



Vlaams
Parlement

stuk **152** (2014-2015) – Nr. 5
ingediend op 19 december 2014 (2014-2015)

Beleidsnota

Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder
en de heer Lode Ceysens

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyskens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;
de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;
de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;
de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;
de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
mevrouw Ingrid Pira.

Stukken in het dossier:

- 152** (2014-2015) – Nr. 1: Beleidsnota
- Nr. 2 en 3: Moties
- Nr. 4: Tekst aangenomen door de plenaire vergadering

INHOUD

I.	Toelichting door de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn	6
1.	De tijd van de mobiliteit.....	6
2.	Focus op vlot en veilig	6
3.	Bereikbaarheid van school en werk.....	7
3.1.	Strategische doelstelling 1: tijds- en kostenefficiënt.....	7
3.2.	Strategische doelstelling 2: betrouwbare en slimme netwerken	8
4.	Verkeersveiligheid	10
4.1.	Strategische doelstelling 3: Vlaams verkeersveiligheidsbeleid..	10
5.	Investeringen voor mens en economie.....	11
5.1.	Strategische doelstelling 4: leefbaarder Vlaanderen	11
5.2.	Strategische doelstelling 5: economische en logistieke netwerken	12
6.	Slagkrachtige overheid	13
II.	Bespreking	14
1.	Algemeen	14
1.1.	Uitgangspunten	14
1.2.	Indicatieve meerjarenprogramma's.....	15
1.3.	Samenwerking met de federale overheid	16
2.	Doelstellingen en keuzes mobiliteitsbeleid	16
3.	Bereikbaarheid bedrijven, shuttledecreet en Pendelfonds.....	18
3.1.	Bedrijventerreinen	18
3.2.	Pendelfonds en Shuttledecreet.....	18
3.3.	Mobiliteitsbudget en vervoersplannen	19
3.4.	Plaats- en tijdsafhankelijk werken.....	20
4.	Betere samenwerking in het openbaar vervoer.....	20
4.1.	De afstemming van De Lijn op de NMBS.....	20
4.2.	Eengemaakt ticketingsysteem.....	21
5.	Combimobiliteit	22
6.	Kilometerheffing	23
7.	De Lijn	25
7.1.	Basisbereikbaarheid	25
7.2.	ReTiBo.....	26
7.3.	Doorstroming openbaar vervoer.....	27
7.4.	Aanbod en dienstverlening	27
7.5.	Besparingen en efficiëntieoefeningen	28
7.6.	De nieuwe beheersovereenkomst en de kostendekkingsgraad .	30
7.7.	Oprichtingsdecreet van De Lijn	30
7.8.	Veiligheidsmonitor.....	31

8.	Fietspaden	31
8.1.	Investerings in fietspaden	31
8.2.	Veiligheid fietspaden.....	32
8.3.	Onderhoud fietspaden	33
8.4.	Elektrische fietsen	33
9.	Wegenwerken.....	34
9.1.	Onderhoud.....	34
9.2.	Minder hinder	34
9.3.	Afhandeling ongevallen	34
10.	Slimme netwerken	35
10.1.	Groene golf	35
10.2.	Spitsstroken	36
10.3.	Multimodaal reisadvies – app.....	36
11.	Toegankelijkheid openbaar vervoer	37
11.1.	Toegankelijke haltes	37
11.2.	Scootmobiels en rolstoelen.....	37
11.3.	Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer.....	38
11.4.	Toegankelijkheid treinstations	38
12.	Verkeersveiligheid	38
12.1.	Verkeersveiligheidsfonds	39
12.2.	Huis van de Verkeersveiligheid	40
12.3.	Verkeersveilig ontwerpen	40
13.	Sensibiliseren.....	42
14.	Rijbewijs	42
14.1.	Bevoegdheid	42
14.2.	Rijbewijs met punten.....	43
15.	Verkeerseducatie	43
16.	Handhaving	44
17.	Waterbeheersing.....	46
18.	Luchtkwaliteit.....	46
18.1.	Doelstelling verkeer.....	46
18.2.	Directe effecten	47
18.3.	Vergroening verkeersbelasting	47
18.4.	Waterstofbussen	47
18.5.	Elektrische laadinfrastructuur	48
18.6.	Binnenvaart	49
19.	Duurzame logistiek	49
20.	Havens.....	50
20.1.	Interportuaire samenwerking.....	50
20.2.	Vlaamse Baaien	51
20.3.	Internationale samenwerking.....	51
20.4.	De rol van de havencommissaris	52
20.5.	Havendecreet	52

21. Waterwegen.....	53
21.1. Structurele inspectie.....	53
21.2. Overslagpunten	53
21.3. Jaagpaden	53
22. Spoorwegen.....	54
22.1. Vlaamse spoorstrategie.....	54
22.2. IJzeren Rijn.....	55
22.3. Besparingen bij Infrabel.....	55
23. Wegtransport	56
23.1. Ecocombi's.....	56
23.2. Beveiligde parkings	57
24. Regionale luchthavens	57
25. Mobiliteitsplan Vlaanderen	58
26. Interne organisatie	59
27. Zesde staatshervorming	59
28. Concrete investeringsdossiers.....	59
Gebruikte afkortingen	64

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

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 6, 13 en 20 november de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019.

De minister illustreerde zijn toelichting met een presentatie die is opgenomen in de [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be.

Het verslag van de bespreking is thematisch geordend.

I. Toelichting door de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Minister *Ben Weyts* volgt bij zijn toelichting de structuur van zijn beleidsnota.

1. De tijd van de mobiliteit

De minister vertrekt van de huidige situatie van de mobiliteit. Vlaanderen wordt de filehoofdstad van Europa. Vlaanderen staat bijna stil. Dat kost ongeveer 500 miljoen euro per jaar of ongeveer 2 miljoen euro per dag.

De toestand van het wegennet is de voorbije periode positief geëvolueerd. Maar 9,5 percent van de snelwegen, 13 percent van de gewestwegen en 10 percent van de fietspaden krijgen nog altijd een onvoldoende.

Inzake verkeersveiligheid zijn er zeker stappen vooruit gezet, maar voor de voetgangers en de fietsers is er tussen 2005 en 2013 geen enkele verbetering gerealiseerd. Bovendien was er in de eerste zes maanden van 2014 een ongunstige trend: het aantal gewonden steeg met 7 percent en het aantal doden met 8 percent. Die evolutie mag zich niet doorzetten.

De logistiek is een heel belangrijke economische sector, goed voor 5,8 percent van het bruto binnenlands product en voor 4,4 percent van de werkgelegenheid. Het maritieme goederenvervoer kende in 2013 een stijging met 34 percent. Dat had vooral te maken met de toename van de tonnage en met de shortsea shipping. De binnenvaart kende de voorbije jaren ups en downs. De sector was getroffen door de economische crisis, maar kende een remonte in 2010. In 2011 en 2013 was er echter een ernstige terugval.

De minister wijst erop dat de kostprijs van de mobiliteit niet helemaal parallel loopt met de interne en externe kosten. Voor een dieselwagen betaalt men ongeveer 69% van zijn externe kosten, terwijl men voor een benzinewagen, door de lagere externe milieuschade en de hogere accijnzen, 150% van de veroorzaakte kosten moet betalen.

2. Focus op vlot en veilig

Het is de visie van de minister de focus te leggen op vier elementen.

Een eerste focus is de vlotte bereikbaarheid van de school en het werk. Als mensen voor het volledige traject alternatieven hanteren voor de auto, dan is dat positief. Men moet echter ook inspanningen doen voor combimobiliteit, waarbij men mensen ertoe verleidt om de auto voor minstens een deel van het traject te vervangen door alternatieven. De minister noemt dat 'slimme mobiliteit'. Daarom moet men sensibiliseren en inzetten op comfort en snelheid van de alternatieven. Men moet ook verkeerswisselaars uitbouwen waar men gemakkelijk de overstap kan maken van de auto naar een ander vervoermiddel.

Een tweede focus is de verkeersveiligheid. De cijfers van de eerste zes maanden van 2014 zijn niet goed. Vlaanderen scoort ook onder het gemiddelde van de andere Europese landen. Daarom wordt een verkeersveiligheidsplan uitgewerkt dat toegespitst is op de vijf E's: educatie en sensibilisatie (education), technologie en infrastructuur (engineering), handhaving (enforcement), gedragsverandering (engagement) en evaluatie (evaluation).

De derde focus is de noodzaak van investeringen, ondanks de besparingen. Daarbij ligt de klemtoon op de investeringen die, op basis van objectieve inschattingen, de grootste hefboom genereren voor mens en economie.

Een vierde focus is de ambitie om een slanke en wendbare organisatie uit te bouwen, ook bij de overheid. Dat impliceert integratie en efficiëntie.

3. Bereikbaarheid van school en werk

De dagelijkse verplaatsingen van thuis naar school en werk verdienen door het maatschappelijk en economisch belang alle aandacht van de minister. Die aandacht wordt in de beleidsnota vertaald in strategische en operationele doelstellingen.

3.1. Strategische doelstelling 1: tijds- en kostenefficiënt

Een eerste strategische doelstelling binnen de focus bereikbaarheid is dat men zich tijds- en kostenefficiënt verplaatst. Daarbij horen drie operationele doelstellingen: gecombineerde mobiliteit, netwerken verknopen en slimme kilometerheffing.

3.1.1. Operationele doelstelling 1: antwoorden op de mobiliteitsvraag

Vooreerst is het belangrijk om antwoorden te bieden op de mobiliteitsvraag. Het is belangrijk dat men korte verplaatsingen vaker te voet of met de fiets gaat doen. Daar staat tegenover dat men de zwakke weggebruikers een voldoende en veilige infrastructuur moet kunnen aanbieden.

Een vlotte bereikbaarheid van de plaatsen waar mensen werken, bijvoorbeeld de bedrijventerreinen, is heel belangrijk. Daarom moet men bij de vestiging van nieuwe bedrijventerreinen een geschikte locatie zoeken. Men moet de bedrijven aanmoedigen om aandacht te besteden aan alternatieven in het woon-werkverkeer. Dat kan concreet betekenen dat ze douches en fietsenstallingen ter beschikking stellen, maar ook dat ze plaats- en tijdsafhankelijk werken mogelijk maken. Dat laatste wil de minister aanpakken, samen met de minister van Werk. Ook de invoering van een mobiliteitsbudget kan daartoe bijdragen.

Binnen de Vlaamse Regering is men het erover eens dat het niet langer opgaat om het autogebruik en het autobezit de facto aan te moedigen via de fiscale weg. Hierover is natuurlijk overleg nodig met de federale overheid.

3.1.2. Operationele doelstelling 2: netwerken verknopen

Een tweede operationele doelstelling is het ontwikkelen van knooppunten van verkeer, verkeerswisselaars die een betere combimobiliteit mogelijk maken. Dat vereist complementariteit en een meer gevarieerd gebruik van de verschillende transportmodi. Het moet gemakkelijker worden om voor een deel van het woon-werktraject een alternatief te gebruiken voor de auto. In Opwijk heeft men dat op kleine schaal toegepast. Bij de vernieuwing van het treinstation door de NMBS kwam er een overdekte en bewaakte fietsenstalling en een parking voor 350 auto's. De fietspaden werden doorgetrokken tot aan het station en de dienstverlening door De Lijn werd verfijnd.

Ook het ter beschikking stellen van deelfietsen of deelauto's voor het voor- en na-transport maakt deel uit van dit concept. Dat was in het concrete geval van Opwijk niet het geval.

Belangrijk is een nauwe samenwerking tussen de NMBS en De Lijn. Op dat vlak zijn er al een aantal initiatieven genomen. De vervoersplannen en de investeringsplannen van beide ondernemingen worden op elkaar afgestemd. Op operationeel niveau wordt er werk gemaakt van efficiënte overlegstructuren om te werken aan een integrale vraaggestuurde mobiliteit, waarbij het aanbod van De Lijn en van de NMBS complementair zijn. Dat omvat tevens de ambitie om een geïntegreerd ticketingsysteem te realiseren, samen met De Lijn en de andere gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen.

3.1.3. Operationele doelstelling 3: slimme kilometerheffing

Een derde operationele doelstelling betreft een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens en personenwagens. Voor de personenwagens is meer onderzoek nuttig en nodig. Het is immers niet rechtvaardig dat iemand die de weg weinig gebruikt, evenveel verkeersbelasting betaalt. Het is ook niet verstandig dat de Vlamingen met de verkeersbelasting ook betalen voor het buitenlandse vervoer over de Vlaamse wegen. De bestaande obstakels mogen geen beletsel zijn om dat verder te onderzoeken.

De slimme kilometerheffing zal, zoals aangekondigd, doorgevoerd worden in 2016. Daartoe is een consortium aangesteld. Er zijn twee grote opties: de automatische nummerplatherkenning en een systeem van poortjes. Het is uiteraard de bedoeling om de inkomsten uit die heffing te besteden aan de weginfrastructuur.

3.2. Strategische doelstelling 2: betrouwbare en slimme netwerken

Een tweede strategische doelstelling binnen de focus bereikbaarheid gaat over sterke en betrouwbare netwerken die elke verkeersdeelnemer een garantie bieden op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing.

3.2.1. Operationele doelstelling 4: goed onderhouden en slimme netwerken

De vierde operationele doelstelling, die bij de tweede strategische doelstelling hoort, gaat over het goed onderhouden en exploiteren van de netwerken. Goed onderhoud kan voorkomen dat de kosten na verloop van tijd oplopen. Een programmatische aanpak is noodzakelijk, op basis van objectieve criteria. Het moet de bedoeling zijn om zoveel mogelijk de combinatie te maken met andere noodzakelijke werken.

Een belangrijk principieel uitgangspunt is dat elke ingreep aan de infrastructuur moet leiden tot meer verkeersveiligheid, of het nu gaat om minderhindermaatregelen, om een gecoördineerde aanpak van incidenten of om verkeerscommunicatie in het kader van werkzaamheden.

Het herdenken van het openbaarvervoersnetwerk betekent concreet dat men het begrip bereikbaarheid dient uit te werken. Het is de bedoeling dat het openbaar vervoer concurrentieel wordt ten opzichte van de auto door een betere afstemming van vraag en aanbod. De rode draad in deze beleidsnota is het realiseren van een vraaggestuurd aanbod, met een klemtoon op het woon-werktraject en het woon-schooltraject.

3.2.2. Operationele doelstelling 5: volledige netwerken

Een vijfde operationele doelstelling gaat over volledige netwerken. De meest probleemoplossende infrastructuurprojecten moeten prioritair worden uitgevoerd. Infrastructuurprojecten die het woon-werkverkeer verbeteren, moeten dus de hoogste prioriteit krijgen. Daaruit volgt een geografische focus op de Vlaamse Ruit, Brussel, Antwerpen en de projecten opgesomd in het regeerakkoord. In de beleidsnota heeft minister Weyts geen projecten opgesomd omdat het gaat om een visie-nota. Hij wil voorkomen dat er vooral gediscussieerd wordt over de concrete projecten. Bovendien zijn de investeringsprogramma's nog voorwerp van bespreking.

Het is de bedoeling om in te zetten op de projecten met het grootste hefboomeffect voor mens en economie. Daarom moeten de keuzes geobjectiveerd worden, onder andere op basis van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Het effect van de projecten wordt aan de hand van strategische en dynamische verkeersmodellen, op een wetenschappelijke manier onderzocht en doorgerekend.

3.2.3. Operationele doelstelling 6: slimme netwerken

Een zesde operationele doelstelling betreft het realiseren van slimme netwerken voor een vlotte en veilige doorstroming. Dat zijn netwerken die het verkeer aansturen zodat de beschikbare infrastructuur beter benut wordt. Concreet gaat het om de ontwikkeling van slimme verkeerslichten, vooral in de gebieden met de grootste congestieproblematiek, en om het ontwikkelen van slimme communicatienetwerken die het gecombineerd vervoer promoten. De data van de verschillende verkeersstromen moeten in een enkele database worden geïntegreerd, die in de toekomst een multimodaal reisadvies kan geven. Bij een file kan men bijvoorbeeld meedelen dat men sneller ter bestemming kan raken als men in een bepaald station de trein neemt.

3.2.4. Operationele doelstelling 7: doorstroming verzekeren

Ter verbetering van de doorstroming werden er al concrete stappen ondernomen door de voorganger van de minister. In samenwerking met de provincie zijn er al vijftien fietsautostrades aangelegd naar Brussel. Er zijn drie nieuwe tramlijnen naar en rond Brussel, onder andere een verbinding met Zaventem.

De aanpassing van de Brusselse ring zal beginnen op het stuk tussen de E40 in Woluwe en de verbinding met de E19 in Machelen. Ten slotte wordt ook het westelijk expresnet volledig uitgerold. Met die combinatie van vervoersmodi hoopt men de bereikbaarheid van Brussel te verbeteren.

3.2.5. Operationele doelstelling 8: toegankelijke netwerken

Een achtste operationele doelstelling houdt in dat genoemde netwerken ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Daarom moet men investeren in de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van haltes en voertuigen voor personen met een beperking. Het is de bedoeling om te leren van buitenlandse voorbeelden. Hij wil ook laten onderzoeken of men een centrale kan oprichten voor alle vervoersaanbieders, voor heel Vlaanderen of gedecentraliseerd per provincie.

4. Verkeersveiligheid

De tweede focus van het beleid is de verkeersveiligheid.

4.1. Strategische doelstelling 3: Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

De derde strategische doelstelling bestaat uit een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid, dat maximaal gebruikmaakt van de bevoegdheden die worden overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming.

4.1.1. Operationele doelstelling 9: Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

De negende operationele doelstelling is het oprichten van een Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Vandaag zijn er veel verschillende instellingen en vzw's die werken rond specifieke aspecten van verkeersveiligheid en die soms dubbel werk doen. Het is de bedoeling om de knowhow op het terrein te concentreren in een nieuw Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Dat huis zou vooral verantwoordelijk zijn voor het coördineren van de uitwerking van een nieuw Vlaams verkeersveiligheidsplan. Daarnaast zou het ook samenwerkingsverbanden moeten creëren met alle actoren die actief zijn op het vlak van verkeersveiligheid.

4.1.2. Operationele doelstelling 10: verkeersveilig ontwerpen

De tiende operationele doelstelling heeft betrekking op het verkeersveilig ontwerpen, 'engineering' in het Engels. Hier gaat het om de veiligheid en de kwaliteit van de wegen, waarbij de minister zich laat leiden door het STOP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, personenwagen). Elke ingreep aan de verkeersinfrastructuur moet leiden tot een verhoging van de verkeersveiligheid.

4.1.3. Operationele doelstelling 11: opleiding en sensibilisering

Een elfde operationele doelstelling houdt verband met educatie voor een veiliger verkeersgedrag. Dat gaat onder meer over een hervorming van de rijopleiding. Dit gebeurt in overleg met alle relevante partners, om een zo breed mogelijk draagvlak te realiseren. Levenslang leren en een doelgroepgerichte vorming en sensibilisering vormen de beste garantie voor een succesvolle carrière als verkeersdeelnemer.

4.1.4. Operationele doelstelling 12: handhaving

Een twaalfde operationele doelstelling gaat over de handhaving van het verkeer. Een efficiënt verkeersveiligheidsbeleid staat of valt namelijk met handhaving. Instrumenten zoals trajectcontrole hebben een draagvlak bij een ruim deel van de bevolking. Daarop wil de minister maximaal inzetten.

Daarin past ook een rijbewijs met punten. Het federaal regeerakkoord spreekt over een rijbewijs met punten, maar er is geen echt engagement. Zoveel mogelijk entiteiten zullen de druk hoog moeten houden om ervoor te zorgen dat het rijbewijs met punten er komt.

4.1.5. Operationele doelstelling 13: evaluatie en monitoring

Een dertiende operationele doelstelling gaat over de evaluatie en de monitoring van een effectief veiligheidsbeleid. Op dat vlak kan Vlaanderen zeker nog meer doen. Het is de bedoeling te leren uit statistieken en cijfers. Op basis van een ongevallenanalyse kan men onderzoeken wat de oorzaak is van de ongevallen op een welbepaalde plaats. Bijvoorbeeld: heeft een ongeval te maken met infrastructuur of met onaangepast rijgedrag?

4.1.6. Operationele doelstelling 14: norm- en gedragsverandering

De veertiende operationele doelstelling houdt verband met engagement – de vierde – tot gedragsverandering. Dat heeft betrekking op al het voorgaande. Het verkeersveiligheidsbeleid heeft nood aan een veiligheidscultuur en een kwaliteitscultuur.

5. Investerings voor mens en economie

De investeringen voor mens en economie vormen de derde focus van het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

5.1. Strategische doelstelling 4: leefbaarder Vlaanderen

Een vierde strategische doelstelling heeft betrekking op investeringen in mens en leefomgeving, om bij te dragen tot een leefbaarder Vlaanderen. Het gebruik en de aanleg van infrastructuur kan een belangrijke negatieve impact hebben op de leefbaarheid en het leefmilieu.

5.1.1. Operationele doelstelling 15: waterbeleid en waterbeheersing

De vijftiende operationele doelstelling betreft het integraal waterbeleid en de waterbeheersing. Daarnaast omvatten de openbare werken ook noodzakelijke investeringen in het beschermen tegen overstroming. Dat komt aan bod in het onderdeel over waterbeheersing en leefmilieu.

De bevolking moet worden beschermd tegen overstromingen en eveneens tegen waterschaarste. Schommelingen in het waterpeil moeten zoveel mogelijk beperkt worden. Het risico op waterschaarste en op overstromingen moet worden onderzocht. De kust moet beschermd worden tegen overstromingen, onder andere door een versnelde aanpak van de zandopspuitingen. Het achterland moet beschermd worden tegen overstromingen vanuit de zee door de Vlaamse kusthavens.

Dat beleidsonderdeel omvat tevens het masterplan Vlaamse Baaien. Dat moet beter wetenschappelijk onderbouwd worden, in het kader van nieuwe innovatieve ontwikkelingen in de kustzone en op zee. Daarbij moet er ook aandacht zijn voor de mogelijke financiering.

