Vandenbroucke antwoordde de minister dat dit technisch zeer moeilijk is. Maar als er werkelijk voor 100 miljoen euro fietsinvesteringen zijn, moet dit controleerbaar zijn.

Verder vraagt de spreker zich af waarom de minister in het Pendelfonds van de 15,2 miljoen euro onmiddellijk 13,2 miljoen euro doorschuift naar 2019 (zie tabel in *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 15/1, p. 296). Sinds 2016 worden er elk jaar bedragen tussen de 11 en 13 miljoen euro overgedragen naar het volgende jaar. Hij begrijpt niet dat er meer dan 100 aanvraagdossiers zijn waarvan er 36 – één dossier meer dan vorig jaar – worden goedgekeurd. Zo kan de minister van Begroting zijn cijfers halen. Dezelfde mechaniek ziet hij terug bij het Boscompensatiefonds. Gelet op de fileproblematie lijkt het hem logisch om hierbij vragen te stellen.

Voor de LZV's stelt de minister te werken met een hoofdnet van autosnelwegen en strafpunten voor de zijtakken. Als die zijtak bijvoorbeeld een gewestweg is waar geen afgescheiden fietspad is, wegen de strafpunten zwaar door. Betekent dit dat zo'n LZV er toch nog kan terechtkomen, mits een bepaalde prijs? Dat baart hem grote zorgen voor de veiligheid van fietsers. Kan de minister dit verduidelijken?

3.2. Bijkomende vragen en opmerkingen van Ingrid Pira

Ingrid Pira hoopt dat bij de aangekondigde evaluatie van het beleid rond regionale luchthavens, ook rekening wordt gehouden met de al geplande en verplichte investeringen als gevolg van de nieuwe en strengere EASA-veiligheidsnormen.

Bij deze evaluatie wil de minister ook de beheersstructuur LOM-LEM tegen het licht houden. Ze vraagt om hierbij ook het Rekenhof in te schakelen zoals in 2013 voor de nieuwe structuur van start ging, te meer omdat ondertussen de concessieovereenkomst werd gewijzigd.

Tot slot begrijpt ze niet dat er nog steeds geen uitspraak is van de Europese Commissie over mogelijke staatssteun in het LOM-LEM-dossier. Telkens wanneer ze de minister hierover ondervraagt, zegt hij dat het dossier geprenotificeerd is. Het indienen ter notificatie is de verantwoordelijkheid van de minister waarna de Europese Commissie twee maanden de tijd krijgt om het dossier te beoordelen. Is de minister bang van een mogelijks negatieve uitspraak en verloopt de procedure daarom zo traag? Ze verwijst naar de vraag van 27 november 2014 waarbij werd gepolst naar de stand van zaken van de prenotificatie. De minister antwoordde: "Vandaag is deze pre-notificatie afgerond en zal het dossier op korte termijn genotificeerd worden, waardoor de Europese Commissie verplicht wordt zich formeel uit te spreken inzake het staatssteunaspect van het LOM-LEM-dossier." (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2014-15, nr. 307 en 358).

3.3. Bijkomende vragen en opmerkingen van Karin Brouwers

Karin Brouwers vindt het positief dat er jaarlijks minstens 30 miljoen euro zal worden gestort in het Verkeersveiligheidsfonds. Was de kritiek op de aanwending van de middelen al dan niet terecht? Hoe komt het dat het aandeel voor Vlaanderen in de ontvangen verkeersboetes voor 2015 en 2016 aanzienlijk lager lag dan voorspeld.

De krant *De Tijd* schreef onlangs dat er vertraging zou zijn voor de start van de werken aan de Brusselse ring. Klopt het dat de werken aan het noordelijk deel van de ring misschien deze legislatuur niet meer zullen starten?

Ze blijft de federale cash-for-carmaatregel een gemiste kans vinden inzake mobiliteit. Welke maatregelen kan de Vlaamse overheid nog nemen? Zo verplicht bijvoorbeeld het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om grote bedrijven die een bedrijfs-wagen aanbieden, een abonnement voor het openbaar vervoer of een fiets te kopen.

Inzake ReTiBo weet De Lijn blijkbaar ondertussen waar haar bussen rijden maar de klanten nog niet. Realtime informatie is cruciaal om potentiële reizigers te verleiden, net zoals stipte bussen met voldoende frequentie en geïntegreerde ticketing. Met de City Pass is de goede weg ingeslagen, al waarschuwt de spreker voor versnippering.