5.1.2. Operationele doelstelling 16: leefomgeving

De zestiende operationele doelstelling luidt: investeren met aandacht voor de leefomgeving. Dat gaat bijvoorbeeld over de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden. Op dat vlak is er samenwerking met het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE). Er zijn ook ecologische bermbeheersplannen die de biodiversiteit in de bermen moeten beschermen. Bij werkzaamheden is het de bedoeling het watergebonden infrastructuurnetwerk van de waterwegen en de havens te vergroenen.

Ook de aanpak van de geluidshinder valt onder deze doelstelling. Gelukkig beschikken we ook over de nodige technologie, aldus de minister. Zo worden de wegverhardingen steeds geluidsarmer en worden de geluiden van de trams geabsorbeerd in een soort van kussens.

5.1.3. Operationele doelstelling 17: luchtkwaliteit en groene energie

Een zeventiende operationele doelstelling gaat over investeren in luchtkwaliteit en vergroening van de energie. Vlaanderen moet een bijdrage leveren voor de beperking van de uitstoot van stikstofdioxide, ozon en fijn stof en aan het luchtkwaliteits-

plan. Dat gebeurt onder meer in samenwerking met de Antwerpse en de Gentse haven. Het voertuigenpark van De Lijn wordt verduurzaamd. Voor het netwerk van elektrische oplaadpunten werden er samen met de minister van Innovatie stappen gezet.

5.1.4. Operationele doelstelling 18: recreatieve netwerken

Een achttiende operationele doelstelling gaat over het gebruik van de infrastructuur als schakel in recreatieve netwerken. Het recreatief gebruik van de waterwegen en de kust wordt steeds belangrijker. Op dat vlak zijn nog altijd verbeteringen mogelijk.

5.2. Strategische doelstelling 5: economische en logistieke netwerken

Een vijfde strategische doelstelling betreft de investeringen in economische en logistieke netwerken, voor een coherent multimodaal vervoersbeleid. Het is de bedoeling een vlotte verkeersdoorstroming en een zo milieuvriendelijk mogelijk transportsysteem te realiseren. Elke vervoersmodus moet op zijn sterktes aangewend worden. Een kostenefficiënte, snelle en comfortabele overslag tussen de diverse vervoersmodi moet mogelijk worden.

5.2.1. Operationele doelstelling 19: Europese transportinfrastructuur

Een negentiende operationele doelstelling luidt dat de investeringen moeten ingepast worden in het Europese transportinfrastructuurnetwerk. De Europese ondersteuning is trouwens toegenomen. Vlaanderen bevindt zich op heel wat strategische verkeersassen, zowel voor het wegverkeer als voor de binnenvaart. Daarom komt het ook in aanmerking voor Europese ondersteuning, bijvoorbeeld in het kader van het TEN-T-netwerk.

Het plafond voor de Europese tussenkomst is opgetrokken van 20 naar 40 percent. Vlaanderen zal voor de volgende subsidieronde eind december een dossier indienen ter waarde van 600 miljoen euro Europese subsidie. Het gaat om een tussenkomst in het Seine-Scheldeproject, in de nieuwe zeesluis in Gent-Terneuzen, voor de bruggen over het Albertkanaal en voor de laatste fase van het Deurganckdok. De Europese coördinator werd rondgeleid langs de diverse Vlaamse investeringsprojecten en dat heeft duidelijk vruchten afgeworpen.

5.2.2. Operationele doelstelling 20: multimodaal Vlaams vervoersbeleid

Een twintigste operationele doelstelling gaat over multimodaal Vlaams vervoersbeleid. Dat impliceert duurzame logistiek. Daarom wil minister Weyts de transportbehoeften sturen door een goed vestigingsbeleid. Daarnaast wil hij maximaal inzetten op bundeling van lading en op het tegengaan van leeg transport. Ook hier is het de bedoeling om elke modus op zijn sterktes aan te wenden en om een kostenefficiënte overslag te maken. Het binnenvaartverkeer biedt op dat vlak nog heel wat mogelijkheden.

5.2.3. Operationele doelstelling 21: innovatieve logistieke concepten

Een eenentwintigste operationele doelstelling gaat over duurzame logistiek, met oog voor innovatie. In samenwerking met het departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI) moet men inzetten op wetenschappelijke studies en op het faciliteren van proefprojecten in verband met combimobiliteit van binnenvaart en vrachtverkeer.

5.2.4. Operationele doelstelling 22: zeehavens

De tweeëntwintigste operationele doelstelling betreft de ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens. Het verzekeren van de maritieme toegang blijft prioritair. Er moet constant gebaggerd worden, ook al zijn de middelen beperkt.

Men dient ook te beseffen dat een groot deel van de sluisinfrastructuur verouderd is. Dat geldt voor de zeeluisen, maar ook voor de sluisen in het binnenland. Er wordt een project uitgewerkt, maar dat is een dure aangelegenheid. Men dient keuzes te maken.

5.2.5. Operationele doelstelling 23: waterwegen

Een drieëntwintigste operationele doelstelling is het gebruik van de waterwegen als economisch weefsel en schakel in de logistieke netwerken. Er zijn zeker opportuniteiten voor een bedrijfszekere waterweginfrastructuur, een gerichte uitbouw van het waterwegennet en het stimuleren van innovatie in het kader van de binnenvaart. Er zijn ook nog heel wat efficiëntiewinsten mogelijk door het gebruik van de binnenvaart als alternatieve modus. Daarom wordt er zwaar geïnvesteerd in het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal. Dat kan leiden tot een vlottere doorstroming van het vrachtverkeer.

5.2.6. Operationele doelstelling 24: spoorwegen

Een vierentwintigste operationele doelstelling ziet de spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken. Het vervoersplan moet over drie jaar aangepast worden. Gezien de budgettaire keuzes op federaal vlak is vooral het investeringsplan belangrijk. Misschien is het mogelijk om bepaalde keuzes te faciliteren door te wijzen op de combi-effecten voor de Vlaamse mobiliteit. Misschien kan Vlaanderen aansluiten bij of in de plaats treden van bepaalde lijnen, als ook de omgekeerde beweging mogelijk is.

5.2.7. Operationele doelstelling 25: luchthavens

Een vijfentwintigste operationele doelstelling ziet de Vlaamse luchthavens als steeds belangrijker transportmiddel voor onze economische prestaties. Het komt erop aan om te investeren in infrastructuur en in ontsluiting, ook voor het openbaar vervoer.

6. Slagkrachtige overheid

Inzake de vierde focus, een slagkrachtige overheid, wil de minister kort zijn. Het gaat over een planmatige aanpak, over meer efficiëntie. Het internationale beleid biedt kansen, zeker op het vlak van de financiering. Een goed voorbeeld is de samenwerking met Frankrijk rond de Seine-Scheldeverbinding. Dat moet een soort van waterautostrade worden over de twee landen. Dat vierde beleidsonderdeel houdt voorts verband met het feit dat de bevoegdheden van de zesde staatshervorming in een Vlaams reglementair kader moeten worden gegoten en met het realiseren van de doelstellingen in een vernieuwende regelgeving.

II. Bespreking

1. Algemeen

1.1. Uitgangspunten

De heer *Dirk de Kort* noemt de beleidsnota een voortzetting van een positief beleid in de voorbije jaren. Hij acht dat een gezonde keuze. Intensief overleg met alle betrokkenen blijft evenwel in alle stadia van belang. Hij vindt het wel een beetje jammer dat veel zaken vaag blijven, al begrijpt hij dat de minister en zijn medewerkers het beleidsveld nog beter moeten leren kennen. Met de BBC worden lokale besturen gedwongen om zeer concrete plannen en meetbare indicatoren af te leveren. In de beleidsnota mist het lid die meetbare indicatoren. Hij verwacht voor het volgende werkjaar een solider werkdocument (beleidsbrief).

De heer *Renaat Landuyt* vindt het fijn dat de beleidsnota goed opgebouwd en niet overdreven uitgebreid is.

Algemeen merkt het lid op dat er soms sprake is van Vlaamse overheid, soms van Vlaamse Regering en soms van een ik-perspectief. Moet daaruit iets afgeleid worden inzake krachtdadigheid of consensuskwesties? Staat de minister misschien alleen met bepaalde visies?

De *minister* legt uit dat zijn beleidsnota de accenten aangeeft hij wil leggen en de keuzes die hij in deze bestuursperiode wil maken. Hij wil kiezen voor die zaken die het grootste hefboomeffect creëren voor mens en economie. Het begrip 'ik' wordt gebruikt wanneer een eigen beleidskeuze wordt aangegeven. De teksten waren oorspronkelijk in de wij-vorm opgesteld. Het begrip 'Vlaamse Regering' werd gebruikt voor beleidskeuzes met een regeringsperspectief. Het begrip 'Vlaamse overheid' geeft aan dat een of meer entiteiten van de Vlaamse overheid op het terrein concrete zaken zullen realiseren.

De heer *Joris Vandenbroucke* vindt de beleidsnota bondig en duidelijk. Hij maakte een word cloud op basis van de tekst. De meest gebruikte woorden zijn verkeersveiligheid, wegen en logistiek. Minder vaak gebruikte termen zijn het STOP-principe, duurzaam, tram en openbaar vervoer. De ambities inzake logistiek zijn heel duidelijk. Er zijn duurzaamheidsaccenten en concrete investeringen aangegeven. De heer Vandenbroucke mist evenwel een toekomstbeeld in de beleidsnota. Waar wil de minister staan in 2019? Er is geen enkele concrete doelstelling geformuleerd over de afname van het fileleed. De meerderheid van het parlement heeft de mond vol van het mislukken van de modal shift, maar biedt geen beeld van wat zij dan wel wil bereiken. Hoe groot moet het aandeel van het openbaar vervoer zijn in 2019, na de genoemde grote kwaliteitsoperatie?

De heer *Mathias De Clercq* stipt het belang aan van de grote uitdagingen met het oog op leefbaarheid, levenskwaliteit, bereikbaarheid en economisch perspectief. De minister legt de vinger op de wonde en legt de link met wat er op de wegen gebeurt. Dat vindt het lid positief. Hij meent dat er voldoende hefboomen zijn om aan te tonen dat verandering kan.

Na de antwoorden van de minister op de vele vragen van de leden concludeert de heer *Dirk de Kort* dat men zich voortdurend moet afvragen of Vlaanderen het inderdaad beter doet dan vroeger het federale niveau. Die spiegel is nodig. De beleidsnota kan in elk geval meer duidelijke doelstellingen en indicatoren gebruiken. Ook de verwachtingen ten aanzien van agentschappen, van De Lijn, en andere mogen helderder geformuleerd worden. Hoe moeten zij bijdragen tot de doelstellingen van het beleid? Het moet bekend zijn hoe die entiteiten ertoe komen om met

de beschikbaar gestelde middelen een beter resultaat te leveren. De beschikbare middelen zijn schaars. De overheden kijken onderling naar elkaar en de burger betaalt niet zelden de rekening van al die maatregelen op maatregelen. De overheid draagt de verantwoordelijkheid om efficiënt met de middelen om te springen. Ook leefbaarheid moet meer in de kijker staan, en ook daar moet duidelijk zijn hoe de bedoelde entiteiten daartoe bijdragen. De heer de Kort pleit voor een financiële toets en een leefbaarheidstoets ten aanzien van de diverse agentschappen.

De opmerkingen over de indicatoren in de beleidsnota en de focus op entiteiten zegt minister *Ben Weyts* ernstig te nemen.

1.2. Indicatieve meerjarenprogramma's

De heer *Björn Rzoska* verzoekt de minister dringend het indicatief driejarenprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer aan het parlement te bezorgen. Dat moet een licht werpen op de planning en de timing van projecten, en op welke projecten nog effectief doorgaan. Voor het Agentschap Wegen en Verkeer is in een besparingsoperatie ten belope van 3,5 miljoen euro voorzien. Het is niet duidelijk wat dat moet inhouden. Hij kan ook niet inschatten wat de quick wins, die een besparing van 1 miljoen euro moeten realiseren, inhouden voor de doelstelling volledige netwerken.

De heer *Lode Ceysens* informeert naar missing links die in het regeerakkoord zijn opgenomen. De heer Ceysens wil het meerjarenprogramma kennen vooraleer er over de begroting gedebatteerd moet worden.

Ook de heer *Joris Vandenbroucke* informeert naar de indicatieve timing voor de realisatie van de missing links.

De heer *Mathias De Clercq* vraagt of minister Weyts de quick wins die voor Antwerpen vooropgesteld worden, wil doortrekken naar andere gebieden in Vlaanderen? Inspraak van lokale overheden moet daarin mogelijkheden bieden op grote winst.

Minister *Ben Weyts* meldt dat de indicatieve investeringsprogramma's in opmaak zijn. Eens definitief, zullen ze ter beschikking gesteld worden van de parlementsleden. De heer *Dirk de Kort* vraagt of de indicatieve meerjarenprogramma's, zoals in het verleden, voor de stemming van de begroting in de plenaire vergadering beschikbaar zullen zijn. De *minister* vraagt zich af of dit haalbaar is.

Hij wil in de investeringsprogramma's tot een objectivering van de keuzes komen. De focus bij de investeringsprogramma's zal worden gelegd op de investeringen die het grootste hefboomeffect creëren voor het woon-werkverkeer, het woon-schoolverkeer en die investeringen die de economie op een duurzame manier versterken en ondersteunen. Hij wil hierbij kijken naar een goede mix tussen quick wins en grote en noodzakelijke investeringen, daarbij ook naar kleinere quick wins zoals bij het Masterplan 2020 Antwerpen.

Mevrouw *Annick De Ridder* is ervan overtuigd dat quick wins in de Antwerpse verkeersproblematiek een uitweg bieden met snelle en fileverlichtende maatregelen, en dat zij bij alle grote infrastructuurwerken in alle provincies zullen meegenomen worden.

De heer *Mathias De Clercq* vindt de methodiek voor de regio Antwerpen met de quick wins die er gedetecteerd en gerealiseerd worden, een goede werkwijze. Hij zou ze ook voor andere regio's graag in kaart gebracht zien. Hoe ziet de minister dat?

De suggesties over de quick wins neemt de *minister* mee. De quick wins moeten deel uitmaken van wat er gebeurt inzake de investeringsprogramma's. Ze omvatten een mix van onderhoudswerken en fundamentele werken maar moeten ook vanuit het hefboomeffect bekeken worden. De grootste return on investments doet aannemen dat de quick wins meegenomen worden.

1.3. Samenwerking met de federale overheid

De heer *Mathias De Clercq* steunt de doelstelling tot het verknopen van netwerken, waarvoor ook op de NMBS wordt gerekend. Dat vraagt samenwerking met de federale instanties. Heeft de minister al contact gehad met federaal Mobiliteitsminister Jacqueline Galant? De *minister* bevestigt dat hij voor een aantal zaken afhankelijk is van samenwerking met het federale niveau. Een eerste afspraak met minister Galant werd vastgelegd.

2. Doelstellingen en keuzes mobiliteitsbeleid

De heer *Marino Keulen* stelt dat als Vlaanderen een topregio wil zijn en blijven, het op grootschaligheid moet mikken. Nederland klopt België op dat punt. De Nederlanders realiseerden een gigantische inhaalbeweging in de voorbije tien jaar wat betreft performant openbaar vervoer, maar net zo goed wat investeringen aangaat in extra capaciteit van de wegen en andere verkeersmodi. Het is in Vlaanderen zaak vooruitgang te boeken in de grote dossiers zoals Oosterweel, de noordzuidverbinding en vele andere missing links. De tijd van studie en voorbereiding moet zijn beslag kennen. In het licht van grootschaligheid, blijft verkeersveiligheid een cruciaal aspect. De minister blijft sterk inzetten op fietspaden en dergelijke.

De heer *Dirk de Kort* heeft een bedenking bij 'economische en logistieke netwerken', de vijfde strategische doelstelling. Voor de geïntegreerde infrastructuurprojecten die op lange termijn moeten worden opgezet, is overleg met diverse overheidsniveaus nodig. Een infrastructuurplan moet uitgaan van economische opbrengsten en kosten, en de berekening moet voor alle modi op dezelfde manier gebeuren, stelt het lid.

De heer *Björn Rzoska* koesterde zekere verwachtingen toen de minister werd aangesteld. Hoewel de beleidsnota zeker ook positieve elementen bevat, is hij al bij al teleurgesteld. In tijden van krapte moeten er keuzes gemaakt worden en dat is volgens het lid niet gebeurd. Het is een voortzetting van de vorige legislatuur: geen heldere keuzes, geen duidelijke hiërarchie en doelstellingen die haaks op elkaar staan in het beleid, het budget en de beslissingen. In het hoofdstuk 'De tijd van de mobiliteit' erkent minister Weyts dat Vlaanderen bijna stilstaat. De feiten zijn gekend: een toenemend aantal auto's, steeds meer bedrijfswagens en economische schade van files. Tegelijk staat in de beleidsnota letterlijk dat de minister autogebruik niet wil ontraden, maar wel waardige, veilige en betrouwbare alternatieven wil aanbieden. Dat illustreert het en-enverhaal dat de minister wil brengen, stelt het lid. De fractie Groen is niet antiauto, maar wil een overheid die stuurt naar andere modi waar het kan en efficiënter blijkt.

De heer *Joris Vandenbroucke* vindt de volgende zin uit de beleidsnota eveneens typerend voor het beleid: "Ik wil de wagengebruiker niet afraden om zijn wagen te gebruiken, maar ik wil wel waardige, veilige en betrouwbare alternatieven aanbieden.". Dat toont aan dat de minister niet sturend wil optreden. Die visie op de bewuste alternatieven lijken het lid eng en louter gestoeld op een besparingslogica. Er zijn ook hiaten. Zo gelooft de heer Vandenbroucke sterk in het concept van de gedeelde mobiliteit, maar dat komt bitter weinig aan bod in de nota. Een transitietraject naar een duurzame mobiliteit ontbreekt.

Volgens mevrouw *Annick De Ridder* vergt de toenemende fileproblematiek inspanningen en investeringen in infrastructuur om de modal shift alsnog te realiseren. Ook op het gebied van verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit ziet het lid belangrijke uitdagingen. Dat alles zit vervat in de duidelijke beleidslijnen, de keuzes en het en-enverhaal in de beleidsnota, zoals de realiteit van een sterk verstedelijkt Vlaanderen vraagt. In eerste instantie streeft minister Weyts naar evenwicht wat betreft de combinatie van de verschillende transportmodi. Er wordt stevig ingezet op de alternatieven voor de auto, maar de aanpak is net iets anders. De keuze voor het openbaar vervoer is een expliciete en positieve keuze en gaat niet uit van de bestraffing van autogebruik. Ze moet aangespoord worden door factoren als stiptheid, kwaliteit, vraaggerichtheid en toegankelijkheid. Beleid op maat van de klant is het streven. Het maken van boude keuzes in tijden van budgettaire krapte, kan het lid waarderen. Zo wordt ervoor geopteerd om meer dan vroeger beslissingen rond investeringen te laten afhangen van objectieve parameters. Er wordt telkens een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt die zal meespelen in de afweging.

Mevrouw *Karin Brouwers* leest dat de minister voornamelijk wil investeren in de projecten met het grootste hefboomeffect op mobiliteit en verkeersveiligheid. Dat is interessant, maar het doet de vraag rijzen of dat principe al is toegepast op wat in het regeerakkoord staat. Voorts is het plan opgevat om bijkomende openbaarvervoersverbindingen te zoeken. Het lid gaat ervan uit dat het vooral om busverbindingen gaat. Die zouden dan gelinkt worden aan ideeën van verknoping en alternatieven op de knooppunten, zoals leenfietsen en dergelijke. Dat zou wel iets concreter mogen worden uitgelegd.

Minister *Ben Weyts* antwoordt dat hij voor de concrete doelstellingen in het mobiliteitsbeleid, conform het regeerakkoord, uitgaat van de Pact 2020-doelen. Het regeerakkoord voorziet in een actualisatie van de indicatoren op basis van de gewijzigde externe omstandigheden en dit na overleg met de SERV en de Verenigde Verenigingen. De laatste jaren zijn er vragen gerezen rond de haalbaarheid van die doelen. Voorlopig gelden echter de gekende doelen. De keuzes voor de komende vijf jaar zitten in een logische volgorde. Over de werk- en schoolbereikbaarheid wordt regelmatig de kritiek gehoord dat de minister kiest voor verschillende vervoersmodi met een voordeel voor de auto. De minister vertrekt echter vanuit een combimobiliteitsidee. De minister wil niet vermanend maar verleidend te werk te gaan om minstens een deel van het traject met duurzame vervoersalternatieven te doen.

De minister zal investeren in een beter openbaar vervoer, met nadruk op snelheid en comfort. Hij wil veilige en comfortabele fietsinfrastructuur en overstap-punten tussen de modi. Daarnaast zal er worden voorzien in een alternatief voor de bedrijfswagen met het mobiliteitsbudget. Hij wil multimodale en zo mogelijk gepersonaliseerde informatie aanbieden op maat aan de reiziger en zijn realtime behoeften. Er is de kilometerheffing en de wegbeprijzing met een vignet of met een heffing per kilometer. Er wordt daarover overleg gepleegd met de andere gewesten. Er wordt onderzocht of een slimme kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd.

De heer *Björn Rzoska* stelt dat het niet erom gaat te vermanen, maar wel om meer te sturen. Wat is het uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid? Hanteert de minister het STOP-principe? Dat geeft een duidelijke hiërarchie aan van de vervoersmodi. Of staan die voor de minister op gelijke voet? Het lid leest in het regeerakkoord tegenstrijdige passages. Enerzijds staat er iets over de complementariteit van de vervoersmodi, die als gelijkaardig beschouwd worden, terwijl elders dan weer aan het STOP-principe gerefereerd wordt. De heer Rzoska meent dat die tegenstrijdigheid juist het en-enverhaal symboliseert.

De heer *Joris Vandenbroucke* vindt eveneens dat de beleidsnota te weinig sturend werkt. Voor het en-en-en-verhaal waarover de minister het heeft ontbeert Vlaanderen volgens het lid de ruimte en de middelen. De auto wordt 'de kleine prins' genoemd, en men gaat ervan uit dat 'iedereen' er wel een heeft. De realiteit is echter dat één op zes Vlamingen geen wagen heeft en wie er wel een heeft steeds meer in de file staat. Meer sturend optreden is nodig om de mensen ertoe aan te zetten de auto ook meer te laten staan, meent het lid. Hij onderstreept dat daarmee geen antiautoverhaal geschreven wordt. Zelf staat hij achter het concept van de zelfrijdende wagen omdat het de mogelijkheid biedt die op een aantal trajecten efficiënter in te zetten.

Minister *Ben Weyts* benadrukt dat het STOP-principe wel degelijk in het regeerakkoord vervat zit en ook hij vindt dat met het oog op de verkeersveiligheid meer dan terecht. In de afgelopen tien jaar is geen enkele vooruitgang geboekt op het vlak van verkeersdoden onder de zwakke weggebruikers. Daarop ligt de focus. Hij wil tegelijk ook de aandacht richten op de aanpak van de congestieproblemen en jobbereikbaarheid. Daarom wordt ook niet meteen de wagen van tafel geveegd. Men probeert in eerste instantie wel ten minste voor een deel van het woon-werktraject de wagengebruiker te verleiden tot alternatieven. Daarvoor is bovendien een ruim draagvlak te vinden. Er is wel degelijk sturing via het budget met de kilometerheffing, het mobiliteitsbudget en dergelijke, zij het vanuit een pragmatische visie.

3. Bereikbaarheid bedrijven, Shuttledecreet en Pendelfonds

3.1. Bedrijventerreinen

Mevrouw *Martine Fournier* vraagt uitleg over de toegankelijkheid van bedrijventerreinen. Voor nieuwe bedrijventerreinen wil de minister een goede ontsluiting verzekeren. Wat gebeurt er met de bestaande? Mevrouw Fournier vraagt om maximaal te blijven inzetten op het Pendelfonds.

De *minister* meent dat bedrijventerreinen meestal goed bereikbaar zijn over de weg, maar moeizamer met andere modi. Een deel van de terreinen zijn in meerdere of mindere mate bereikbaar met het openbaar vervoer en zijn in principe ook steeds te voet of met de fiets bereikbaar. Er wordt geval per geval nagegaan of de terreinen in kwestie ook voldoende veilig bereikt kunnen worden met die alternatieven. Indien noodzakelijk kan de bereikbaarheid verhoogd worden met ingrepen in de infrastructuur. De bereikbaarheid kan worden verhoogd door een verhoging van het aanbod inzake openbaar vervoer. Hierbij wordt de afweging investering ten opzichte van de return en een kostenbatenanalyse gemaakt. Indien ze niet bereikbaar zijn kan een systeem worden toegepast waarbij vanaf een bepaald knooppunt van openbaar vervoer een bediening via busjes en/of fietsen wordt georganiseerd. Dat was de oorspronkelijke bedoeling van het Shuttledecreet.

In verband met de bereikbaarheid wil de minister twee zaken benadrukken. Er zal een onderzoek worden uitgevoerd om na te gaan welke bedrijfsterreinen onvoldoende bereikbaar zijn met de zogenaamde alternatieve vervoermiddelen en welke in aanmerking kunnen komen om op een zinvolle wijze met een shuttle, bus of fiets te bedienen. Er zal worden nagegaan op welke wijze de implementatie kan gebeuren. Wellicht is het aangewezen om de bestaande ad-hocinitiatieven op de een of andere wijze te integreren.

3.2. Pendelfonds en Shuttledecreet

De heer *Björn Rzoska* stelt vast dat het Pendelfonds op de begroting voor 2015 306.000 euro inlevert ten opzichte van 2014. De overheden die het fonds inschakelen om woon-werkverkeer te organiseren van en naar minder ontsloten gebieden, blijken bijzonder tevreden. De projecten ter zake blijken een succes. Het lid

begrijpt derhalve niet dat een minister die stelt daarop te willen inzetten, toch in die mate beknot op het concept.

De heer *Joris Vandenbroucke* zegt dat de verhouding tussen het Pendelfonds en het toekomstige Shuttlefonds in de beleidsnota niet wordt geduid. Het ontwerp van Shuttledecreet moest eind vorige legislatuur nog ingediend worden in het parlement, maar dat is niet gelukt. Er is wel al veel voorbereidend werk gebeurd. Wordt het nog ingediend of ziet de minister het anders? Wat gebeurt er dan met het Pendelfonds?

De heer *Mathias De Clercq* onderstreept het belang van het Pendelfonds en verwijst naar het wetenschapspark Ardoyen bij Gent. Daar gebeuren miljoeneninvesteringen van privéspelers en raken dagelijks 250 mensen via collectief vervoer op het werk. Dit zijn onder meer toponderzoekers en expats. Het lid hoopt dat er geen vermindering van middelen in het verschiet ligt voor een dergelijk goed lopend initiatief. De overheid heeft ter zake een faciliterende rol.

De *minister* stelt dat voor het Pendelfonds de doelstellingen van modal shift behouden blijven en dat de lopende engagementen worden gehonoreerd. Als werk-instrument moet het echter voldoende kritisch worden benaderd. De vermindering van het budget 2015 moet worden gekaderd in een nog te benutten budget van 7,5 miljoen euro, dat aanwezig is het Pendelfonds.

3.3. Mobiliteitsbudget en vervoersplannen

De heer *Paul Van Miert* leest onder operationele doelstelling 1 dat met betrekking tot de invoering van een mobiliteitsbudget nog een aantal hindernissen te nemen zijn. Zo zijn er fiscaliteit, sociale zekerheid en arbeidswetgeving. N-VA meent dat ook ten aanzien van bedrijven en hun personeel er nog drempels moeten worden weggenomen om een vervoersplan op te stellen.

De heer *Dirk de Kort* zegt dat CD&V blij is dat in de beleidsnota het stimuleren van het mobiliteitsbudget is meegenomen. Ook mevrouw *An Christiaens* vertolkt de tevredenheid van CD&V daarover. Het proefproject van minister Hilde Crevits tijdens de vorige bestuursperiode kende een daverend succes. De vijf deelnemende bedrijven zagen het aandeel van autogebruikers in hun personeel met 37 percent dalen. Het initiatief ligt echter federaal. Er is een wetsvoorstel ingediend ter zake. De minister zou overleg plegen met de federale collega's, om de timing te bespoedigen. Het lid dringt erop aan het initiatief niet te laten afkoelen.

Ook mevrouw *Martine Fournier* gaat in op de link tussen mobiliteit en de bedrijfs-wereld. Er wordt maximaal ingezet op woon-werkverkeer en dat juicht ze toe. De bedrijven ziet de minister als partners. Hoe ziet de minister de rol van de bedrijven in de engagementen?

De *minister* staat voor een actieve betrokkenheid van bedrijven bij hun mobiliteit. Er wordt daarom werk gemaakt van gemeenschappelijke engagementen tussen de overheid en bijvoorbeeld bedrijvenzones of een havengebied. Er zijn geen drempels voor een bedrijf om een bedrijfsvervoersplan op te stellen en uit te voeren. Bij de provinciale mobiliteitspunten kunnen ze gratis een 'mobiscan' van hun bedrijf laten uitvoeren.

De heer *Björn Rzoska* noemt het mobiliteitsbudget een interessant instrument, met een link naar het federale niveau, vanwege de fiscaliteit die eraan gekoppeld is. Groen raadt aan om in het mobiliteitsbudget een ontradend effect in te bouwen. De duurzame modi die gehanteerd worden binnen de marges van het mobiliteitsbudget zouden meer ondersteuning kunnen genieten, en andere modi kunnen ontraden worden. Het lid herinnert aan een rapport van de OESO dat in dezelfde

richting stuurde. Er was heel wat kritiek op de fiscaliteit voor bedrijfswagens. Op Vlaams niveau werden wenkbrauwen gefronst bij het feit dat alle vervoersmodi ondersteuning genieten. Ook daar vroeg de OESO zich af waarom de keuzes ter zake niet scherper werden gesteld.

Het mobiliteitsbudget met zijn doelstelling, een vrije keuze van de besteding van een bepaald budget aan te bieden, is voor de *minister* een voldoende doelstelling op zich om te realiseren. Een bijkomende stap dreigt het project onder zijn eigen gewicht te doen bezwijken.

3.4. Plaats- en tijdsonafhankelijk werken

De beleidsnota heeft het ook over plaats- en tijdsonafhankelijk werken – telewerken. Het interesseert de heer *Dirk de Kort* hoe de minister dat denkt te formaliseren en stimuleren.

Fietsverplaatsingen worden aangemoedigd voor woon-werkverkeer. Telewerken krijgt een plaats. De minister kan als deel van de Vlaamse overheid een belangrijke rol spelen in de sensibilisering ter zake, met name als werkgever. Het is een mogelijk antwoord op de mobiliteitsuitdaging, aldus de heer *Mathias De Clercq*. Naast fietsen is ook collectief vervoer een optie.

Volgens minister *Ben Weyts* biedt het plaats- en tijdsonafhankelijk werken perspectieven om het aantal woon-werkverplaatsingen te verminderen, meer te spreiden in de tijd of om de verplaatsingsafstand te verminderen, zoals door te werken in satellietkantoren. Bij het VIM loopt tot oktober 2015 het ICOMflex-project dat vraag en aanbod van telewerk mogelijkheden voor bedrijven ondersteunt. Dit, door bewustzijn te creëren over de mogelijkheden die telewerken biedt en door de methodes en kennis te leveren die noodzakelijk zijn om flexibel werken in de praktijk om te zetten. Op basis van de evaluatie van dat project zal worden nagegaan welke bijkomende maatregelen nodig zijn. Uit de rondetafel die op het einde van vorige legislatuur werd georganiseerd, kan worden onthouden dat de tariefsystemen bij de spoorwegen een knelpunt zijn. Met de federale overheid zal worden onderzocht of en hoe aan deze vraag naar meer flexibele producten kan worden tegemoetgekomen.

4. Betere samenwerking in het openbaar vervoer

4.1. De afstemming van De Lijn op de NMBS

Combimobiliteit zet een betere afstemming van de diverse vervoersmodi inzake openbaar vervoer mee centraal, aldus mevrouw *Annick De Ridder*. De uitspraken van minister Galant over het schrappen van bedieningen en het vervangen van lijnen van de NMBS door De Lijn, verrasten haar. Een efficiëntieoefening is nooit negatief, maar het mag niet de bedoeling zijn besparingen door te schuiven. Proactief overleg lijkt haar van bijzonder groot belang in dat verband. Ziet de minister mogelijkheden voor efficiëntiewinst door een betere samenwerking tussen De Lijn en de NMBS?

De heer *Joris Vandenbroucke* stelt zich vragen over de aangekondigde federale besparingen bij de NMBS. Wat betreft de structuur van het openbaarvervoersysteem, beschouwt minister Weyts het aanbod van de NMBS als de ruggengraat, waarop De Lijn haar netwerk aantakt. Wat vindt de minister van het idee van minister Jacqueline Galant, om afbreuk te doen aan die ruggengraat? Op het Vlaamse niveau ontbreekt het budget om dat op te vangen.

De *minister* herinnert eraan dat de samenwerking of afstemming tussen De Lijn en de NMBS in de commissie al ter sprake is gekomen¹. De afwezigheid van enige betrokkenheid bij de opmaak van het vervoersplan van de NMBS toont aan dat er op dit vlak nog heel wat werk is. De Lijn mag er zich alleen maar op aligneren. Dat gebeurt voor het rittenplan van De Lijn medio december 2014. Aan het gebrek aan permanent gestructureerd overleg op operationeel niveau zou worden tegemoetgekomen door de start van een periodiek overleg tussen De Lijn en de NMBS over aanbod, multimodaliteit en exploitatie. De vraag voor een operationeel overleg werd gesteld op het vlak van de provinciale vervoerscommissie, die tot nog toe vooral een papieren bestaan leidde. In het voorjaar van 2015 start een gezamenlijke werkgroep ter voorbereiding van het nieuwe NMBS-vervoerplan 2017. Ook hier is er een formeel engagement tot betrokkenheid met een concrete timing.

Afgeschafte treinritten vervangen impliceert het volgen van de bediening door de trein, dus de kortste route van station naar station zonder tussenstop. Dat is niet realiseerbaar. Het zijn reiswegen of bedieningspatronen die nu niet bestaan. Voor een aantal verbindingen heeft De Lijn al een complementair aanbod, zodat vervanging niet echt mogelijk is. De Lijn zal naar aanleiding van het nieuwe vervoersplan van de NMBS opvolgen of er capaciteitsproblemen rijzen en waar nodig maatregelen nemen. De vraag van minister Galant tot samenwerking, kan positief worden beantwoord op basis van gelijkwaardigheid en samenwerking om mobiliteitsproblemen op te lossen, maar niet om de problemen van de NMBS op te lossen. Er is een mogelijkheid tot samenwerking op het operationele niveau, voor het vervoers- en investeringsplan. De Lijn moet haar middelen in eerste instantie inzetten in de versterking van haar eigen netwerk, aldus de minister.

De beleidsnota heeft het over samenwerking tussen De Lijn en NMBS. De heer *Joris Vandenbroucke* zegt dat de MORA al zijn beklag deed over het feit dat vooral wat dataverzameling betreft de NMBS geen goede partner blijkt. Op zeker ogenblik is men ermee opgehouden cijfers door te spelen over passagiers en trafieken per gewest. Bij commentaar biedt minister Galant weinig hoopvolle perspectieven: er is geen goede methodologie en er wordt geen actie in het vooruitzicht gesteld om daar werk van te maken. De data van de NMBS zijn evenwel nodig om stappen te kunnen zetten inzake een goede overstapinfrastructuur en dergelijke, stelt de heer Vandenbroucke.

Het lijkt minister *Ben Weyts* dat de heer Vandenbroucke over de NMBS-data somber gestemd is. De minister maakt zijn bezorgdheden over aan minister Galant. De heer *Joris Vandenbroucke* licht nog kort toe dat de MORA stelde dat de data over reizigers per gewest niet langer door de NMBS beschikbaar worden gesteld en dat die nodig zijn voor een juiste inschatting. Minister Galant doet dat af als "jammer dat er geen goede methodiek is". Minister *Ben Weyts* stelt dat de data in elk geval wel aan De Lijn worden bezorgd en vice versa. Ze worden dan ook gebruikt. Hij hoort daar geen klachten en oppert dat het dan ook een mogelijkheid biedt om een en ander vakkundig openbaar te maken.

4.2. Eengemaakt ticketingsysteem

De heer *Mathias De Clercq* wil weten hoever het intussen staat met een geïntegreerd ticketsysteem waarmee vlot van bus op trein kan worden overgestapt? Dat past in het verhaal van de combimobiliteit, stelt het lid.

De passage over ReTiBo in de beleidsnota botst volgens de heer *Dirk de Kort* enigszins met de uitspraak van de minister dat het domme, piepende machines zijn en dat er nog heel wat softwareontwikkelingen nodig zijn om snel de informatie te

¹ Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afstemming van het aanbod van De Lijn op het nieuwe transportplan van de NMBS (*Hand. VI.Parl. 2014-15, C7*).

verzamelen. Tegen wanneer wordt het systeem volledig functioneel en kan men de juiste reizigersaantallen opnemen en de reizigers en hun gebruiksdoel identificeren?

De heer *Joris Vandenbroucke* zegt dat het ReTiBo-systeem al ettelijke miljoenen heeft gekost en dat er al twee jaar vertraging op zit. Het wordt de hoogste tijd om er vaart achter te zetten.

De minister antwoordt dat de invoering van het eengemaakt ticketingsysteem over heel België door alle Belgische openbaarvervoersoperatoren gebeurt onder coördinatie van de Belgian Mobility Card, een hiertoe opgerichte dochteronderneming van de vier Belgische openbaarvervoersoperatoren. De BMC voorziet in een verdere gefaseerde ingebruikname van de Mobibkaart in heel België tot 2016.

Sinds eind oktober 2014 is quasi het volledige voertuigenpark van De Lijn uitgerust met de nieuwe ReTiBotoestellen. De verdeling door De Lijn van circa 950.000 Mobibkaarten voor het 65+-doelpubliek werd conform de planning afgerond in september 2014. In het voorjaar 2015 worden de eerste interoperabele vervoerbewijzen op de Mobibkaart in gebruik genomen en start De Lijn met de uitrol van de betalende Mobibabbonnementen. Dat zal gefaseerd, volgens het type van abonnement, gebeuren. De betalende 65+-abbonnementen komen daarbij in september 2015 als eerste aan bod.

5. Combimobiliteit

Combimobiliteit is een goed concept volgens de heer *Björn Rzoska*. Hij kan echter niet uitmaken in welke budget daarvoor wordt voorzien en welke initiatieven er op stapel staan. Het lid wil weten hoe de minister het fiets- en autodelen wil stimuleren en welke middelen hij hiervoor beschikbaar maakt.

De heer *Dirk de Kort* valt de introductie op van het nieuwe begrip combimodaliteit. Kan de minister het verschil met comodaliteit duiden? Zal er in dat verband blijvend geïnvesteerd worden in deelfietsystemen? De Lijn investeert zowel in Velo-Antwerpen als in Blue-bike. Het Departement MOW investeerde in Blue-bike met een derdebetalersysteem: de gemeente betaalt 1 euro, Vlaanderen en de gebruiker ook. De heer de Kort vraagt of het ReTiBo-systeem uitgebreid wordt en tegen wanneer alle openbaarvervoersoperatoren in die kaart worden opgenomen. Tegen wanneer worden fiets- en autodeelsystemen ook deel van die kaart? Er kan pas sprake zijn van combimobiliteit als het een gebruiker zodanig gemakkelijk wordt gemaakt dat hij met plezier zijn wagen laat staan.

Mevrouw *Karin Brouwers* wijst erop dat de combimobiliteit in de Vlaamse Rand en in Brussel heel sterk afhangt van de parkeersituatie. Mensen die het dichtst bij Brussel wonen, blijken het vaakst de wagen te nemen, juist omdat ze in de buurt van het openbaar vervoer geen parkeergelegenheid hebben. De minister heeft zich laten ontvallen dat hij inzet op meer uniformiteit inzake het parkeerbeleid in Vlaanderen. Hoe denkt hij dat aan te pakken en af te stemmen met Vlaams-Brabant?

De *minister* wijst erop dat combimobiliteit budgettair een transversale ambitie is. De beschikbare middelen voor fietsverplaatsingen en woon-werkverplaatsingen zullen worden ingezet om de combimobiliteit te ondersteunen. Er is daar geen apart budget voor.

In verband met het onderscheid comodaliteit/combimobiliteit definieerde de Europese Commissie comodaliteit in 2006 als volgt: "Een efficiënt gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten of een combinatie daarvan, dat leidt tot een optimaal en duurzaam gebruik van middelen."

De minister vindt dat er betreffende combimobiliteit nog meer moet worden ingezet op de mogelijkheid over te stappen tussen verschillende modi. Hij wil die stimuleren door integratie met infrastructuurmaatregelen. Het gaat ook over systeemintegratie zoals de Mobibkaart.

Er zal worden onderzocht in welke mate fiets- en autodelensystemen op die kaart mogelijk zijn. Op het vlak van de tariefintegratie bestaan er al tarifaire combinatieformules tussen De Lijn, Cambio en Blue-bike. Die worden verder uitgebreid.

Er is de communicatie-integratie waarbij het hokjesdenken wordt verlaten en er meer en meer over het volledige vervoersaanbod wordt gecommuniceerd. Dat zou met een app moeten gebeuren. Er wordt vertrokken vanuit de bereikbaarheid los van de vervoersmodus. Dat veronderstelt reallimedata en een slim verkeersmanagement. De Vlaamse overheid beschikt over goede reallimedata voor het autosnelwegenverkeer. Dat moet worden aangevuld met data over de gewest- en gemeentewegen. Die data zijn verkrijgbaar op de markt. Daarnaast zijn er de data van het openbaar vervoer. Dat zijn de data van De Lijn en van de NMBS die via De Lijn beschikbaar zijn. Het komt erop aan dat om te vormen tot een werkbaar geheel. Het laat toe de verkeersstromen beter te voorspellen en bij te sturen, multimodaal reisadvies te geven, de infrastructuur te verbeteren, parkeergeleiding enzovoort.

6. Kilometerheffing

De heer *Marino Keulen* verklaart dat Open Vld nog steeds niet te vinden is voor de kilometerheffing voor personenwagens. Voor vrachtwagens wil men graag een doordacht systeem dat een breed draagvlak vindt, verder dan de grenzen van het koninkrijk. Duitsland zet stappen in die richting en wil buitenlanders echt laten betalen voor slijtage aan hun wegenstelsel. In Vlaanderen moeten de middelen uit de heffing ook opnieuw geïnvesteerd worden in een meer performante weginfrastructuur.

De heer *Björn Rzoska* zegt dat wat betreft de kilometerheffing de minister in Groen een bondgenoot kan vinden. Het regeerakkoord zet de deur op een kier om door te gaan met de heffing voor personenwagens. Het lid stelt vast dat de commissie nog altijd wacht op een definitief rapport van de studie. Dat is essentieel om verdere stappen te overwegen.

De heer *Dirk de Kort* is van mening dat anders denken over mobiliteit enkel kan als er anders voor betaald wordt. De positieve toon over de kilometerheffing voor personenwagens juicht hij toe. Voor wat mobiliteitsfiscaliteit betreft, is een verschuiving van bezit naar gebruik essentieel, wat ook is gebleken uit de studie van Febiac over slimme fiscaliteit voor betere mobiliteit. De kilometerheffing voor vrachtwagens is daarin cruciaal. Is er verder overleg gepland met de betrokken partners over het prijsbeleid en de flankerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld de opleidingssteun voor chauffeurs?