De slimme kilometerheffing voor personenwagens zit op schema maar zal eind deze legislatuur een architectuurnota klaarliggen? Zo kan de volgende Vlaamse Regering onmiddellijk starten met de uitrol. Het regeerakkoord voorziet overleg met de andere gewesten. Dat is belangrijk volgens de stakeholders omdat bij niet-gelijktijdige invoering in de andere gewesten er problemen ontstaan: sluipverkeer, fiscale problemen enzovoort. Is er al overleg geweest? In Nederland heeft ondertussen de nieuwe regering beslist om een kilometerheffing in te voeren. Het lijkt aangewezen om ook met de Nederlandse overheid te overleggen.

3.4. Bijkomende vragen en opmerkingen van Martine Fournier

Martine Fournier heeft bedenkingen bij het feit dat alleen bedrijven of organisaties die gelegen zijn in congestiegevoelige gebieden in aanmerking komen voor het Pendelfonds. In andere gebieden stellen zich ook mobiliteitsproblemen, bijvoorbeeld in de regio Menen-Kortrijk-Waregem. Haar fractie vraagt om hiermee rekening te houden en het Pendelfonds open te stellen voor dergelijke gebieden.

In de beleidsnota 2014-2019 werd de uitbouw van het vrachtrouten netwerk vooropgesteld. Op parlementaire vragen antwoordde de minister in 2015 en 2016 dat hij er aan werkte en dat het bijna afgerond was. In februari 2017 stelde de minister echter dat zo'n vrachtrouten netwerk te unimodaal was en dat zou worden herbekeken. De CD&V-fractie is echter groot voorstander om het alsnog in te voeren. Gaat de minister dit nog implementeren?

3.5. Bijkomende vragen en opmerkingen van Annick De Ridder

Annick De Ridder stelt dat de huidige Vlaamse Regering voor Mobiliteit en Openbare Werken een echte investeringsregering is die de burger probeert te verleiden om het openbaar vervoer en de fiets te nemen. Ze benadrukt dat de fietsinvesteringen voor haar fractie enorm belangrijk zijn. Het GIP zal voor extra duidelijkheid zorgen en het mogelijk maken om het budget in de toekomst op te volgen.

ReTiBo vraagt de minister om De Lijn duidelijk te maken dat ze aan de slag moet gaan binnen de verschillende vervoersregio's met het zogenaamde meten en weten. De cijfers moeten mee de basis zijn voor het uitwerken van de basisbereikbaarheid.

3.6. Bijkomende vragen en opmerkingen van Mathias De Clercq

Mathias De Clercq is het ermee eens dat 1,2 miljard euro investeringen in De Lijn voor de ganse regeerperiode een gigantisch bedrag is. Dat staat haaks op de afschaffing van de bediening van de haltes van tramlijn 4 tussen Ledebergplein en Moscou in Gent en dit zonder enige communicatie, noch naar het stadsbestuur, noch naar de gebruikers of de wijk Moscou. Dit kan niet voor de spreker. Het is best mogelijk dat tramsporen verouderd zijn maar dergelijke zaken kan men op voorhand inschatten en moeten proactief worden bekeken.

3.7. Bijkomende vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke heeft de minister horen zeggen dat hij te vinden zou zijn voor het belonen van spitsmijden indien het tijdelijk en projectmatig zou zijn. Dat is per definitie het geval volgens de spreker. Zo werkt het al in Nederlands sinds 2013 in specifieke projectgebieden. De minister vindt het ook oneerlijk om ze, weliswaar tijdelijk, te belonen voor een gedragsaanpassing ten opzichte van diegenen die al bezig waren. Op die manier kan men elke subsidiemaatregel in vraag stellen omdat ze bijvoorbeeld al een investering hebben gedaan in het verleden die plots wel in aanmerking komt voor subsidies. Hij verwijst bovendien naar de vroegere maatregel waarbij autogebruikers die hun nummerplaat inleverden, een gratis abonnement van De Lijn kregen. Dat heeft de minister helaas afgeschaft. Hij beveelt de minister met aandrang de lectuur aan van het eindrapport Meta-Evaluatie Spitsmijdenprojecten over de evaluatie van de spitsmijdenprojecten in Nederland tussen 2013 en 2015. Daaruit blijkt dat een relevant aantal mensen permanent hun gedrag veranderen door hen tijdelijk te belonen. Daarenboven is de kosten-batenanalyse positief. Er worden dus middelen bespaard. Volgens Joris Vandenbroucke is inspelen op gedragsverandering een van de grote leemtes in het beleid. Er kan niet gewacht worden tot ten vroegste het einde van de volgende legislatuur wanneer er mogelijk een slimme kilometerheffing komt.