De heer de Kort noemt zich fors voorstander van een slimme heffing en wacht op de evaluaties van de proefprojecten over rekeningrijden. Mocht de slimme kilometerheffing te hoog gegrepen blijken, onder meer omwille van het Waalse regeerakkoord dat het moeilijk maakt om de leasingwagens te vatten, dan kan een congestietaks op de Vlaamse wegen allicht het verschil maken. Volgt de minister de evolutie in Duitsland met het vignet voor personenwagens op? Budgetneutraliteit en effectiviteit zijn sleutelbegrippen in de discussie over gedragsturende mobiliteitsfiscaliteit.

De heer *Joris Vandenbroucke* verwacht op basis van de beleidsnota vanaf 2016 de kilometerheffing voor vrachtwagens. Hij vindt het frappant dat de opbreng-

sten zouden worden aangewend voor het vervoersnetwerk, terwijl de minister het eerder in zijn toelichting had over de weginfrastructuur. Behoren de duurzame vervoersmodi en de transportinfrastructuur integraal tot wat minister Weyts het vervoersnetwerk noemt, naast beton en asfalt? Zal een gedeelte van de inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens – en eventueel van een gelijkaardig systeem voor personenvervoer – in die duurzame factoren geïnvesteerd worden of gaat het enkel naar de weginfrastructuur?

De heer Vandenbroucke verwijst naar het regeerakkoord waar er sprake is van een wegvignet in afwachting van de kilometerheffing. De beleidsnota stelt letterlijk dat het ofwel een vignet ofwel een kilometerheffing wordt. Is er een wijziging in de visie en de beleidsopties?

Wat de kilometerheffing betreft, worden behalve nieuw onderzoek ook nieuwe proefprojecten aangekondigd, maar het lid wil graag in eerste instantie de resultaten van voorgaand onderzoek en projecten gevalideerd zien. Wat is de meerwaarde van bijkomend onderzoek?

Volgens de *minister* biedt een slimme kilometerheffing ontegensprekelijk meer mogelijkheden om rationeel weggebruik aan te moedigen en om de veroorzaakte externe kosten in rekening te brengen. Juridische, praktische en economische redenen vereisen interregionaal overleg. Er wordt best één enkel systeem ingevoerd voor de drie gewesten samen. Het project voor vrachtwagens zit op schema. De technische partner is aangesteld via Viapass, dit is het consortium van de drie gewesten. De invoering is voorzien voor 2016 op basis van het samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten. Het overleg met de sector loopt. De eerste belangrijke beslissing zal de tariefzetting zijn.

Voor personenwagens wordt uitgegaan van budgettaire neutraliteit. Het zou logisch zijn dat diegenen die het verkeer en infrastructuur meer belasten, ook meer bijdragen. Er is ook veel buitenlands verkeer op de Vlaamse wegen die enkel door de Vlamingen worden betaald. Voor het proefproject in de GEN-zone, dat gebeurde op basis van een samenwerkingsakkoord, was er een akkoord om de communicatie en de oplevering gezamenlijk te doen. Dat zal op korte termijn kunnen worden afgerond.

De opbrengsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens zouden opnieuw geïnvesteerd moeten worden in het vervoerssysteem leest de heer *Joris Vandenbroucke* in de beleidsnota. Omvat dat dan ook de duurzame vervoersinfrastructuur zoals het openbaar vervoer? Of gaat het alleen naar de weginfrastructuur? Wegbeprijzing kan middelen vrijmaken om te investeren in de duurzame alternatieven, meent het lid.

Minister *Ben Weyts* antwoordt dat de besteding van de inkomsten uit de kilometerheffing op vrachtwagens zal afhangen van wat het ook effectief opbrengt. Het gaat niet op te besteden wat er nog niet is. Overleg zal dan uitkomst brengen.

De heer *Joris Vandenbroucke* komt terug op die opbrengsten uit de kilometerheffing. Daarover staat in de beleidsnota dat ze zouden worden aangewend voor het 'vervoerssysteem'. In de commissie liet de minister horen dat ze zouden worden ingezet voor de 'weginfrastructuur'. Dat zijn twee verschillende zaken, meent het lid, of niet? Kunnen die middelen derhalve ook ingeschakeld worden voor bijvoorbeeld onderdelen van de duurzame transportinfrastructuur?

Minister *Ben Weyts* stelt het regeerakkoord te respecteren en verontschuldigt zich voor fout woordgebruik. Als er 'vervoerssysteem' staat, dan zal dat ook als dusdanig ingevuld zijn.

7. De Lijn

7.1. Basisbereikbaarheid

Volgens de heer *Joris Vandenbroucke* bevat het Mobiliteitsdecreet vijf strategische doelstellingen: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en het terugdringen van schade aan milieu en natuur. Aan bereikbaarheid wordt veel aandacht besteed, terwijl toegankelijkheid onvoldoende aangepakt wordt. Er wordt ingezet op verkeersveiligheid, maar aan de verkeersleefbaarheid wordt niet gedacht. Hij twijfelt er dan ook aan of de beleidsnota de toets van het Mobiliteitsdecreet kan doorstaan.

De concretisering van het regeerakkoord noemt hij evenzeer gebrekkig. Zaken die wel vervat zijn in het regeerakkoord, komen amper aan bod in de beleidsnota. Wat houdt het concept van basisbereikbaarheid concreet in? In hoeverre heeft vervoersarmoede daarin een plaats? Welke garanties en timing worden vooropgesteld? In het regeerakkoord worden de tramprojecten opgesomd. Ze zijn al beslist, maar het lid hoopte ze ook terug te vinden in de beleidsnota, zij het met een concretere timing. In de antwoorden op de schriftelijke vragen blijkt de timing immers soms niet meer overeen te stemmen met wat De Lijn in de voorbije legislatuur nog meegaf.

Mevrouw *Karin Brouwers* sluit zich aan bij de vraag naar invulling van het begrip basisbereikbaarheid. Wanneer mogen de aangekondigde wijzigingen aan decreten of nieuw decretaal werk verwacht worden? Het lid wil een maximale betrokkenheid van het Vlaams Parlement.

De *minister* verklaart dat voor de basisbereikbaarheid van het stads- en streekvervoer moet worden uitgegaan van de bereikbaarheid van de ruggengraat van het openbaar vervoer, de bereikbaarheid van, naar en tussen kernen, dorpen en steden met daarin de attractiepolen. Er moet meer op de belangrijke assen en verbindingen worden gefocust, dan op het dwingend recht op de nabijheid van een halte. Haltes moeten goed uitgerust zijn, ook in functie van de combimobiliteit. De Lijn moet kunnen focussen op het netwerkvervoer en een aanvullend systeem uitbouwen om minder mobiele mensen en mensen die afgelegen wonen, te bedienen.

Over basisbereikbaarheid is iets meer vrijgegeven, maar niet voldoende om de heer *Joris Vandenbroucke* echt gerust te stellen. De bereikbaarheid van knooppunten en haltes die met fietsenstallingen zouden worden uitgerust en waar de overstap naar andere vervoersmodi kan gebeuren, moet gegarandeerd worden door privé-aanbod, onder meer van taxi's. Zal de minister in middelen voorzien om dat aanbod te subsidiëren en het betaalbaar te houden voor iedereen die niet in de Vlaamse Ruit woont, geen wagen heeft of geen alternatieven heeft en al wel gebruikmaakt van het bestaande aanbod dat door de basismobiliteit gegarandeerd wordt?

De heer *Lode Ceyssens* wil nog verduidelijking over de ontsluiting van het platteland. Er is sprake van de belbus en vervoer vanuit de non-profit, maar de concrete aanpak blijft vaag. Hoe ziet de minister dat?

De basisbereikbaarheid en de uitrol van het principe lijkt mevrouw *Annick De Ridder* een mooi concept. Er wordt gewerkt aan een geconcentreerde en betere ruggengraat met focus op het netwerk. Er is sprake van aangepaste systemen voor minder mobiele en voor wie meer afgelegen woont. Hoe ziet de minister de uitrol daarvan? Wordt De Lijn onmiddellijk mee betrokken om iets uit te werken in het kader van de nieuwe beheersovereenkomst? Of richt de minister zich veeleer op bepaalde doelstellingen?

De *minister* antwoordt dat men met de basisbereikbaarheid een gemengd systeem beoogt dat in het kader van de beheersovereenkomst van De Lijn kan worden besproken. Het is een oefening in efficiëntie. Dat moet allemaal overwogen worden.

7.2. ReTiBo

Volgens mevrouw *Annick De Ridder* kaderen de maatregelen voor De Lijn niet in een loutere prijzenpolitiek, maar maken deel uit van een brede totaalvisie op het openbaar vervoer. De link naar ReTiBo is daarin van groot belang. De focus op meten om te weten, moet toelaten het openbaar vervoer beter af te stemmen op de vraag van de klant. De installatie van hardware zit overal op schema, zo heeft het lid begrepen. De software dient nog verder uitgerold te worden en er is een aanpassing nodig aan het sterk vereenvoudigde tarievenkader. Wat is de timing daarvoor? Het gaat niet op te wachten op het ReTiBo-systeem. Wat doet De Lijn nu al om haar dienstverlening meer vraaggestuurd te maken? Het decreet Personenvervoer is uitdrukkelijk opgenomen in de lijst van aan te passen regelgeving, met uitvoeringsbesluiten. Ze benadrukt dat het debat breed moet worden gevoerd en niet verengd mag worden tot een tarievendiscussie.

Mevrouw *Karin Brouwers* is benieuwd naar welke gegevens ReTiBo zal registreren. Voor de kostendekkingsgraad betreurt ze dat nooit de juiste cijfergegevens beschikbaar zijn gesteld met betrekking tot de evoluties in het verleden.

In het onderdeel over meer vraaggestuurde mobiliteit leest de heer *Joris Vandenbroucke* over het ReTiBo-systeem. Het zou duidelijkheid moeten brengen over de modal shift en de desbetreffende cijfers. In 2011 werd vooropgesteld dat de Mobibkaart niet enkel zou dienen voor de producten van De Lijn, maar tevens voor het autodelen en het verhuren van fietsen. Er is nog geen timing voor de toegang tot Cambio, noch is er al overleg opgestart met de taxisector of parkeerbedrijven.

Minister *Ben Weyts* verklaart dat het ReTiBo-systeem momenteel alleen maar de kaart herkent en registreert. In de toekomst zullen alle reizigersverplaatsingen worden geregistreerd met het oog op een betere inzameling en beheer van gegevens over het gebruik van het openbaar vervoer. ReTiBo zal De Lijn in staat stellen een goed zicht te krijgen op het aantal opstappers en de bezetting op al de lijnen.

Voor De Lijn ligt de prioritaire focus op de invoering van Mobib voor de eigen openbaarvervoerproducten en die van de andere openbaarvervoeroperatoren. Het is de bedoeling die kaart ruimer te gaan gebruiken voor andere deelnemers aan gedeeld vervoer. Het netwerk kan op die manier worden geoptimaliseerd en de gepaste capaciteit kan worden ingezet op basis van die data. Nu zijn de gegevens slechts beschikbaar aan de hand van tellingen. Die zijn omwille van de kostprijs slechts beschikbaar voor een selectie van lijnen en op basis van een korte tijdsperiode. ReTiBo zou hierin een grondige verandering moeten brengen.

Volgens de heer *Joris Vandenbroucke* heeft ReTiBo al 115 miljoen euro gekost en dat leverde voorlopig alleen een 'domme' machine op. Wanneer zal de Mobibkaart die te verwachten is in 2016 interoperabel zijn met het aanbod van deelauto's, deelfietsen, overstapparkings en dergelijke meer? De vorige minister van Mobiliteit heeft aangegeven dat de interoperabiliteit meteen zou worden meegenomen. In antwoord op een schriftelijke vraag liet de minister weten dat het nog niet zover is en dat gesprekken met onder meer Cambio nog moeten worden opgestart. Wat is de timing dan wel?

De *minister* verwijst naar zijn antwoord op een schriftelijke vraag voor meer uitleg over zijn opvatting van interoperabiliteit.

7.3. Doorstroming openbaar vervoer

Vlotte doorstroming is cruciaal, vooral voor het openbaar vervoer, meent de heer *Joris Vandenbroucke*. Er is veel werk geleverd in de vorige legislatuur. In 2005 is een Taskforce Doorstroming opgericht en jaarlijks werd er in een budget voorzien. De resultaten bleven uit. De commerciële snelheid van trams en bussen is gedaald. Een grondige doorlichting van het doorstromingsbeleid dient zich aan. Welke investeringen zijn gebeurd en hadden die een positief effect op de verhoging van de commerciële rijnsnelheid van het openbaar vervoer? In het antwoord op een schriftelijke vraag² liet de minister weten dat de evaluatie van in het verleden geïmplementeerde doorstromingsmaatregelen enkel beschikbaar is in de vorm van steekproefresultaten en ad-hoc-evaluaties. Het lijkt de heer Vandenbroucke zinvol eindelijk een fundamentele evaluatie te doen.

Voor de verkeerslichtencoördinatie in het kader van de vlotte doorstroming, blijkt men te wachten op de supercomputer, aldus mevrouw *Yasmine Kherbache*. Zij meent dat men niet onverrichterzake hoeft te wachten. Veel bestaande sensoren werken niet of blijven onbenut. Kan de minister erop toezien dat de bestaande sensoren in elk geval degelijk werken? Ze stelt voor om daarmee alvast een groene golf te creëren, vooral voor het openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming van trams garandeert een betere doorstroming voor autoverkeer.

De heer *Lode Ceyskens* is niet zo gelukkig met de titel 'Doorstroming in Vlaanderen verzekeren: aanpakken mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en Brussel'. Die problematieken treffen heel Vlaanderen.

Ook de heer *Björn Rzoska* is bezorgd voor de doorstroming van het openbaar vervoer en hij wil ook daarvoor weten in hoeverre het budget door de zogenaamde generieke besparingen aangetast wordt.

Minister *Ben Weyts* meldt dat voor de doorstroming van het openbaar vervoer de Taskforce Doorstroming wordt heropgestart. Het bestaande instrument werkte niet optimaal. Het Departement MOW en het Verkeerscentrum moeten eraan worden toegevoegd. Binnen de taskforce zal het doorstromingsbeleid grondig worden geëvalueerd en zullen nieuwe plannen ontwikkeld worden, zowel voor de infrastructuur als op het vlak van slimme ITS en verkeerslichtenregelingen. De taskforce zal zich ook buigen over het optimale gebruik van de aanwezige sensoren.

Principieel is de minister voorstander van een vergaande beïnvloeding van bijvoorbeeld verkeerslichten door het openbaar vervoer. De effecten op de rest van het verkeer moeten echter worden bekeken. Het is daarom belangrijk dat in de taskforce verschillende verkeersmodi vertegenwoordigd zijn.

Er is een budget van 17,7 miljoen euro. De taskforce zal het investeringsprogramma aan de minister voorleggen. Naast het budget zijn er ook de middelen die De Lijn in 2015 vrijmaakt (ongeveer 800.000 euro), en de entiteiten en projecten van het Agentschap Wegen en Verkeer die maatregelen nemen voor de doorstroming. Die zijn in de reguliere investeringsprogramma's opgenomen. In totaal zullen het dus heel wat meer financiële middelen zijn.

7.4. Aanbod en dienstverlening

Het stoort mevrouw *Karin Brouwers* dat in een persartikel verscheen dat de volgende stap in de besparingen bij De Lijn zou zijn om te schrappen in het aanbod. Ze informeert naar hoe De Lijn dat zal aanpakken. De beleidsnota maakt gewag van privé-collectieve systemen die kunnen worden ingezet. Zolang die niet be-

² Schriftelijke vraag nr. 58 van Joris Vandenbroucke, 30 september 2014, Openbaar vervoer – Doorstroming.

staan, is het problematisch om te knagen aan het aanbod. In het Pajottenland zou een project op stapel staan in overleg tussen burgemeesters en De Lijn. De belbus zou vervangen worden door ofwel een buurtbus ofwel een soort van taxi. De belbus zelf zou dan in het voorjaar 2015 afgeschaft worden. Het overleg is een goede aanzet en het lid hoopt dat men op die weg verder gaat in de zoektocht naar alternatieven.

Over het platteland vindt de heer *Lode Ceyskens* bitter weinig terug in de beleidsnota. Hij hoopt van harte dat dit niet een uitloper is van wat in de vorige legislatuur is geponeerd, met name dat wonen op het platteland duurder zou moeten zijn. De discussie is dan ontbrand om de minister ervan te overtuigen dat een platteland waar alleen de rijken nog kunnen wonen, wel heel kort door de bocht is. Ook het Steunpunt Armoedebestrijding heeft in 2013 een studie gelanceerd over plattelandsarmoede. Daaruit is gebleken dat daar 3,5 percent armoede heerst, op basis van het vastgestelde armoedecriterium. Bovendien zijn er nogal wat alleenstaanden, gepensioneerden en ouderen die het daar moeilijk hebben, moeilijker dan in de stad. De beperkte mobiliteit houdt daar wezenlijk verband mee, zo blijkt. Basismobiliteit op het platteland is niet eenvoudig te verzekeren, maar toch vindt het lid dat ook dat aandacht verdient in de beleidsnota.

Minister *Ben Weyts* verklaart dat bij de verdere uitwerking van de basisbereikbaarheid De Lijn zal bekijken hoe ze samen met lokale besturen alternatieven kan ondersteunen. De vervoersarmoede op het platteland hangt samen met de persoonlijke situatie van de reiziger. Lichamelijke, geestelijke of maatschappelijke handicaps kunnen de mobiliteit sterk beperken. Door de introductie van een mobiliteitscentrale wordt getracht die personen uit hun isolement te halen door combinaties van ritten met voertuigen uit de profit- of de non-profitsector. Als het aanbod gerationaliseerd moet worden, komen belbussen vaak naar voren, omdat er een groot besparingseffect is en er relatief weinig reizigers getroffen worden.

Mevrouw *Karin Brouwers* verwijst naar de nieuwe bussen van de MIVB in Brussel. Ze hebben lederen zetels en zijn supercomfortabel. Misschien kan ook in dat verband een andere weg ingeslagen worden bij De Lijn.

De *minister* antwoordt dat De Lijn in 2013 een grondige analyse en studies liet uitvoeren met betrekking tot de zetelbekleding. Er is gekozen voor stoffen bekleding. Gelijktijdig loopt er bij De Lijn een onderzoek naar de invoering van lederen zetelbekleding. In dit onderzoek wordt onder andere de brandveiligheid nagegaan. In de entiteit Oost-Vlaanderen zijn er sinds 2012 proeven lopende met kunstleer in de tramvoertuigen. De bedoeling is om al deze studies te vergelijken. In Brussel is men tot de conclusie gekomen dat luxueuze aankleding in de beginperiode tot minder vandalisme aanzet. De minister is zeer gevoelig voor de perceptie dat de tram geen comfortabel vervoersmiddel zou zijn.

7.5. Besparingen en efficiëntieoefeningen

Uit het debat en de nota die is goedgekeurd door de raad van bestuur van De Lijn, weet de heer *Björn Rzoska* wat men van de reiziger zal vragen ten behoeve van de inspanningen die moeten gebeuren bij De Lijn. Er zijn evenwel nog heel wat andere inspanningen nodig. Noch in de beleidsnota, noch in de begroting 2015 vindt de heer Rzoska terug wat dan de andere domeinen zijn waarop De Lijn zal moeten besparen. De leemte is veel groter dan de door De Lijn vooropgestelde toename in reclame-inkomsten

Deels kan de heer Rzoska zich vinden in een aantal aanpassingen van de tarieven, maar hij ziet niet wat de gebruiker ervoor in de plaats krijgt. De beleidsnota gaat prat op een aantal positieve concepten zoals kwaliteit, comfort en stiptheid, maar daartegenover staan weinig concrete investeringen. Wat betreft de doorstroming,

zou er 18 miljoen euro voorzien zijn, maar dat blijkt een sinds 2006 nauwelijks aangepast budget. Toch wordt juist dit door specialisten en over de partijgrenzen heen beschouwd als een aspect waarop grote efficiëntiewinsten te boeken zijn, op financieel en ecologisch gebied en qua aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. De lippendienst aan alternatieven wordt niet ondersteund door concrete initiatieven.

Mevrouw *Karin Brouwers* beveelt de minister aan om de ingrepen die in het regeerakkoord zijn opgenomen voor De Lijn, en waaruit de instelling ook inkomsten kan halen, in een plan te gieten en dat naar buiten te brengen. Dat kan aantonen dat er nog andere aspecten zijn dan wat de reizigers treft. Het gaat dan onder meer over de interne organisatie, de strijd tegen zwartrijden, extra reclame-inkomsten en de immobiliën van De Lijn.

Bij De Lijn zou geïnvesteerd worden in innovatieve communicatiestrategieën, wat de heer *Joris Vandenbroucke* als dusdanig toejuicht. Hij is er evenwel van overtuigd dat juist op dat vlak kleine, goedkope ingrepen meer resultaat kunnen opleveren ten behoeve van de openbaarvervoergebruiker. Hij verwijst naar de haltepalen in Brussel, waarop alle haltes van de bus te lezen zijn. Dat is zinvol en toch is die informatie in Vlaanderen niet bij elke halte beschikbaar. De kleurenkaarten die er wel hangen vormen een onoverzichtelijk geheel waarin het niet eenvoudig zoeken is.

In het hoofdstuk Focus op vlot en veilig, leest het lid dat minister Weyts niet nalaat te investeren, ondanks de besparingen. Blijft het investeringsbudget voor De Lijn onaangetast? Welke mogelijkheden ziet de minister om het budget aan te vullen om de beloofde kwaliteitssprong waar te maken?

De grote investeringen in het openbaar vervoer staan duidelijk in het regeerakkoord en worden niet herhaald, merkt mevrouw *Karin Brouwers* op. Ze had in het kader van de beleidsnota wel graag verduidelijkt gezien welke projecten prioriteit krijgen, maar begrijpt de beperkingen van een beleidsnota.

Investeringsprojecten worden gevrijwaard van besparingsmaatregelen, bevestigt minister *Ben Weyts*. Uiteraard worden zij geëvalueerd en afgewogen om tot een duidelijke prioritering van projecten en een optimale aanwending van kredieten te komen. Die prioritering zal afgestemd worden op een verhoogd comfort, sneller openbaar vervoer en vraaggestuurd aanbod.

De budgettaire doelstellingen worden in de komende weken geconcretiseerd en gedetailleerd. De bedoeling is om het aanbod maximaal te vrijwaren en in te zetten op een efficiëntietraject. De geplande ingrepen betreffen productiviteit, strenge selectieve wervingsstop, energiekosten, ecodriving enzovoort. Eenmalige opbrengsten moeten het budget globaal in evenwicht brengen.

De belangrijkste efficiëntiemaatregel ligt in de verbetering van de doorstroming van de voertuigen van De Lijn. Dat zorgt voor een betrouwbaarder, concurrentiëler en comfortabeler product dat tot een inkomstenverhoging en kostendaling kan leiden. Door de verhoging van de commerciële snelheid zijn er minder manuren nodig om hetzelfde aanbod te garanderen, aldus de minister.

Het openbaar vervoer moet performanter, zegt de heer *Marino Keulen*. Open Vld is van mening dat ook de structuur fundamenteel gereorganiseerd moet worden. Het buitenland kan daarbij tot voorbeeld dienen. Voor de heer Keulen is ReTiBo cruciaal.

De *minister* legt uit dat bij de ondersteunende diensten van De Lijn binnen de directies Financiën en ICT, Personeelsbeleid en Marketing en Verkoop in 2014 een reorganisatie is doorgevoerd. De gedecentraliseerde eenheden zijn samengebracht

in 'shared service centers' en competentiecentra die gecentraliseerd voor de hele organisatie werken. Samen met een nieuwe krachtige software-ondersteuning (ERP) en de stroomlijning van de processen levert dat efficiëntiewinst op. Daardoor kan het management van de vijf entiteiten zich meer concentreren op hun kerntaken: exploitatie, techniek en stakeholdersmanagement.

In dat stakeholdersmanagement spelen zowel de entiteitsdirecties als de regiomanagers een prominente rol. Het is erop gericht een actieve dialoog met alle belanghebbenden, in de eerste plaats de lokale besturen, te versterken.

De beheersinformatie, die onder meer met ReTiBo bekomen kan worden, vormt een kwantitatieve basis voor de dialoog die met de steden en gemeenten moet worden gevoerd over de ontwikkeling van het openbaar vervoer op hun grondgebied, aldus de minister.

7.6. De nieuwe beheersovereenkomst en de kostendekkingsgraad

Voor de kostendekkingsgraad betreurt mevrouw *Karin Brouwers* dat nooit de juiste cijfergegevens beschikbaar zijn gesteld met betrekking tot de evoluties in het verleden. Mevrouw Brouwers veronderstelt dat alles in de nieuwe beheersovereenkomst vervat zit en vraagt ook in dat verband naar een timing.

De heer *Joris Vandenbroucke* is van oordeel dat de positieve keuzes in de beleidsnota ten koste gaan van andere belangrijke doelstellingen. Er wordt niet aangegeven hoe de mobiliteit in de volgende jaren fundamenteel verduurzaamd wordt. De focus blijft zeer eng gericht op het verhogen van de kostendekkingsgraad van onder meer het openbaar vervoer. Tegelijk wordt er in geen enkele zin gerept over hoe de vooropgestelde grote kwaliteitssprong ook gerealiseerd zal worden.

De verduurzaming van de kostendekkingsgraad begint volgens de heer Vandenbroucke bij de berekening van de kostendekking. Dat kan met verscheidene methodes. De klassieke methode komt uit op ongeveer 16 procent. In de methode waarbij leerlingenvervoer als inkomsten wordt geboekt, is het resultaat ongeveer 23 procent. De methode van de MIVB zal een kostendekkingsgraad van 35 procent onthullen, hoger dan die van de regionale luchthavens. Welke definitie en methode zal gehanteerd worden? Met hoeveel procent wil de minister de kostendekkingsgraad zien toenemen tijdens de legislatuur? Is er een groeipad dat men kan opvolgen?

Minister *Ben Weyts* meldt dat het overleg voor het opstellen van de nieuwe beheersovereenkomst nog dient te worden gestart. De huidige beheersovereenkomst loopt tot eind 2015. Dat betekent dat begin 2015 de voorbereidingen zullen starten voor het uitschrijven van de nieuwe beheersovereenkomst 2016–2020.

De definitie van kostendekkingsgraad is voorwerp van bespreking. Tot nog toe werd de definitie van het INR gehanteerd. De definitie zal samen met de uitrol van ReTiBo bekeken worden omdat er dan een nulmeting mogelijk is.

7.7. Oprichtingsdecreet van De Lijn

In de regelgevingsagenda merkt mevrouw *Karin Brouwers* dat de minister het oprichtingsdecreet van De Lijn wil aanpassen. Welke aanpassingen zijn daaraan nodig?

De *minister* antwoordt dat het decreet moet worden aangepast aan de bepalingen van het decreet Deugdelijk Bestuur, of het geïntegreerde Bestuursdecreet waarvan sprake is in het regeerakkoord.

7.8. Veiligheidsmonitor

Wat de veiligheidsmonitor betreft, wil mevrouw *Annick De Ridder* het belang van controles op zwartrijden blijven benadrukken. In Gent was overleg aangekondigd tussen De Lijn, scholen in de buurt en politie Gent naar aanleiding van een incident. De veiligheidsmonitor van De Lijn zou een update kunnen krijgen met de inzichten die daaruit voortvloeien. Het lid vraagt om een stand van zaken.

De *minister* legt uit dat de controle op het zwartrijden en de veiligheidsmonitor op elkaar worden afgestemd. De veiligheidsmonitor capteert de incidenten die zich voordoen op en rond het openbaar vervoer tussen reizigers onderling, tegen het personeel en tegen de infrastructuur van De Lijn. De feiten die genoteerd worden betreffen verbale agressie, fysieke agressie, overlast en gaudiefstal. Op basis van een analyse worden aandachtsbuurten aangeduid. De Lijn voert een mix van controles uit. De activiteiten van de lijncontroleurs worden geoptimaliseerd door de fraudecontroles zo veel mogelijk te combineren met de taken in de andere domeinen. De controles van de kwaliteit van de dienstverlening gaan gepaard met fraudecontroles. De fraudecontroles beperken zich niet tot de aandachtsbuurten maar worden eveneens daarbuiten georganiseerd.

8. Fietspaden

8.1. Investerings in fietspaden

Mevrouw *Lies Jans* is blij dat er intensief wordt ingezet op het fietsbeleid. Er worden budgetten ingeschreven voor nieuwe fietspaden, en het bovenlokaal fietsroutenetwerk wordt gestimuleerd.

Ook de heer *Dirk de Kort* is verheugd dat het regeerakkoord een verhoging vermeldt in de investeringen voor fietsinfrastructuur. Hij vraagt een concretisering.

Mevrouw *Ingrid Pira* noemt de minister ambitieus wat betreft het fietsen. Toch stipuleert de beleidsnota nergens hoeveel kilometer fietspaden men bijkomend denkt aan te leggen.

Er wordt ingezet op de fiets en dat kan heer *Joris Vandenbroucke* alleen maar toejuichen. Hij hoopt dat Vlaanderen een fietsregio wordt. Vlaanderen zou op korte termijn tachtig fietssnelwegen moeten tellen, volgens een recent krantenartikel. Wat dat precies inhoudt, en over welke termijn het gaat, is niet helemaal duidelijk. Er wordt sterk ingezet op de fietsostrades, die de fiets promoten als alternatief voor woon-werkverkeer. De minister gaat er prat op dat hij de investeringen in fietsinfrastructuur optrekt via het integraal Fietsinvesteringsprogramma van het Fietsteam. In de vorige legislatuur werd jaarlijks ongeveer 100 miljoen euro voor fietsinfrastructuur vrijgehouden. Het lid vraagt of dat budget zal groeien.

Voor minister *Ben Weyts* zijn fietspaden een van zijn speerpunten voor deze bestuursperiode. Naast het onderhouden en heraanleggen van bestaande fietspaden, gaat het om de aanleg van nieuwe fietspaden en het wegwerken van knelpunten op het fietsnetwerk. Bij elk structureel onderhoud aan een gewestweg zal worden nagegaan of er investeringen aan de fietspaden nodig zijn.

De aanleg van heel wat fietspaden, waarvoor de middelen van het Vlaamse Gewest eerder werden vastgelegd, is nakend. Die projecten worden getrokken door de lokale overheden. Het is de bedoeling voor de periode 2015-2018 een ambitieus programma van fietsinvesteringen te realiseren.

Daarbij zal er zeker aandacht gaan naar noodzakelijke investeringen in het wegwerken van missing links op fietssnelwegen. De minister heeft de verschillende

divisies van het departement MOW en AWV gevraagd een stand van zaken op te stellen. Dat gebeurt op lokaal vlak onder meer in samenspraak met de mobiliteitsdiensten van de provinciebesturen.

Met de provincies worden de noodzakelijke investeringen in fietssnelwegen besproken, waarvoor de Vlaamse overheid subsidies verstrekt. Minister Weyts streeft ernaar om alle fietsinvesteringen te bundelen in een integraal fietsinvesteringsprogramma 2015-2018. Het is de bedoeling het hoge investeringsritme aan te houden. Er moet rekening worden gehouden met budgettaire beperkingen. De timing voor de aanleg van de fietssnelwegen gebeurt in samenwerking met de provincies. De besluitvorming rond de tracés is bezig. Een aantal trajecten is al befietsbaar; de kwaliteit moet soms wel beter. Waar nieuwe fietsinfrastructuur moet worden aangelegd, zal prioritair worden geïnvesteerd in congestiegevoelige gebieden, met een hoog fietspotentieel en met het oog op de fietsveiligheid.

Daarop vraagt mevrouw *Ingrid Pira* of er misschien ook gewestwegen zijn waar geen fietspaden komen.

De heer *Dirk de Kort* hoort graag dat de minister hard wil inzetten op de fiets. Hij verwijst naar de hoge ambities van de resolutie betreffende de fiets als volwaardig transportmiddel³, die de minister toch meeneemt.

8.2. Veiligheid fietspaden

De heer *Dirk de Kort* vraagt een beleidsvisie voor knelpunten inzake voet- en fietspaden bij de verschillende types van wegen en meer concreet bij de gewestwegen. Welke inspanningen zijn er gepland met het oog op het veiligheidsrisico bij tijdelijke maatregelen in het kader van openbare werken? Is er ruimte gemaakt voor financiële stimuli voor inventarisatie en onderhoud van trage wegen door lokale besturen?

Met betrekking tot de bestaande fietspaden langs gewestwegen liet de minister al weten dat de burgemeesters een verzoek kunnen indienen bij de provinciale commissie voor de verkeersveiligheid. Tot 200.000 euro kunnen voorlopige of kleine maatregelen uitgevoerd worden. Mevrouw *Ingrid Pira* zou dat graag als gemeenschappelijke doelstelling terugvinden in de beleidsnota. Dat moet de aandacht heel gericht vestigen op die supersmalle en gevaarlijke fietspaden langs gewestwegen. Een specifiek beleid om daarin vooruitgang te boeken, dient zich aan.

Het integraal fietsinvesteringsplan vindt de heer *Björn Rzoska* een goede zaak. Met welke partners wil de minister het Geoloket Fiets uitbouwen?

Minister *Ben Weyts* verwijst voor een lijst met knelpunten voor fietsers op gewestwegen naar het programma van de gevaarlijke punten en wegvakken. Hierbij werd er op basis van een prioriteitsscore een lijst opgesteld van de meest gevaarlijke punten en wegvakken op gewestwegen. In de berekening van de prioriteitsscore werd de betrokkenheid van fietsers in de ongevallen mee in rekening gebracht. Het gewicht van ongevallen waar fietsers bij betrokken waren werd met 50 percent verhoogd. 809 geïdentificeerde gevaarlijke punten moeten worden weggewerkt. Deze projecten zijn hetzij in uitvoering, hetzij in het studie- of aanbestedingstraject.

Het Departement MOW beheert de webapplicatie Meldpunt Fietspaden. Die fungeert als doorgeefluik voor het signaleren van knelpunten aan de wegbeheerder.

³ *Parl.St.* Vl.Parl. 2013-14, nr. 2251/1-3.

Op basis van de ongevallendata maakt het departement jaarlijks een kaart met de gevaarlijke punten voor fietsers zowel voor de gewest- als niet-gewestwegen. Daarbij wordt op basis van een aggregatie van de verkeersongevallen een berekening gemaakt van de gevaarlijke punten enerzijds en van de gevaarlijke punten fiets anderzijds. Een lijst met gevaarlijke punten specifiek voor fietsers is standaard beschikbaar. De lijst omvat het gehele wegennet. Aangezien op dit moment de aggregatiemethode en berekeningswijze verfijnd worden, wordt ook in de mogelijkheid voorzien om standaard gevaarlijke punten voor voetgangers te kunnen berekenen.

Los van dergelijke gevaarlijkepuntenberekening kan met het Geoloket Ongevallen visueel een beeld verkregen worden van ongevalsconcentraties met voetgangers. Die informatie wordt meegenomen bij de opmaak van het investeringsprogramma van AWV.

Mevrouw *Ingrid Pira* vraagt dat de lijst met gevaarlijke punten op fietspaden zou uitgebreid worden met gevaarlijke trajecten. Heel wat fietspaadjes langs Vlaamse gewestwegen zijn niet conform de wettelijke voorschriften voor fietspaden. Het lid vermoedt dat de meldingen niet eens aangeven wat er aan gevaarlijke trajecten is. Een inhaaloperatie op de bestaande gewestwegen acht het lid noodzakelijk. Ze wijst nog op de mogelijkheden die er zijn met gemakkelijke veiligheidsmaatregelen.

8.3. Onderhoud fietspaden

Mevrouw *Lies Jans* lijkt het zinvol om ook de toestand van het bestaande fietsroutenetwerk in acht te nemen. De inventaris ter zake zag er eerder al niet rooskleurig uit. Hoeveel middelen worden uitgetrokken voor onderhoud van de fietspaden?

Mevrouw *Ingrid Pira* vindt de beleidsaandacht voor het onderhoud van wegen een goede zaak. Ze vraagt of het sneeuwruimen en ijzelbestrijden ook geldt voor de fietspaden op gewestwegen.

AWV heeft contracten met aannemers die aan gladheidbestrijding doen op de vrijliggende, verhoogde en soms aanliggende fietspaden, zegt de *minister*. Op de aanliggende fietspaden wordt de gladheidbestrijding doorgaans door de aannemer gedaan die de opdracht heeft de weg ijs- en sneeuwvrij te maken. Er loopt op drie locaties een proefproject waar pekelsproeien bij gladheid zal worden toegepast. Het wordt door sommigen gecontesteerd, vandaar een proefproject.

Mevrouw *Ingrid Pira* blijft aandringen op bijzondere inspanningen om fietspaden sneeuw- en ijzelvrij te houden. De *minister* herhaalt dat de aanliggende fietspaden bij gewestwegen mee gestrooid worden met het strooien van de weg zelf. De efficiëntie blijft beperkt. Proefprojecten moeten uitwijzen of er betere oplossingen mogelijk zijn.

8.4. Elektrische fietsen

In de beleidsnota wordt er ingezoomd op de gevolgen van de elektrische fiets voor het fietsgebruik, zegt mevrouw *Lies Jans*. De aanleg van fietsostrades noemt zij daarin essentieel. Het lid meent dat er meer nodig is. Het vademecum van de fietspaden is nog niet afgestemd op de technische vereisten van elektrische fietsen, zoals voor bochten. Ook qua infrastructuur zullen aanpassingen nodig zijn om het gebruik van de elektrische fiets te stimuleren. Uit studies in Nederland is gebleken dat het toenemende gebruik van de elektrische fiets het aantal ongevallen doet toenemen.

De *minister* antwoordt dat nieuwe evoluties in het fietsgebruik, zoals de elektrische fietsen, zullen worden besproken in de werkgroepen die een nieuw vademecum zullen uitwerken.

9. Wegenwerken

9.1. Onderhoud

De heer *Dirk de Kort* ziet dat er een ambitieus inhaalprogramma is opgezet voor het onderhoud van autosnelwegen. Het is bijna gefinaliseerd. De minister verlegt de focus nu naar het onderliggende wegennet. Welke budgettaire inspanningen gebeuren er voor de gewestwegen?

De heer *Koen Daniëls* zoemt in op het structureel onderhoud van de wegen. Wegen worden wel onderhouden, maar de duurzaamheid laat vaak te wensen over. Er is dan vaak sprake van overladen vrachtverkeer, maar het lid vermoedt dat veel beschadigingen ook te wijten zijn aan het gebruikte materiaal. In het buitenland blijken wegen in elk geval langer stand te houden. Kan de minister dat onder de loep nemen en aanpakken?

Minister *Ben Weyts* antwoordt dat de inhaalbeweging om de achterstand op het structureel onderhoud van de autosnelwegen weg te werken consequent wordt afgewerkt. Afhankelijk van de vastgestelde noden wordt er bij het opstellen van het investeringsprogramma gestreefd om een vast percentage van het investeringsbudget, dat schommelt tussen 40 en 45 percent, toe te kennen aan projecten van structureel onderhoud. Na de aanpak van de onderhoudsachterstand op de autosnelwegen zal er worden gewerkt aan de onderhoudsachterstand op de gewestwegen.

9.2. Minder hinder

De heer *Koen Daniëls* leest in de beleidsnota over de beperking van de hinder bij werken. Hoe kan ervoor gezorgd worden dat werkzaamheden, ook als ze onafhankelijk van elkaar gebeuren en door diverse initiatiefnemers zijn opgezet, toch gecoördineerd verlopen? Zo moet men vermijden dat ze niet samenvallen, maar vooral dat bijvoorbeeld wegomleggingen elkaar niet tegenspreken.

Hinderincidentenmanagement noemt de heer *Mathias De Clercq* een van zijn stokpaardjes. In de beleidsnota resorteert het onder operationele doelstelling 4. Hij refereert aan Nederland, waar er goede afspraken bestaan tussen de privésector en de overheid om snel in te spelen op incidenten. Het opruimen en het vrijmaken van doorgang verlopen er vlot.

Minister *Ben Weyts* legt uit dat wegwerkzaamheden en andere innames van het openbaar domein en hun omleidingen worden afgestemd via het GIPOD. Dat systeem detecteert mogelijke conflicten tussen verschillende innames. Bovenop het detectiesysteem van het GIPOD beschikt AWV over een eigen conflictdetectiemodule die potentiële conflicten waarbij minstens één werf van AWV betrokken is, detecteert. De minderhindercoördinator van AWV volgt dat op en bemiddelt indien nodig.

9.3. Afhandeling ongevallen

De heer *Björn Anseeuw* verneemt in de beleidsnota dat de minister zich engageert om, in overleg met de Federale Regering, stappen vooruit te zetten inzake hinderincidentenmanagement. Hij vraagt naar een concrete timing.

De *minister* verklaart dat de meeste kritische secties op het autosnelwegennet zijn uitgerust met lus- en camerasystemen die door het Verkeerscentrum worden aangewend om de verkeersstromen permanent te bewaken en eventuele calamiteiten snel te detecteren. Zodra er een incident wordt gedetecteerd, worden de dynamische borden ingezet om de lokale site te beveiligen en worden de verkeerspolitie en de hulpdiensten via het detachement van de federale politie in het Verkeerscentrum ingeschakeld. In het kader van het programma Files Aanpakken door Snelle Tussenkomsst stelt de wegbeheerder een takeldienst ter beschikking die snel kan interveniëren met als doel de weg veilig en snel vrij te maken zodat de verkeershinder beperkt blijft. Incidentmanagement vergt de inzet van veel partners zoals de federale politie, brandweer, medische hulpdiensten enzovoort. De federale overheid speelt hier een belangrijke rol. Daarom werd er een overlegplatform ingericht met als doel maatregelen uit te werken om het incidentmanagement vlotter te laten verlopen.

De volgende pistes worden verder onderzocht:

- 1) de invoering van één centrale regisseur of incidentcoördinator die hoofdverantwoordelijke wordt voor de afhandeling van incidenten op snelwegen. Hij heeft als taak op ruimere schaal de impact te monitoren en te handelen met het oog op de veilige en snelle afwikkeling van een incident;
- 2) het ondersteunen van de integratie van de diverse meldkamers om zo de melding van ongevallen meer te centraliseren. Dat is met uitzondering van Antwerpen en Limburg, in al de provincies van toepassing;
- 3) het opstellen van een bijzonder nood- en interventieplan, specifiek voor autosnelwegen waar de standaardrichtlijnen bij de afwikkeling van incidenten op snelwegen worden toegepast. Het BNIP bevat onder meer een beschrijving van de rolverdeling van de actoren die betrokken zijn bij de incidentafhandeling, de te volgen procedures en de contactpunten;
- 4) het inzetten op nieuwe technologieën. Belangrijk voor de snelle afhandeling van incidenten is de uitrol van de fotogrammetrie. De vaststellingen worden aan de hand van fotomateriaal gedaan, op basis waarvan de reconstructie wordt gedaan;
- 5) de uitrol van e-call, een automatische incidentmelding vanuit de wagen waardoor de nooddiensten, de wegbeheerder en het Verkeerscentrum snel de adequate informatie over het incident kunnen verzamelen en de betrokken actoren sneller en doeltreffender kunnen optreden voor de afhandeling van het incident;
- 6) de evaluatie van de FAST-organisatie zal tot aanpassingen leiden om een en ander efficiënter te kunnen later verlopen.

10. Slimme netwerken

10.1. Groene golf

Volgens de heer *Marino Keulen* kunnen verkeersveiligheid, functionaliteit en groene effecten perfect samengaan. Het concept van de groene golf vindt bijval, over de grenzen van meerderheid en oppositie heen. De administratie blijft zich er evenwel om technische haalbaarheidsredenen tegen kanten. In Nederland bestaat het groenegolfconcept al geruime tijd en het werkt zowel wat betreft snelheidsbegrenzing als doorstroming en beperking van het tijdsverlies. Tegelijk heeft het concept ook positieve milieueffecten, omdat auto's niet langer stilstaand draaien en optrekken. Het is een totaal win-winpakket.