Verder stelt hij vast dat het M-ticket, een jaar na de aankondiging als handig en goedkoper alternatief voor het sms-ticket, geen succes is. Wat is de oorzaak? Het was de bedoeling om mensen hiernaar toe te leiden maar lukt niet. Integendeel: het sms-ticket neemt nog toe in populariteit.

4. Bijkomende antwoorden van de minister

Minister *Ben Weyts* zegt dat voor tramlijn 4 naar de wijk Moscou in Gent de middelen staan ingeschreven op de begroting van 2018. Men had er op gerekend dat de sporen nog langer konden meegaan maar men heeft vastgesteld dat het omwille van de veiligheid nodig was om nu al in te grijpen.

De startfase voor het M-ticket is vergelijkbaar met die van het sms-ticket. Bovendien worden alle betaalmogelijkheden behouden.

Voor de fietsrapportering verwijst de minister naar de commissievergadering van 30 november 2017.

Het klopt dat de reserves van het Pendelfonds nog niet volledig worden aangewend maar er wordt wel meer uitgegeven dan er binnenkomt, dus er wordt op de reserves ingeteerd. Bovendien kan het niet de bedoeling zijn om alle dossiers zomaar goed te keuren zonder vakkundige beoordeling. Tot slot blijven de niet-bestede middelen behouden in het Pendelfonds. De nieuwe oproep wordt opengesteld voor dossiers uit niet-congestiegevoelige gebieden. De verhouding moet hij nog bekijken maar het lijkt hem evident dat de grote meerderheid ervan dossiers uit congestiegevoelige gebieden zullen zijn.

In verband met de LZV's verwijst de minister naar het advies van Transport & Mobility Leuven. Daarin staat dat de invoering van LZV's de verkeersveiligheid niet negatief zal beïnvloeden. De remafstand verschilt bovendien niet veel van een gewone vrachtwagen. De LZV's zorgen voor minder vrachtwagens op de baan wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Ze kunnen evenwel niet overal rijden: vanaf 2018 is een vergunning mogelijk voor het hele autosnelwegnetwerk in plaats van specifieke trajecten zoals nu het geval is. Het vergunde netwerk zal stelselmatig worden uitgebreid met een aantakend netwerk (naar belangrijke economische centra zoals (lucht)havens), evenwel na evaluatie op geschiktheid en veiligheid.

Het vrachtrouten netwerk is heel unimodaal opgevat, namelijk het geleiden van vrachtwagens op de weg, terwijl de minister de vrachtwagens van de weg wil halen, bijvoorbeeld door gebruik van het water en het spoor. Bovendien is een vrachtrouten netwerk weinig zinvol als er op gps wordt gereden. Hij is meer voorstander van infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld wegversmallingen of verbodsbepalingen) door de gemeenten om het vrachtverkeer weg te houden uit dorpskernen.

Ingrid Pira vroeg de minister om voor de evaluatie van de beheersstructuur LOM-LEM het Rekenhof in te schakelen. De minister zegt dat het Rekenhof ten dienste staat van het Vlaams Parlement, dus dat zij steeds een vraag kan richten aan het Rekenhof. Inzake de mogelijke staatssteun heeft hij de aanmelding gedaan en wacht hij op het antwoord van de Europese Commissie.

Voor de werken aan de Brusselse ring blijft het de ambitie om in 2019 te starten. Maar zoals gezegd zal er voor de werken aan de fiets- en traminfrastructuur eerder gestart worden.

De lagere inkomsten van de verkeersboetes is het gevolg van het foute basisuitgangspunt van de zesde staatshervorming, namelijk dat Vlaanderen 143 miljoen euro krijgt. Het ging om een overschatting. Wel werd 143 miljoen euro afgepakt via de Bijzondere Financieringswet. De Vlaamse overheid is daar goed gerold.