Het is de heer *Dirk de Kort* niet duidelijk wat het verschil is tussen slimme verkeerslichten en verkeerslichtenregeling.

Mevrouw *Annick De Ridder* ziet graag alle slimme maatregelen die fileverlichting kunnen brengen, ook opgevolgd. Het groenegolfbeleid, dat inzet op vlotte doorstroming, blijkt succesvol. De benadering die uitgaat van een conflict tussen de doorstroming van het openbaar vervoer en die van het ander wegvervoer, volgt

ze niet. Het ene moet het andere kunnen versterken en het tijdsverlies beperken voor beide modi. Mevrouw De Ridder vraagt nog aandacht voor de supercomputer in Antwerpen waarvoor 18 miljoen euro is uitgetrokken. Ze hoopt dat er geen vertraging meer optreedt.

De heer *Mathias De Clercq* noemt de groene golf een zeer efficiënt middel om vlotte doorstroming te garanderen. Wordt het daartoe opgerichte team uitgebreid?

De *minister* acht een vernieuwde aanpak van slimme ITS-netwerken en verkeerslichten belangrijk voor de doelstelling van de doorstroming. De minister wil het concept groene golf nieuw leven inblazen, maar hij wil verder gaan. Het is inmiddels een voorbijgestreefd concept. De lichten kunnen nu beter worden aangestuurd en in realtime aangepast.

Nieuwe systemen houden rekening met de hoofdstromen, kunnen rekening houden met het verkeer op de zijassen en de doorstroming van het openbaar vervoer integreren. AWV is bezig met het uitdenken en implementeren van nieuwe, complexere verkeersregeltechnieken. Het gaat om nog kortere groenfasen als er slechts enkele voertuigen zijn, meer mogelijke combinaties van de lichten die tegelijkertijd groen zijn, flexibelere fasenvolgorde en een meer accurate methode om groenfasen te beëindigen. Nieuwe, complexere verkeersregeltechnieken worden uitgetest in proefprojecten.

In elk geval is de heer *Dirk de Kort* van oordeel dat de bestaande infrastructuur beter kan worden benut.

10.2. Spitsstroken

In het kader van slimme netwerken en vlotte doorstroming wil de regering bijkomende spitsstroken aanleggen, aldus de heer *Joris Vandenbroucke*. Wat zijn de effecten van de reeds aangelegde spitsstroken? Uit buitenlandse ervaring blijkt het kortetermijneffect vaak sterk te verschillen van het langetermijneffect. De vraag rijst of het om een duurzame investering gaat als er op lange termijn alleen maar meer auto's over meer rijstroken in file rijden. De heer Vandenbroucke informeert naar evaluaties.

Minister *Ben Weyts* antwoordt dat van de drie spitsstroken er twee zijn geëvalueerd. De spitsstroken E313 en E40 blijken efficiënt. Over het algemeen zijn er minder fileverliesuren en is er een hogere snelheid in de files. Er treedt wel een verschuiving op naar aansluitende weggedeelten, maar spitsstroken leiden niet tot onveiligere situaties. De derde evaluatie, van de E19, is voor het voorjaar 2015.

10.3. Multimodaal reisadvies – app

Mevrouw *An Christiaens* ziet in de beleidsnota dat er wordt voortgewerkt aan een multimodaal reisadvies, waarbij een trajectcalculator met een klantvriendelijke interface mensen een optimale reisweg aanreikt. Het klinkt ingewikkeld. Hoe ziet de minister die werking precies? Er is al heel wat informatie. Wordt er samengewerkt met de privésector, met Touring of universiteiten voor de afstemming? De gebruiker kan advies ontvangen via een app of via digitale borden langs snelwegen. Komt er nog andere verspreidingskanalen?

Ook de heer *Mathias De Clercq* is het opgevallen dat in het kader van operationele doelstelling 6, slimme netwerken, onderzoek wordt aangekondigd om data van autoverkeer, vrachtverkeer, De Lijn, NMBS en parkeerbedrijven te integreren in één app met reisadvies. Het lid stelt voor om dat te ontwikkelen in samenspraak met andere gewestelijke overheden, aangezien vele verplaatsingen over gewestgrenzen heen gaan.

De app houdt volgens de heer *Joris Vandenbroucke* in dat de gegevens worden bijeengebracht die verkeerssturing en gepersonaliseerd reisadvies mogelijk maken. Met het oog op ReTiBo (bij De Lijn) ziet het ernaar uit dat daarmee enorme budgetten gepaard gaan. De app waarvan sprake kan een meerwaarde hebben, maar op welke termijn acht de minister een dergelijke app haalbaar en met welke middelen denkt hij dat te realiseren?

De aandacht voor slimme communicatienetwerken acht mevrouw *Annick De Ridder* belangrijk. Het lijkt haar niet zo evident om alle databanken samen te voegen. Volgens haar siert het de minister dat hij er werk van wil maken. Het moet in elk geval een stap zijn in de richting van verbeterde mobiliteit en de realisatie van de combimobiliteit. Hoe ziet het traject eruit en hoe worden de pijnpunten weggewerkt?

De app wil de *minister* laten uitwerken en dan voorstellen aan de commissie. Dan zal blijken wat de kosten en baten zijn. De heer *Dirk de Kort* vindt het positief dat er wordt doorgewerkt aan een multimodale trajectcalculator.

11. Toegankelijkheid openbaar vervoer

11.1. Toegankelijke haltes

Mevrouw *Lies Jans* meldt toegankelijkheidsproblemen van bus- en tramhaltes. De sector zelf vraagt om een degelijke inventaris van alle haltes die toegankelijk zijn. Die is er nog altijd niet, ondanks de reeds lang gemaakte belofte.

De *minister* antwoordt dat de inventaris van de toegankelijkheidsstatus van de haltes is opgenomen in het project 'beheer halte-inventaris' van De Lijn. De voorbereidingen voor dat project zijn nagenoeg afgerond. Het bestaat uit het uitwerken van een mobiele applicatie voor halte-inventarisatie, een platform voor haltebeheer en de integratie met de achterliggende systemen. Voor de nulmeting voor de toegankelijkheidsstatus dient rekening gehouden te worden met een periode van minstens een volledig werkjaar. De prioriteiten – welke gebieden eerst – gaan worden gelegd. Op basis van die inventaris zal met de wegbeheerders een overlegtraject worden opgezet.

11.2. Scootmobiel en rolstoelen

In het beleid van De Lijn zitten heel wat regeltjes verrat die het voor mensen met een beperking moeilijk maken, stelt mevrouw *Lies Jans* vast. Scootmobiel mogen soms wel en soms niet op de bus en blijkbaar zijn de regels voor de chauffeurs ook niet duidelijk. Een rolstoelplaats reserveren per bus, kan maar naar rato van één per bus. Een koppel kan dus niet. Zo zijn er nog een hele reeks. Het lid vraagt dat de minister overleg pleegt met De Lijn daarover.

Volgens minister *Ben Weyts* werkt De Lijn wat de toegang van scootmobiel op tram of bus betreft, aan een soort labelling van nieuwe mobiele hulpmiddelen voor personen met een beperking. Daardoor zouden bussen en trams toegankelijker moeten worden. Dat evolueert voortdurend. De labelling wordt onderworpen aan tests. De looptijd van de opdracht voor de werkpakketten identificatie, analyse, beoordeling en implementatie bedraagt twaalf maanden. De oplevering komt in juni 2015. De volledige opdracht heeft een looptijd van vijf jaar. Na de oplevering in 2015 wordt een jaarlijkse actualisering van de lijsten vooropgesteld.

Nu mogen twee rolstoelgebruikers inderdaad niet samen op een bus. Dat is streng gereguleerd. Bussen en trams die toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers, hebben één platform waarop één rolstoel comfortabel en veilig kan worden opgesteld. Het platform beschikt over een stroeve ondergrond en vloermarkering in geel tapijt, een stootkussen, een armleuning, een veiligheidsgordel en een druk-

knop voor de halteaanvraag op lager niveau. Voor een tweede rolstoel is er volgens de regels geen plaats. De minister vraagt hier het pragmatische te laten doorwegen en de tweede rolstoel toch toe te laten, ook al is dat in minder comfortabele omstandigheden. Iedereen begrijpt het argument van plaatsgebrek dat voor iedereen hetzelfde is. Op de nieuwe flexitytram is in twee rolstoelplaatsen voorzien. Op die voertuigen zullen bijgevolg twee rolstoelgebruikers samen op de tram kunnen.

11.3. Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer

Naast oplossingen van halte tot halte, is voor personen met een beperking ook een oplossing nodig van deur tot deur, zegt mevrouw *Lies Jans*. Daarin speelt de mindermobielen centrale een rol. Er is een decreet⁴ goedgekeurd in de vorige legislatuur om echt toe te werken naar Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer die gebiedsdekkend zijn. Dat moet het voor de betrokkenen mogelijk maken om op simpel verzoek te horen welke mogelijkheden er in de regio zijn qua taxi, belbus of openbaar vervoer. Er lopen proefprojecten sinds het decreet in voege is getreden op 1 januari 2013. Mevrouw Jans informeert naar de evaluatie en de verdere uitrol van het concept.

De *minister* preciseert dat er zes proefprojecten MAV lopen. Die worden door ENTER vzw geëvalueerd. De evaluatie wordt in februari 2015 verwacht.

Mevrouw *Karin Brouwers* vindt in de beleidsnota heel wat over toegankelijkheid. Zo is er een heel onderdeel onder operationele doelstelling 8, met name over netwerken die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Dat stuk draagt uitdrukkelijk de goedkeuring weg van CD&V. Een zin blijft mevrouw Brouwers bij, namelijk dat de minister meer wil inzetten op het vrijwilligersvervoer van de mindermobielen centrale. Hij wil nagaan of die diensten niet mee kunnen ingeschakeld worden in het Vlaams vervoerssysteem. Wanneer kan daarvan meer verwacht worden? Het lijkt het lid interessant om daarover in overleg te gaan en dat eventueel ook in te bedden in de systemen zoals men vooropstelt in het Pajottenland.

De *minister* legt uit dat de inschakeling van de mindermobielen centrales afhankelijk is van onder meer het overleg met die centrales zelf, de opportuniteit, de uitwerking en de financiering van een gebruiksvriendelijk programma om de vervoersvragen te koppelen aan het aanbod van beschikbare vrijwilligers en om de administratieve afhandeling te automatiseren.

11.4. Toegankelijkheid treinstations

De toegankelijkheid in treinstations blijft een probleem, verklaart mevrouw *Karin Brouwers*. Zij vraagt de minister om bij de NMBS aan te dringen op vernieuwde aandacht daarvoor. Er zijn stations die volkomen ontoegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers of zelfs voor mensen met krukken.

12. Verkeersveiligheid

Mevrouw *Ingrid Pira* herinnert aan forse uitspraken over verkeersveiligheid op radio en televisie bij het aantreden van de minister en stelt ontgoocheld te zijn. De evolutie van de verkeersveiligheid in Vlaanderen zit niet goed. Het lid ziet ook niet meteen de instrumenten om een trendbreuk te verwezenlijken. Er zijn weer meer dodelijke verkeersslachtoffers, meer letselongevallen, vooral bij fietsers en voetgangers. Het verontrust haar.

⁴ Ontwerp van decreet tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1-4).

De heer *Dirk de Kort* is blij met de onverminderde inzet op verkeersveiligheid, de derde strategische doelstelling. Toch had het lid graag concretere doelstellingen gezien. Go for zero mag dan voluntaristisch klinken, het bewijst dat het ernstig genomen wordt. Concrete kortetermijndoelstellingen spreken tot de verbeelding op middellange termijn en zetten aan tot acties om voldoende draagvlak voor moeilijke maatregelen te scheppen. Men veronderstelt dat de concrete doelstellingen pas met het verkeersveiligheidsplan zullen worden bekendgemaakt en daar kijkt CD&V dan ook naar uit.

12.1 Verkeersveiligheidsfonds

Mevrouw *Ingrid Pira* wijst erop dat het Verkeersveiligheidsfonds deels naar Vlaanderen wordt overgeheveld. Dat behelst ongeveer 139 miljoen euro. Die zijn in de algemene middelen opgenomen, in tegenstelling tot de expliciete aanbeveling van het Forum voor Verkeersveiligheid, dat het bedrag bestemd wilde zien voor verkeersveiligheid. Waarom is die aanbeveling niet opgevolgd? Wat wil de minister met de middelen doen?

Met strategische doelstelling 3 pakt de minister uit met een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid, aldus de heer *Lorin Parys*. Kan de minister duiden hoe de federaal geïnde bedragen voor het Verkeersveiligheidsfonds worden aangewend, na de implementatie van de zesde staatshervorming?

Het Verkeersveiligheidsfonds kwam vroeger deels toe aan de lokale politiezones. Mevrouw *Martine Fournier* vindt geen informatie over wat ermee gebeurt na de overheveling naar Vlaanderen in de zesde staatshervorming. Hoe plant de minister de lokale politiezones te betrekken bij de verkeersveiligheid? Minder geld mag niet ten koste van de zones of de gemeenten gaan. Ze vraagt aandacht en voldoende middelen voor de gemeenten om aan de verkeersveiligheid te kunnen werken.

Er werd volgens de *minister* geopteerd om geen begrotingsfonds te creëren om bijvoorbeeld de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds of andere inkomsten die gelinkt zijn aan de nieuwe bevoegdheden van de zesde staatshervorming, aan toe te wijzen. Dat belet niet dat die middelen extra mogelijkheden bieden voor investeringen in verkeersveiligheid zowel op het vlak van infrastructuur, educatie en sensibilisatie, handhaving en monitoring als evaluatie. De minister zal dat aankaarten bij de begrotingsbesprekingen. Daarnaast is er nog de problematiek van de correcte doorstorting van de federaal geïnde middelen. Er bestaat een taskforce met alle betrokken federale entiteiten zoals Politie, Binnenlandse Zaken, Justitie en Financiën. Er is nog heel wat afstemmingswerk nodig.

De minister hecht groot belang aan een integraal en geïntegreerd beleid betreffende verkeersveiligheid waarin ook handhaving al dan niet in combinatie met de andere maatregelen aan de orde is. Een aantal specifieke vormen van samenwerking met de politie en de lokale zones lopen nu al. Er zijn doelgroepgerichte controles die focussen op zowel risicomomenten, als op risicoplaatsen of risicogedragingen.

Mevrouw *Ingrid Pira* maakt zich zorgen over de 139 miljoen euro van het Fonds voor Verkeersveiligheid die in de algemene middelen worden ondergebracht. Dat vindt het lid te vrijblijvend. Dat de minister niet inpikt op de aanbevelingen van het Forum voor Verkeersveiligheid, vindt zij jammer.

De *minister* deelt de bezorgdheid over het Verkeersveiligheidsfonds. Er was een zeer grote voorafname vanuit het federale niveau, waar er evenmin een rechtstreekse bestemming voor de middelen gold.

12.2. Huis van de Verkeersveiligheid

Mevrouw *Ingrid Pira* wenst dat het Huis voor de Verkeersveiligheid een paradepaardje zou worden. In de begroting is er evenwel geen begrotingsartikel aan gekoppeld. Er is dus niets voorzien. Ze vraagt hoe het gesteld is met het contingent mensen dat in het kader van de zesde staatshervorming binnen het BIVV overgeheveld wordt naar Vlaanderen. Het is onduidelijk of ze terechtkomen in het Huis voor Verkeersveiligheid.

Mevrouw *Karin Brouwers* stelt voor om in het kader van het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid te beginnen met een virtueel ontmoetingsplatform. Er is voorts nog niets voor ingeschreven en dat kan een aanzet zijn. Hoe wil de minister het overleg met alle verenigingen en organisaties die hij aan het huis wil linken, opzetten?

De heer *Lorin Parys* wil weten wat de monitoring in het kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid concreet betekent.

Het Huis van de Verkeersveiligheid heeft volgens de *minister* de ambitie om het bestaande te bundelen om te komen tot een integratie van de krachten in het werkveld van verkeersveiligheid. Vandaag bestaan er al vormen van samenwerking en uitwisseling van kennis en ervaring betreffende verkeersveiligheid. De bundeling van de krachten komt voort uit de vaststelling om op langere termijn de idee Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid gestalte te geven. De taken van monitoring van verkeersveiligheid in ruime zin zijn daarin vervat.

Er is een ontwerp van koninklijk besluit over het overdragen van de personeelsleden van het BIVV naar de gewesten voor advies aan de Vlaamse Regering overhandigd. De Vlaamse Regering ging er niet mee akkoord. Er zijn immers nog juridische problemen over de overdracht van het personeel door een koninklijk besluit; er moeten nog besprekingen gevoerd worden over onduidelijkheden en twistpunten en er ontbreekt ten slotte essentiële informatie over het aantal personeelsleden en de financiële gevolgen. Dat standpunt wordt gedeeld door de andere gewesten. De piste wordt onderzocht om een beheersovereenkomst tussen het labo CAV en CARA en BIVV af te sluiten en om de mensen van BIVV die bezig zijn met communicatie te integreren in de communicatiedienst van het Departement MOW.

Mevrouw *Ingrid Pira* is tevreden dat er geld wordt vrijgemaakt voor het Huis van de Verkeersveiligheid. Dat toont aan dat men daar effectief werk van wil maken.

12.3. Verkeersveilig ontwerpen

Mevrouw *Ingrid Pira* vindt de formulering van de strategische doelstellingen vaak vreemd. Ze vraagt wat de minister bedoelt met verkeerveilig ontwerpen. Daaronder ressorteert de werking van het Agentschap Wegen en Verkeer, de schaduwtoel voor de Liefkenshoek-tunnel enzovoort. Heel wat van de strategische doelstellingen gaan terug op gedrag. Mevrouw Pira mist echter het belang van infrastructuur ten behoeve van de verkeersveiligheid in de beleidsnota.

De heer *Marino Keulen* wijst erop dat men soms met kleine ingrepen het verschil kan maken, bijvoorbeeld door op gewestwegen de wettelijke snelheid terug te brengen van 90 naar 70 kilometer per uur. Dat is veelal gebeurd, maar het dient na elke kruising van een zijweg opnieuw aangegeven te worden met een bord, waardoor Vlaanderen bijna een oerwoud van verkeersborden is geworden. De effectiviteit schiet daarbij in; men let er zelfs niet meer op. Ook de heer *Dirk de Kort* vraagt of de minister voorstander is van een veralgemeende 70 kilometer per uur. Bij de tweede strategische doelstelling Sterke en betrouwbare netwerken, is CD&V zeer blij met de verwijzing naar de leesbare weg, die zorgt voor een vlotte

verkeersafwikkeling en een verhoogde verkeersveiligheid. Overmatige verkeerssignalisatie dient vermeden.

De heer *Joris Vandenbroucke* heeft eveneens een vraag over de snelheidsregimes in Vlaanderen. 70 kilometer per uur is intussen zowat de norm geworden en 90 kilometer per uur de uitzondering. Volgt de minister de visie over het verminderen van de overvloed aan borden langs de Vlaamse wegen?

Steeds minder kinderen fietsen naar school, stelt mevrouw *Ingrid Pira* vast. Het hoogtepunt lag in 2000, met 40 procent, maar intussen neemt nog slechts een kwart van alle kinderen de fiets naar school. In de beleidsnota is er wel sprake van de schoolomgeving, maar niet van schoolroute. De Fietzersbond legt juist sterk de nadruk op de integrale route die jongeren moeten afleggen naar school. Het lid vraagt om ook daaraan de nodige aandacht te besteden.

De heer *Dirk de Kort* zegt dat het STOP-principe CD&V na aan het hart ligt. Er is derhalve begrip voor de focus op schoolverkeer en woon-werkverkeer. Het lid onderschrijft de ombouw naar een betere verknoping van de mobiliteit. Voor CD&V moet het STOP-principe echter onverkort worden toegepast. De vermelde inspanningen zijn daarmee compatibel.

Verkeersveilig ontwerpen van infrastructuur wil, aldus de *minister*, zeggen dat de wegontwerper bij zijn ontwerp rekening houdt met de verkeersveiligheid van de weggebruikers. Het is herkenbaar voor de weggebruiker en ondersteunt het veilig functioneren van de weg. Daarbij worden de principes van verschillende handboeken en vademeca uitgebracht door het Agentschap Wegen en Verkeer ten behoeve van alle weggebruikers gevolgd.

Elk infrastructuurproject dat gerealiseerd wordt, moet bijdragen aan de verkeersveiligheid. Er moet ook rekening worden gehouden met de leesbaarheid voor de weggebruiker door de weginrichting. Dat moet gekoppeld worden aan het snelheidsbeleid en de plaatsingsvoorwaarden voor de verkeersborden die door de zesde staatshervorming zijn geregionaliseerd.

De minister is ervan overtuigd dat in Vlaanderen op heel wat wegen buiten de bebouwde kom de maximaal toegelaten snelheid beter beperkt wordt tot 70 per uur. Dit zal ook de leesbaarheid verhogen. Het risico op de wegen is toegenomen door een stijging van de verkeersdichtheid en verblijfsdichtheid. De minister wil ingaan op de vraag van een aantal commissieleden om van de snelheid van 70 per uur de algemene regel te maken. De invoering moet gepaard gaan met het nodige overleg. 90 per uur kan, op wegen die daarvoor geschikt zijn, behouden blijven.

Het Werkboek Schoolomgeving van AWW werd geactualiseerd. Het is goed om het naar de lokale besturen te laten doorstromen. De schoolroutes werden er in meegenomen. De bestuurder moet niet alleen zien, maar vooral voelen dat hij een schoolomgeving nadert. De minister zal het gebruik van het handboek dan ook aanmoedigen bij alle relevante actoren, zoals de schoolbesturen en de gemeentebesturen.

De heer *Joris Vandenbroucke* is verheugd te vernemen dat de minister ook vindt dat de snelheidsnorm in Vlaanderen 70 kilometer per uur moet zijn buiten de bebouwde kom. Hij wil dat ook waarmaken. Is het idee om dezelfde snelheid in te voeren voor de Antwerpse ring voor de minister een optie? Zo ja, wanneer zou dat kunnen?

De *minister* antwoordt dat 70 kilometer per uur-optie op de R1 ooit is onderzocht door de Vlaamse Regering. Op stedelijke ringwegen geldt al een snelheidsbeperking. Voor Antwerpen ligt die op 100 kilometer per uur. Voor 70 kilometer per uur

is gebleken dat de efficiëntie van die maatregel absoluut beperkt zou zijn. De minister is bereid dat opnieuw te overwegen. Hij verwijst wel naar de mogelijkheden van dynamische snelheidsregeling en slimme mobiliteit. Met occasionele ingrepen kan de verkeersstroom beter geleid worden.

De heer *Dirk De Kort* laat weten dat de meerderheid werkt aan een voorstel van decreet over de aanpassing van snelheid op gewestwegen.

13. Sensibiliseren

Volgens de heer *Lorin Parys* staan opleiding en sensibilisering voor een verkeersveilig gedrag centraal.

De heer *Dirk de Kort* vraagt hoe men de hefboomen voor handhaving wil aanwenden na de regionalisering van de bevoegdheden? Wat is het plan van de minister met de bevoegdheden inzake sensibilisering die overkomen? In principe mag het BIVV geen campagnes meer voeren zonder een overeenkomst met de regionale overheden. Is er in een overgangperiode voorzien voor het eerste jaar? Zal de succesvolle BOB-campagne voortgezet worden? Hoe zal de minister ervoor zorgen dat daarvoor een geïntegreerde aanpak geldt?

Ook de heer *Joris Vandenbroucke* heeft een vraag over sensibilisering. Is de minister van plan te blijven werken met het alternerend systeem van borden langs de autosnelwegen waarvan BIVV en het Vlaamse Gewest om de beurt gebruikmaken voor hun campagnes? Misschien is het zinvoller in overleg een gezamenlijke focus te kiezen.

De *minister* verduidelijkt dat de borden langs de autosnelwegen deels door het BIVV en deels door AWV gebruikt worden. Beide hebben met hun campagnes een verschillende doelstelling. De minister staat ervoor open om een discussie te houden over het gelijktijdig uitrollen van een of meer campagnes langs de autosnelwegen.

Het is nog niet duidelijk in hoeverre bestaande campagnes, zoals BOB, eigendom kunnen worden van de gewesten. De intellectuele rechten van het BOB-concept zitten ook bij de beroepsvereniging Belgische Brouwers. Het gebruik van BOB is een van de onderwerpen op de agenda van het overleg tussen de gewesten, het BIVV en de federale overheid.

14. Rijbewijs

14.1. Bevoegdheid

De heer *Mathias De Clercq* vraagt of er reeds duidelijkheid bestaat over de bevoegdheidsverdeling na de zesde staatshervorming met betrekking tot de rijopleiding.

Voor de *minister* is de bevoegdheidsverdeling betreffende rijbewijs en rijopleiding duidelijk. Een aantal thema's wordt echter nog door de federale overheid betwist. De gewesten staan op één lijn. Het gaat in het bijzonder over de vakbekwaamheid en nascholing voor professionele chauffeurs met een rijbewijs categorie C en D en over het voorlopig rijbewijs. Er zal een beleid worden uitgewerkt voor alle thema's die de minister tot zijn bevoegdheid acht. Hij zal hierover overleggen met de bevoegde federale minister.

14.2. Rijbewijs met punten

Mevrouw *Lies Jans* is voorstander van de invoering van een rijbewijs met punten, al is het niet de bevoegdheid van Vlaanderen. De minister neemt het wel op in de beleidsnota en hecht er dus belang aan. Betekent dit dat de minister initiatief neemt ten aanzien van de andere gewesten en het federale niveau?

Het rijbewijs met punten vraagt om ernstige overweging, meent de heer *Marino Keulen*. Een rijbewijs halen blijkt voor veel gezinnen een dure onderneming en jongeren doen er vaak verscheidene beurten over. De heer Keulen betwijfelt of het concept de hardliners echt lik op stuk zal geven. Verkeersveiligheid ligt hem na aan het hart.

De heer *Dirk de Kort* meldt dat federaal parlementslid Jef Van den Bergh een wetsvoorstel indiende voor een rijbewijs met punten. De indirecte steun voor zijn uitgangspunten wordt geapprecieerd.

Het rijbewijs met punten is inderdaad een federale bevoegdheid, verklaart minister *Ben Weyts*. Ook daarover zal worden overlegd tussen de gewesten en de federale overheid. Als dat overleg geen resultaten oplevert, plant de minister een project dat in eerste instantie op basis van een vergelijking met de buurlanden de mogelijkheden en beperkingen van een dergelijke maatregel in kaart brengt. Het is een belangrijk punt in het Vlaamse regeerakkoord. Rijgedrag kan niet worden afgekocht met boetes. Het is niet de bedoeling de modale weggebruiker repressief op te jagen. De minister kan begrip opbrengen voor terughoudendheid in dit dossier, maar er zijn hogere belangen zoals de ambitie om het aantal slachtoffers en verkeersdoden te doen afnemen.

Bij heel wat mensen is er een natuurlijke terughoudendheid tegen het rijbewijs met punten. De heer *Joris Vandenbroucke* dringt erop aan toch door te zetten en de federale collega's te overtuigen. Hij gelooft rotsvast in het systeem om de verkeersveiligheid op een duurzame manier te verbeteren en refereert aan Frankrijk.

15. Verkeerseducatie

Voor de vernieuwde rijopleiding vermeldt de beleidsnota een koppeling aan een levenslang traject. Krijgt dat een verplichtend karakter, vraagt de heer *Joris Vandenbroucke* zich af.

Levenslang leren vindt de heer *Lode Ceyskens* een goede zaak, dus ook in het kader van de heroriëntering van de rijopleiding. Dat de vrije begeleiding mogelijk blijft, juicht hij toe. Dat houdt een rijbewijs financieel haalbaar voor iedereen. Eertijds werd alles van de rijopleiding per KB geregeld. De materie is dermate belangrijk dat de heer Ceyskens vraagt om het Vlaams Parlement zo nauw mogelijk erbij te betrekken.

Levenslang leren gaat uiteraard veel verder dan uitsluitend het rijbewijs, aldus minister *Ben Weyts*. De laatste jaren werd er met doelgroepgerichte projecten en initiatieven al een sterk aanbod aan educatieve initiatieven gecreëerd, zowel voor het brede publiek, als voor de professionals in de sector van verkeer en mobiliteit. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde speelt daarbij een centrale rol en geeft een hele reeks opleidingen volgens het principe 'teach the teacher'. Alle initiatieven passen in een verticale leerlijn, levenslang leren over verkeer en mobiliteit, van kleuter tot senior. De minister is tevreden dat verkeer en mobiliteit in het basisonderwijs deel uitmaken van de eindtermen. Hij zou die items ook opgenomen willen zien in de eindtermen voor het secundair onderwijs. Hij zal hierover overleggen met de minister van Onderwijs. VSV werkt momenteel met het project Slimme mobiele scholen. Dat biedt scholen een inhoudelijke en financiële steun.

Het beleid in verband met de rijopleiding wordt nog volop uitgewerkt. Er zijn daar veel betrokken partners en de minister streeft naar een breed draagvlak. Hij wil er het concept levenslang leren invoeren. De piste wordt onderzocht of de verplichte verzekering geen incentive kan geven aan mensen die een cursus volgen om hen te belonen voor die inspanning. Dat alles is nog volop in bespreking.

Er is al sprake geweest van cursussen voor een veilig gebruik van de elektrische fiets, vraagt mevrouw *Lies Jans*. Zet de minister dat initiatief van de vorige minister door? Het budget ging vooralsnog naar één organisatie.

De *minister* antwoordt dat de cursussen voor het gebruik van de elektrische fiets voortlopen. Niet alleen OKRA ontvangt middelen. Er lopen twee educatieve projecten. Een eerste is Veilig elektrisch fietsen van OKRA. Dat project loopt nog tot juli 2015. Voor de realisatie van dat project werkt OKRA samen met de vzw's Mobiel21 en de Verenigingen voor Verkeersveiligheid. Daarnaast heeft Pasar vzw een project om de elektrische fiets als duurzaam alternatief te promoten. Dat project loopt tot eind 2015.

Mevrouw *An Christiaens* wil met betrekking tot rijopleiding en onderwijs nog verduidelijking. Had ze goed begrepen dat de minister aan de eindtermen van het lager onderwijs inzake de kennis van verkeersveiligheid wil werken en dat dan het middelbaar onderwijs de rijopleiding voor het theoretisch rijexamen aanbiedt. Gebeurt dat al niet? Of gebeurt het vrijblijvend? Wil de minister in dat geval de vrijblijvendheid behouden of wordt het verplicht via de eindtermen van het middelbaar onderwijs?

Voor het secundair onderwijs wordt het initiatief van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde inderdaad uitgerold, aldus de *minister*. Het zit nog niet in de eindtermen vervat, zegt hij. Er is sprake van een vakoverschrijdend gegeven en geen resultaatverbintenissen. De minister wil het draagvlak onderzoeken voor de input van verkeerseducatie en meer verankering.

Mevrouw *Karin Brouwers* stelt dat in het kader van actuele vragen over de verkeerseducatie op het einde van de vorige legislatuur⁵ toenmalig minister van Mobiliteit en Openbare werken Hilde Crevits en voormalig minister van Onderwijs Pascal Smet hebben geantwoord. Er bleek een vrij breed draagvlak om het gesprek voort te zetten. Die deur staat open, meent het lid. Vanuit het onderwijs was de reactie veeleer waarschuwend.

16. Handhaving

Vanuit zijn bevoegdheid rond handhaving van het verkeersreglement kondigt de minister aan een aangepast reglementair kader van leermaatregelen te zullen opstellen. Zeker voor beginnende bestuurders wil hij heel kort op de bal spelen en problematisch rijgedrag meteen bijsturen. Dat juicht de heer *Lorin Parys* toe.

Mevrouw *Ingrid Pira* wijst erop dat de Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen recent heeft geprotesteerd tegen het feit dat flitscontroles aangekondigd worden via de radio. Radio 1 en Q-Music en dergelijke zijn daar meteen mee opgehouden. Het lid las een interview met de woordvoester van VTM die durfde te stellen dat VTM dat niet deed en daarvoor ook nog met argumenten aan kwam draven. Kan de minister VTM in een schrijven daarover aanspreken?

De *minister* weet dat in het verleden flitscontroles werden meegedeeld om de burger aan te geven dat er controles werden uitgevoerd. Op dit moment is men zich daar voldoende van bewust. Alcoholcontroles worden evenmin aangekondigd. Het

⁵ Actuele vragen van Marino Keulen, Kris Van Dijck, Karin Brouwers, Peter Reekmans en Steve D'Hulster (*Hand. VI. Parl. 2013-14, vergadering 10 van 20 november 2013, p. 28-32*).

gaat om de discussie hoe de wetenschap van controle zich verhoudt tot het echt willen verbaliseren. Het effect van het bestaan van controle is veel belangrijker dan de wetenschap van controle, zeker als dit gaat worden gecombineerd met een rijbewijs met punten. De VRT is gestopt met de aankondigingen. Er komt een overleg met VMMA. Het mag geen element van concurrentie worden tussen de omroepen. Het is het Vlaams Parlement dat moet beslissen over het verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid.

Mevrouw *Ingrid Pira* is blij verrast met het bijzonder volledige antwoord van de minister. Dat hij bereid is tot een onderhoud met VMMA over de flitscontroles stemt haar tevreden, net als zijn argumentatie dat flitscontroles geen element van concurrentie mogen zijn tussen radiostations.

Volgens mevrouw *Pira* gebeuren bijna dagelijks ongevallen met vrachtwagens op de Antwerpse ring. Wat wil de minister daartegen ondernemen? De heer *Lorin Parys* en mevrouw *Ingrid Pira* informeren naar de aanpak van de dodehoekproblematiek.

In de totaliteit van het aantal letselongevallen is het aandeel ongevallen met vrachtwagens niet uitzonderlijk hoog, verklaart de *minister*. Niettemin is elk ongeval er een te veel, zeker rekening houdend met het feit dat ongevallen met vrachtwagens dikwijls een ernstigere afloop kennen dan een gemiddeld verkeersongeval.

In de beleidsnota zijn er heel wat elementen die hierop inspelen, zoals de controles van vrachtwagens op de weg, zodat ze in ieder geval technisch volledig in orde zijn als ze zich in Vlaanderen op de weg begeven. Er is ook de controle op overlading bij vrachtwagens, niet alleen via staande controles, maar ook met Weigh in Motion. Bij die controle is het resultaat van de weging door een lus in de weg voor 80 percent correct. Dat systeem is veel effectiever. Er wordt ook gecontroleerd op de tussenafstanden, de rij- en rusttijden, het alcoholgebruik en de afleiding achter het stuur om de problematiek van inrijden op stilstaande files aan te pakken.

Er is extra aandacht voor de dodehoekproblematiek. Er gaat aandacht naar de opleiding voor het rijbewijs voor vrachtwagenbestuurders en de verplichte bijscholing.

Mevrouw *Ingrid Pira* ergert zich eraan dat meer en meer landbouwtractoren de weg op komen voor grondverzet. De wielen zijn ontzettend hoog en er zou ook met zogenaamde rode diesel geknoeid worden. Ze zijn hoe dan ook een gevaar op de weg.

De *minister* omschrijft het inzetten van landbouwtractoren voor grondverzet als een probleem van het al dan niet oneigenlijk gebruik van de rode nummerplaat. Die laat toe met vrijgestelde gasolie te rijden. Het toekennen van die nummerplaat en de controle erop is een federale bevoegdheid. Voor het besturen van dergelijke voertuigen op de openbare weg is ook een rijbewijs vereist. Voor het besturen van land- en bosbouwvoertuigen en mobiel landbouwmaterieel op de openbare weg gaat het om een rijbewijs categorie G. Indien dergelijke voertuigen niet worden gebruikt voor land- of bosbouwactiviteiten dan is een rijbewijs voor categorie B, B+E, C1, C1+E, C of C+E vereist, al naargelang de maximale toegelaten massa van het voertuig. Sinds mei 2014 zijn landbouwvoertuigen onderworpen aan een technische keuring, tenzij ze uitsluitend voor winteronderhoud van de weg gebruikt worden of voor professioneel of privaat gebruik in de land-, tuin-, bosbouw of in de visteelt.

Mevrouw *Ingrid Pira* benadrukt dat landbouwtractoren een gevaar op de weg betekenen. Ze veroorzaken tevens heel wat ontevredenheid in de transportsector.

Ze zijn concurrentieel. Het lid hoopt dat de aandacht voor landbouwtractoren niet vermindert.

17. Waterbeheersing

De heer *Mathias De Clercq* informeert naar de plannen van minister Weyts inzake waterbeleid en met name in het kader van de overstromingen in de Denderstreek. Zijn er al structurele oplossingen in de maak, in plaats van de zandzakjes die gebruikt worden, terwijl luttele kilometer verderop in Lessines fantastische dammen hun werk doen. Dat vindt het lid een doorn in het oog.

Wat betreft het Denderbekken en de overstromingsproblematiek bevestigt minister *Ben Weyts* dat er structurele maatregelen gepland zijn en dat de uitrol al door de vorige minister van Openbare Werken is gebeurd. Op de website www.dender.be kan de voortgang gevolgd worden. De stuwen op de Dender zijn absoluut aan vernieuwing toe. Dendermonde is al gerenoveerd en nu zijn Geraardsbergen, Idegem, Pollare, Denderleeuw, Aalst en Denderbelle aan de beurt. De stuw van Teralfene wordt afgebroken omdat ze overbodig is gebleken. Doel is tegen 2018 alle aanbestedingen rond te hebben.

De minister verwijst nog naar het ORBP Dender, het overstromingsrisicobeheersplan. Vervolgens heeft hij het over de opwaardering van de Dender tussen Aalst en Dendermonde, waar er benutting is voor watergebonden activiteiten maar waar de tonnage beperkt is tot 650 ton. Er zijn quasi geen schepen meer te vinden om te vervangen en om in een iets ruimere capaciteit te voorzien. Het is de bedoeling het traject op te waarden tot 1350 ton. Daartoe is een project-MER opgemaakt na beëindiging van de voorontwerpstudie. De doorlooptijd is een jaar. Men wil in 2020 effectief schepen van dat tonnage doorgang kunnen verlenen op het traject.

De heer *Björn Anseeuw* weet met betrekking tot het integraal waterbeleid, dat de minister wil laten onderzoeken hoe drinkwatermaatschappijen partner kunnen zijn inzake waterbeheersing en het verzekeren van voldoende water voor drink- en vaardoeleinden. Hoe ziet de minister hun rol?

De *minister* antwoordt dat tussen twee clusters van drinkwatermaatschappijen – De Watergroep en Waterlink – en de waterwegbeheerders in 2014 een samenwerkingsovereenkomst is gesloten. Doel is een globale aanpak en visie tot stand te brengen en ook uitwisseling van gegevens en ambities inzake verbruik. Het komt erop aan de waterbalans te laten respecteren. De minister noemt dat geen eenvoudige opdracht. Samen met de drinkwatermaatschappijen wordt de waterbalansstudie van het Scheldebekken verder verfijnd.

18. Luchtkwaliteit

18.1. Doelstelling verkeer

De heer *Björn Rzoska* ziet dat de minister in de beleidsnota groot belang hecht aan luchtkwaliteit. Wat de uitstoot van bepaalde toxische gassen betreft, verwijst hij echter voornamelijk naar het bevoegdheidsdomein van milieuminister Schauvliege. Hij formuleert geen doelstellingen voor het eigen terrein, terwijl een grote verantwoordelijkheid ligt bij het verkeer en gerelateerde factoren.

Daarentegen pleit de heer *Mathias De Clercq* in het kader van de duurzame mobiliteit voor een geïntegreerde aanpak die zich niet alleen toespitst op het verkeer als boosdoener voor wat betreft fijn stof en broeikasgassen.

De heer *Dirk de Kort* zou willen dat de Vlaamse overheid een voorbeeldrol vervult door een radicale en snelle vergroening van het wagenpark en door duidelijke doelstellingen ter zake op te nemen in beheersovereenkomsten zoals die met De Lijn.

De *minister* ontkent dat hij de verantwoordelijkheid voor de verbetering van de luchtkwaliteit zonder meer bij minister Schauvliege legt. Hij refereert alleen aan haar bevoegdheid wat betreft operationele doelstelling 17 van zijn eigen beleidsnota, die handelt over het investeren in luchtkwaliteit, groene energie en de respectieve initiatieven met een betere luchtkwaliteit als doel. Minister Weyts gaat er prat op dat andere maatregelen, met betrekking tot slimme mobiliteit en logistiek alsook transport over waterwegen, een verbeterde luchtkwaliteit beogen. Transport is ter zake niet de enige factor die speelt en daarom is verwezen naar de bevoegdheden inzake leefmilieu.

18.2. Directe effecten

Ook op het vlak van luchtkwaliteit is een quick win mogelijk, aldus mevrouw *Yasmine Kherbache*. Een snelheidsbeperking kan een verbetering bewerkstelligen. Een benchmark lijkt mevrouw Kherbache zinvol. De snelheid op ringwegen ligt relatief hoog. In Göteborg en Parijs is een snelheidsverlaging doorgevoerd, met zowel een spectaculaire reductie van files en de geluidshinder, als een verbetering voor de luchtkwaliteit. In Antwerpen zijn de borden om te moduleren al beschikbaar. Dat is dus een optie met onmiddellijk effect. Ook de heer *Björn Rzoska* heeft het over geluidshinder. Er worden uitspraken over gedaan in de beleidsnota, maar er is weinig concreets over te vinden.

Mevrouw *Ingrid Pira* noemt het autoluw of autovrij maken van centra een optie die tastbare effecten heeft op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Toch staat dat nergens in de beleidsnota. Verkeerscirculatieplannen kunnen de leefbaarheid verhogen en de kern verkeersveiliger maken.

Stadscentra autovrij of autoluw maken, begint bij de lokale besturen, stelt de *minister*. Hij wil daarin wel hun bondgenoot zijn. Maatregelen werken in twee richtingen en hebben ook implicaties voor de openbaarvervoersmaatschappijen en het aanbod ter zake, met name ook waar het standplaatsen en haltes betreft.

18.3. Vergroening verkeersbelasting

Welke concrete ambities heeft minister Weyts op het vlak van duurzaamheid van het verkeer en de uitstoot van fijn stof en CO₂? De heer *Joris Vandenbroucke* informeert naar het engagement van minister Weyts om de verkeersbelasting te vergroenen. Hij vindt het niet terug in de beleidsnota. De *minister* verwijst naar de beleidsnota van minister Turtelboom⁶.

18.4. Waterstofbussen

Met betrekking tot de verduurzaming van het voertuigenpark van De Lijn, zijn er pilootprojecten aangekondigd, aldus mevrouw *Karin Brouwers*. Van Hool heeft samen met vier andere Europese busbouwers een verdrag afgesloten om samen in te zetten op de waterstofbus. De burgemeesters van respectievelijk Londen en Hamburg waren er ook bij. Tegen 2020 zouden in Europa 1000 waterstofbussen moeten rondrijden. Een grotere productie maakt de bussen ook goedkoper en die evolutie vindt het lid interessant om op te volgen.

⁶ Beleidsnota Financiën en Begroting 2014-2019, ingediend door mevrouw Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 150).

Over de waterstofbus kan de *minister* meegeven dat er vijf van rijden. Ze zijn enorm duur in aankoop en vergen derhalve een grondige budgettaire overweging. De prijs ligt vijf tot zes keer hoger dan voor een dieselbus. Die laatste overstijgen intussen ook al de strengste opgelegde normen en zijn derhalve al zeer energiezuinig. De vijf waterstofbussen gaan vanaf 1 december 2014 in exploitatie. Daarnaast rijden er 79 hybride bussen in Gent, Brugge, Antwerpen, Hasselt en Leuven. In 2015 worden er nog eens 138 in gebruik genomen. Drie elektrische bussen zijn intussen geleverd en worden kortelings in het Brugse stadsnet ingezet.