De kilometerheffing in Nederland is voorlopig beperkt tot het onderzoek naar de mogelijke invoering ervan. Daaruit spreekt wel een duidelijke politiek wil. Maar het zal beperkt blijven tot vrachtwagens. Aan de gewesten vroeg de minister hun standpunt over een variabel tarief voor vrachtwagens. In het geval men een ander tarief wil hanteren voor de nacht, stelt de Europese richtlijn dat men ook een variabel tarief moet hanteren voor de spitsuren. Dat betekent minstens drie verschillende tarieven. Daarnaast heeft minister Weyts een uitnodiging gekregen van zijn Waalse collega-minister voor een gesprek over de gezamenlijke invoering van een wegvignet voor personenwagens maar dat vindt hij geen goed idee. Hij vreest dan ook dat zijn vraag voor een variabel tarief zal worden afgewezen.

5. Slotreplieken

Björn Rzoska verwijst naar een studie van 2010, besteld door de vorige Vlaamse minister van Mobiliteit, die zegt dat een vrachtrouten netwerk niet moet overgelaten worden aan de lokale besturen omdat het netwerk dan niet aan elkaar gesloten zal zijn. Met zijn beslissing gaat de minister in tegen deze door de Vlaamse overheid bestelde studie. Bovendien is het luik handhaving hierbij belangrijk in het geval vrachtwagens de gps en niet het vrachtrouten netwerk volgen. In het uittekenen van het vrachtrouten netwerk was trouwens voorzien in overleg met de lokale overheden om afstemming te zoeken. Nu zegt de minister dat hij het overlaat aan de gemeentebesturen.

Minister *Ben Weyts* ontkent dat hij dat laatste heeft gezegd. Hij is wel van mening dat men zal rijden op basis van gps, ook als men een vrachtrouten netwerk heeft. Dat is minder verregaand dan wat *Björn Rzoska* voorstaat: namelijk het rijden op bepaalde toegelaten wegen, zo niet wordt men beboet. Hun unimodale uitgangspunt vindt de minister verkeerd.

III. Indicatieve stemming

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2018, bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Ben Weyts, wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 9 stemmen tegen 2.

Lies JANS,
voorzitter

Paul VAN MIERT
Renaat LANDUYT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ABT	Account Based Ticketing
AMT	Agentschap Maritieme Toegang
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
C-ITS	Cooperative Intelligent Transport Systems
CARA	Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing
CEF	Connecting Europe Facility
CEO	chief executive officer
CITRUS	Cooperative Intelligent Transport System for Trucks
CONCORDA	Connected Corridors Driving Automation
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DBFM	Design Build Finance Maintain
DIV	Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen
EASA	European Aviation Safety Agency
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
FAST	files aanpakken door snelle tussenkomst
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investerings- uitgaven (= FEU)
FIT	Flanders Investment & Trade
FOD	Federale Overheidsdienst
GEN	Gewestelijk Expresnet
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
gps	global positioning system
ICT	informatie- en communicatietechnologie
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
ISA	intelligent speed adaptation
IT	informatietechnologie
ITS	intelligent transportsysteem
iVRI	interactieve verkeersregelininstallatie
KAR	Korte Afstands Radio
KB	koninklijk besluit
KU Leuven	Katholieke Universiteit Leuven
LED	Light Emitting Diode
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	langere en zwaardere vrachtwagen (in Nederland: langere en zwaar- dere vrachtautocombinatie)
MaaS	Mobility as a Service
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (= STIB)
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse over- heid)
MTB	metro, tram, bus
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
nv	naamloze vennootschap
OBU	on-boardunit
OVG	onderzoek verplaatsingsgedrag
P&R	park-and-ride
PCC	Presidents' Conference Committee
pps	Publiek Private Samenwerking
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputerplatform
ROSATTE	ROad Safety ATtributes Exchange infrastructure in Europe

SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
sms	short message service
SPV	special purpose vehicle
TEC	Transport en Commun
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VAK	vastleggingskrediet
VEK	vereffeningskrediet
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VLAIO	Agentschap Innoveren en Ondernemen
VS	Verenigde Staten
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
wifi	wireless fidelity
3D	driedimensionaal