De minister meent te kunnen stellen dat er volwaardige inspanningen worden geleverd om de vloot van het openbaar vervoer niet alleen milieuvriendelijker maar tevens efficiënter te maken. Over de elektrische bussen voegt hij nog toe dat de efficiëntiegraad daarvan zeer afhankelijk is van de stedelijke context.

De heer *Dirk de Kort* wil bij de vergelijking tussen waterstofbussen en dieselbussen de vergelijking toegevoegd zien met de tram. Belangrijk criteria zijn daarbij het aantal personen dat vervoerd kan worden maar net zo goed de weerslag op milieu. De investeringen in openbaar vervoer houden ook werk in Vlaanderen, want als de lat hoog ligt op het vlak van milieu, dan blijven de aankopen in Vlaanderen. Goedkopere versies uit China zijn dan niet aan de orde.

Minister *Ben Weyts* hoort het pleidooi voor de tram, maar daartegenover staat een enorme kostprijs voor aanleg. Maatschappelijk ligt het draagvlak ook moeilijker, meent hij.

18.5. Elektrische laadinfrastructuur

In het hoofdstuk Investeringen voor mens en economie mist de heer *Björn Rzoska* de nodige inzichten in de concrete uitrol van projecten. Zo is er sprake van het installeren van elektrische laadinfrastructuur, maar daarvan vindt het lid geen informatie, ook niet wat betreft de timing. Het item zit vervat in het werkingsbedrag van het Agentschap Wegen en Verkeer, waar dan weer bespaard wordt. Hoeveel is effectief voorzien voor dat programma, wil de heer Rzoska weten.

Betreffende de elektrische laadinfrastructuur meldt minister *Ben Weyts* dat in oktober daarover een Europese richtlijn is goedgekeurd. De lidstaten krijgen specifieke doelstellingen opgelegd wat betreft het uitrollen van een laadpaalnetwerk. De inspanning voor Vlaanderen wordt heftig, stelt de minister. Er zijn intussen al een 500-tal elektrische laadpalen beschikbaar. De ambitie ligt Europees veel hoger. Vlaanderen werkt mee aan het nationale plan ter uitvoering van de Europese richtlijn 'Clean power for transport'. Tegen eind 2016 hoopt men een dergelijk plan te kunnen voorleggen. Daaraan moet een interministeriële conferentie gekoppeld worden, onder meer om verdeelsleutels af te spreken en de spreiding van het engagement en de uitrol te bepalen.

Intussen lopen er wel al initiatieven in het kader van het Klimaatfonds. Zo verbindt AWW zich ertoe om ruimte ter beschikking te stellen voor laadinfrastructuur op carpoolparkings en park-and-rideparkings in eigen beheer. Ze stellen die dus open voor vergunning. Er zijn tijdens de eerste fase die loopt al vergunningen afgeleverd voor 13 locaties. De kandidaten uit de eerste fase zullen in eerste instantie 24 laadpalen plaatsen en exploiteren. 48 parkeerplaatsen zullen dan voorbehouden zijn voor elektrische of hybride voertuigen. De kandidaten ontvangen ook ondersteuning vanuit het Klimaatfonds.

18.6. Binnenvaart

Is de minister bereid om het voorbeeld te volgen van de Nederlandse provincie Zuid-Holland, waar in samenwerking met Rotterdam een retrofitprogramma gelanceerd is? Volgens mevrouw *Yasmine Kherbache* moet dat ervoor zorgen dat de binnenvaartschepen met een roetfilter of NOx-filter worden uitgerust. Dat heeft een merkbaar effect op de luchtkwaliteit. Het lid ziet dat graag ook opgenomen in het luchtkwaliteitsplan. De heer *Dirk de Kort* vraagt of er een visie is voor het stimuleren van schonere en minder brandstoffen?

Over het retrofitprogramma voor binnenvaartschepen kan minister *Ben Weyts* het volgende melden. Operationele doelstelling 21 omvat ambities inzake duurzame logistiek, zoals het verminderen van energieverbruik en emissies, het stimuleren van alternatieve brandstofbronnen en aandrijfsystemen enzovoort. Dat gaat ook op voor de scheepvaart. Vanuit het Flanders Shipping Network is gevraagd een uitvoerige studie te laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor vergroening van de binnenvaart.

Het retrofitprogramma blijkt voordelen te genereren voor het milieu, maar het vergt van de schipper een serieuze financiële investering, zo blijkt. Vooral de recurrente kost van ureum, nodig voor de filtering, ligt zeer hoog. Retrofit is niet het enige middel om het vooropgestelde doel te bereiken, stelt de minister. Ook alternatief brandstofgebruik maakt een wezenlijk verschil. De Vlaamse middelen voor een subsidieprogramma zijn beperkt, maar de minister is bereid na te gaan in hoeverre er op Europese middelen een beroep kan worden gedaan. Voor het starten van een retrofitprogramma is samenwerking vereist met de ministers Schauvliege en Muylers.

19. Duurzame logistiek

De innovatie inzake duurzame logistiek vindt de heer *Björn Rzoska* positief. Hij heeft het integrale begrotingsprogramma MI bekeken, omdat daaronder al die investeringsbudgetten ressorteren. Geen enkele begrotingspost ontsnapt aan de besparingen. Tegelijk wordt er enorm veel aangekondigd. Zo wordt er ingezet op de innovatie binnen de logistieke keten in al zijn aspecten. De scheepvaart zou zijn milieuvoordeel behouden en de vloot vergroent. De nood aan investeringen in infrastructuur wordt erkend. Er wordt ingezet op een sterke en slimme binnenvaart. Investeringen in intelligente transportsystemen moeten ervoor zorgen dat de bestaande capaciteit op de waterwegen optimaal en veilig benut kan worden. De heer Rzoska kan zich er helemaal in vinden, maar ziet nergens in de toelichting waar, wanneer en hoeveel er geïnvesteerd zal worden. Hoe wordt dat allemaal budgettair waargemaakt over de volgende vijf jaren?

Duurzame logistiek begint voor de *minister* bij innovaties in de scheepsvernieuwbouw en bij de ontwikkeling van aangepaste goederenbehandelingstechnieken. De minister meent dat ook daar het belangrijkste element zit: het scheppen van de beste faciliteiten en overslagmogelijkheden, bijvoorbeeld op de kaaimuren, om bedrijven ertoe aan te zetten het water effectief te benutten als vrachttransportmiddel. Hij noemt kennisbundeling ter zake essentieel. Het SBO-project rond slimme stedelijke mobiliteit en logistiek is daarvan een expliciet voorbeeld en loopt sinds medio 2014. Het wil werk maken van een slimme stadsdistributie via het water.

Andere innovatieve concepten die al door de vorige minister van Openbare Werken en Mobiliteit werden geïntroduceerd, zijn onder meer de watertruck: een duwboot zorgt voor afvaltransporten over water. Projecten als Distribouw blazen kleine waterwegen nieuw leven in en kunnen het aandeel binnenvaart doen toenemen. Nieuwe en bestaande groeiemarkten worden in die zin aangesproken voor bijvoorbeeld vervoer van palletgoederen, ondeelbare stukken en biomassa.

Er lopen ook projecten met als doel het vergroenen van de binnenvaart door gebruik van alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen, zoals lng. Tot slot vermeldt de minister de verdere uitrol van intelligente vervoersmanagementsystemen. Dat behelst de beschikbaarheid van vermoedelijke vertrek- en aankomsttijden en steeds grondiger kennis daarover, teneinde een integraal zicht op en opvolging van de goederenstroom te bekomen. Dat maakt alsmaar meer producten efficiënt vervoerbaar via water.

Operationele doelstelling 21 gaat over duurzame logistiek met oog voor innovatie, weet de heer *Paul Van Miert*. De minister wil proefprojecten faciliteren waarvan de haalbaarheid wetenschappelijk is aangetoond. Er zou periodieke evaluatie komen met het oog op een uitrol naar de Vlaamse bedrijven. In die optiek verwijst het lid naar zijn schriftelijke vraag over watertrucks⁷. Het antwoord van de diensten haalde het proefproject aan in de Kempen met afvaltransport over water tussen Mol-Geel en Beerse. Dat zou bijzonder positief onthaald zijn, wat betreft vaartijden, wachttijden en overslag, maar ook de technische faciliteiten blijken prima. De jonge kandidaatschippers zijn zeer enthousiast over het nieuwe concept dat zou toelaten aan de wal te wonen. Welk potentieel ziet de minister in het concept en hoe denkt hij het uit te rollen naar andere bedrijven in Vlaanderen?

Het project rond de watertrucks is inderdaad positief geëvalueerd, bevestigt de *minister*. Er wordt bekeken of het concept kan worden ontwikkeld. Er zijn proefvaarten gebeurd met slib, schroot, bouwafval, huishoudelijke afval en zout. Men wil proberen daarop nog sterker in te spelen, samen met de respectieve industrie, met het oog op een uitrol op grotere schaal. De contacten zijn gelegd.

Mevrouw *Martine Fournier* stelt dat de minister-president bij een bezoek aan het transportcentrum LAR van Menen en Kortrijk het belang van de sector van logistiek en transport extra benadrukt. De sector staat voor ongeveer 9 percent van het BNP. Er wordt altijd ook veel kritiek op gespuid, maar het lid vraagt om het belang ervan steeds voor ogen te houden.

Het belang van de logistieke sector verliest de *minister* niet uit het oog. Hij stemt in met de opmerking van mevrouw Fournier in dat verband. De sector staat ook in voor heel wat tewerkstelling.

20. Havens

Mevrouw *Annick De Ridder* acht Vlaanderen een belangrijke logistieke speler met zijn havens als spil. De bereikbaarheid en de multimodale ontsluiting zijn essentieel.

20.1. Interportuaire samenwerking

De heer *Renaat Landuyt* merkt op dat in het hoofdstuk over havens op pagina 38 de woorden Gent noch Antwerpen terug te vinden zijn. Het is essentieel dat het over de Vlaamse zeehavens gaat. De aanzetten tot samenwerking juicht hij toe. De heer Landuyt citeert: "... zoals een gemeenschappelijke strategie, waarbij ook de commerciële prioriteiten worden bepaald, dus meer dan over infrastructuur. De gemeenschappelijke strategie zal door de havenbedrijven in onderling overleg worden opgemaakt.". Betekent die zinsnede dat met Flanders Port Area een stap verder wordt gegaan? Hij vraagt of de minister daartoe een initiatief zal nemen. Of is het een oproep of opdracht aan de havenbedrijven om die Vlaamse strategie zelf op te stellen?

⁷ Schriftelijke vraag nr. 142 van Paul Van Miert, 9 oktober 2014, Proefproject watertrucks Kempen – Evaluatie.

Wat de interportuaire samenwerking betreft, zet de *minister* vooral in op de versterking van Flanders Port Area, uitgaand van de gangbare principes van maximale bottom-upbenadering, maar gefocust op de uitwerking van een gemeenschappelijke havenstrategie. De aandacht moet niet alleen gaan naar de commerciële prioriteiten, maar tevens naar investeringsprojecten, zowel voor het optimaliseren van de maritieme toegang als voor de ontsluiting naar het hinterland. Een eerste overleg met de havenautoriteiten over de doorstart van Flanders Port Area is achter de rug. Met de partners wordt een verdere aanpak en overlegstructuur bekeken, om dan begin 2015 de uitrol in te zetten en de doorstart van Flanders Port Area waar te maken.

20.2. Vlaamse Baaien

De heer *Björn Anseeuw* vraagt naar ingrepen die de maritieme toegankelijkheid kunnen bevorderen voor de zeescheepvaart.

Het project Vlaamse Baaien focust volgens minister *Ben Weyts* op drie aspecten: de robuuste kust, de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge en de reductie van de getijdenslag in de Westerschelde. Voor wat betreft de problematiek van maritieme toegankelijkheid voor zeeschepen met grote diepgang, ziet de minister absoluut mogelijkheden om de problemen van de haven van Zeebrugge in dat verband op te lossen. Er wordt uitgegaan van een geïntegreerde aanpak van havenuitbreiding, energiebevoorrading, kustbescherming en natuurontwikkeling om het bestaande stroomvenster voor de haveningang aan te pakken.

Een onderzoekstraject moet vorm geven aan de integratie. Algemeen behelst dat veel meer dan enkel de verbetering van de maritieme toegang. Er is tevens onderzoek naar de maritieme toegankelijkheid tussen de Scheur-Wielingenvaargeul en de havenmond, de ingrepen om de natuurlijke sedimentatie in de vaargeul te verminderen en de erosie in de langsrichting van de vaargeul te bevorderen. Ook de toegankelijkheid van de Westerschelde en de maritieme toegang van de Scheldhavens staan op het programma. Er is onderzoek naar alternatieve vaargeulen in combinatie met maatregelen ter reductie van de getijdenslag op de Schelde.

20.3. Internationale samenwerking

In het onderdeel Investerings in mens en economie, komt de samenwerking tussen de Vlaamse havens aan bod. Het gaat dan over de commerciële samenwerking, de hinterlandstrategie en een gemeenschappelijke algemene strategie. De heer *Joris Vandenbroucke* oppert dat sommige Vlaamse havens bijzonder goed samenwerken met buitenlandse havens. Wordt ook internationale samenwerking ondersteund?

De Vlaamse havens zijn trouwe partners van Flanders Port Area, zegt de heer *Mathias De Clercq*. In dat kader lijkt het evident over de grenzen heen op zoek te gaan naar natuurlijke economische zones. Het past volkomen binnen het concept van de Vlaams-Nederlandse delta om naar structurele samenwerking te streven. De aankondiging door minister-president Geert Bourgeois en minister-president Mark Rutte van een Vlaams-Nederlandse economische missie lijkt hem een goed signaal. Het lid verwacht een uitdrukkelijk engagement van minister Weyts in dat verband.

Met betrekking tot een samenwerking tussen de zeehavens in de Scheldedelta moet de prioriteit voor de *minister* liggen bij een gelijktijdige versterking van de Vlaamse economie en de havens zelf. Dat sluit niet uit dat er niet alleen binnen het kader van Flanders Port Area wordt samengewerkt, maar ook bijvoorbeeld in het kader van de Scheldedelta. Dat gebeurt al. Antwerpen werkt in die zin samen

met Rotterdam in het kader van de pijpleidingencorridor en Gent met Zeeland Sea Ports.

Heel positief vindt de heer *Mathias Declercq* dat Flanders Port Area geen samenwerking uitsluit tussen bijvoorbeeld Gent en Zeeland Seaports. Dat komt de Vlaamse economie ten goede.

20.4. De rol van de havencommissaris

De havencommissaris zou bevestigd en versterkt worden in zijn rol, merkt de heer *Renaat Landuyt*. Krijgt hij meer bevoegdheden en zal hij op een of andere manier de samenwerking meer kunnen stimuleren?

De *minister* bevestigt dat de rol van havencommissaris inderdaad versterkt wordt. Hij krijgt meer armslag en krijgt een grotere rol in combinatie met de uitdieping van de Flanders Port Area. Er ontstaat zo een duidelijk kader dat ruimte laat voor initiatieven ter zake.

De heer *Dirk de Kort* is benieuwd naar de invulling van de ruimere rol die de havencommissaris zou krijgen. Zelf beschouwt hij de rol zoals ze is, die van bruggenbouwer, als afdoende. De *minister* antwoordt dat hij, conform het regeerakkoord en op basis van positieve ervaringen, juist die rol meer armslag wil geven. Dat gebeurt in het kader van de samenwerking tussen de Vlaamse havens.

20.5. Havendecreet

De heer *Renaat Landuyt* stelt zich vragen bij het voornemen van de minister om het subsidiëringsregime te vereenvoudigen en te streven naar transparantie en correcte financiële verhoudingen tussen het Vlaamse Gewest en de havenbesturen. Geldt die bezorgdheid ook onder de havenbesturen zelf? De havenstructuren verschillen enigszins van elkaar. De heer Landuyt heeft de boodschap aan de havenbedrijven begrepen: als men iets aangepast wil zien, is het zaak van zelf het initiatief te nemen. Het gaat evenwel om infrastructuurwerken en subsidiëring, en het bizarre feit dat sommige steden winsten uit het havenbedrijf halen en andere dat bewust niet doen omdat ze ervan uitgaan dat die middelen aangewend moeten worden voor de algemene en specifieke havenpolitiek. Daardoor dreigt een scheefgroei te ontstaan in het subsidiëringstelsel.

Minister *Ben Weyts* stelt dat de financiële verhoudingen tussen het Vlaamse Gewest en de havenbesturen stoelen op het Havendecreet en de uitvoeringsbesluiten. Die dateren van ongeveer 15 jaar geleden. De tijd is gekomen om de regeling te evalueren en te actualiseren.

De minister ziet een mogelijke besparing in het niet langer verlenen van investeringsbijdragen voor uitrustingsinfrastructuur aan de havenbedrijven. Hierover is overleg gepleegd met de havenautoriteiten. De aanvragen én vooral het hefboomeffect bleken te beperkt om de huidige 20%-cofinanciering te handhaven. De tussenkomst van de Vlaamse overheid was zeker niet bepalend in de keuze van projecten noch in de uitvoering ervan.

De heer *Dirk de Kort* herinnert eraan dat het Havendecreet is tot stand gekomen met zo goed als eenparigheid van stemmen. Die consensus vergde enkele jaren werk. Bijsturing is allicht aangewezen, maar het lid hoopt dat dit in goed overleg kan gebeuren. De *minister* neemt graag die insteek mee. Ervaring leert.

21. Waterwegen

21.1. Structurele inspectie

De heer *Dirk de Kort* wil weten hoe de structurele inspectie van waterwegen verloopt.

De *minister* legt uit dat de structurele inspectie van de waterwegen verloopt over heel diverse onderdelen van het brede patrimonium van de waterwegbeheerder. Het omvat heel wat onderhoudsintensieve kunstwerken zoals bruggen, sluisen en stuwen. Elk vergt een aparte aanpak. De inspectie gebeurt door het eigen gespecialiseerd personeel. Alleen voor heel bijzondere inspecties wordt een beroep gedaan op gespecialiseerde externe firma's. Elke brug krijgt minstens driejaarlijks een integrale inspectie. De inschaling in een zekere risicoklasse is afhankelijk van de mate waarin ze geïnspecteerd worden en door wie andere infrastructuurelementen inspectie ondergaan. Sommige kritieke onderdelen van bijvoorbeeld sluisen worden wekelijks geïnspecteerd, legt de minister uit. Zo ook beweegbare bruggen. De waterwegtoezichters houden permanent toezicht op de overige infrastructuur via inspectierondes.

21.2. Overslagpunten

In de beleidsnota is er sprake van nieuwe overslagmogelijkheden en het uitbreiden van het aanbod aan watergebonden bedrijventerreinen. Worden de bestaande overslagmogelijkheden optimaal gebruikt, vraagt de heer *Joris Vandenbroucke* zich af. Is het verder organiseren van verschillende overslagmogelijkheden niet in tegenspraak met de visie op clustering en bundeling van goederenstromen? Het lid vreest files op de binnenvaartwegen als er een strip van overslagterminals ontstaat.

De overslagpunten langs de waterwegen worden wel degelijk optimaal benut, stelt de *minister*. De gebruikers hebben concessieovereenkomsten afgesloten. Mocht er onderbenutting worden vastgesteld, dan kan men optreden. Zo is het mogelijk dat men de concessieovereenkomst moet 'openbreken' en dat er verplicht andere gebruikers moeten worden toegelaten. In 2013 zijn dank zij de investeringen in de kaaimuren, die voor de overslagcapaciteit zorgen, 982.000 vrachtwagenritten vermeden door organisatie van transport over de waterwegen.

Files op die waterwegen zijn vooralsnog lang geen punt, oppert minister Weyts. Er is nog reservecapaciteit.

De prioriteiten worden bepaald door capaciteitsbeperkende knelpunten op het waterwegennet, leest de heer *Joris Vandenbroucke*.

De *minister* preciseert dat voor de binnenvaart het belangrijkste element de aangepastheid van de vaartuigen, lengte en tonnage, aan de infrastructuur is. De karakteristieken van de vaarweg spelen daarin een belangrijke rol, waar dat voor vrachtwagens niet het geval is. Er zijn in die zin investeringen nodig en gepland. Ook in de inlandterminals wordt geïnvesteerd. Dat is waar de overslag van vrachtwagens naar watergebonden stromen meer landinwaarts gerealiseerd wordt.

21.3. Jaagpaden

De watergebonden bedrijven weten zich gesteund, stelt mevrouw *Martine Fournier*. Dat is positief. Anderzijds zet de minister ook in op recreatieve netwerken. Het lid denkt dan aan de jaagpaden op de oevers van de Leie of de Schelde en ze ziet tegenstrijdige belangen met de bedrijven die daar hun activiteit moeten ontwikkelen. Ze informeert naar de visie daaromtrent.

De conflicten tussen fietspad- en waterwegengebruik zijn de *minister* bekend. Het jaagpad is vaak de enige toegang tot de waterweg voor de gebruikers van die waterweg en daarop bevindt zich dan ook overslag van goederen tussen wal en schip. Tegelijk worden jaagpaden recreatief gebruikt door fietsers. De minister wil ze absoluut blijven inschakelen in de fietsroutenetwerken.

De waterwegbeheerders hebben een algemene visie voor gedeeld gebruik geformuleerd. Die omvat principes over het oordeelkundig combineren van laad- en losactiviteiten met onder meer fietsverkeer. Voor confrontatie en onderbreking met en door de fietsverbinding is het plan opgevat om lokaal oplossingen te zoeken in dialoog. Met de provincie Vlaams-Brabant is een overeenkomst gesloten over het gedeeld gebruik van de jaagpaden binnen een concreet kader van samenwerking en gemeenschappelijk verbruik dat wordt vastgelegd.

22. Spoorwegen

22.1. Vlaamse spoorstrategie

De beleidsnota verwacht dat het Vlaamse niveau zal betrokken worden bij de beslissingen op federaal niveau als de NMBS zijn investerings- en subsidieprogramma heeft vastgelegd. De Vlaamse spoorstrategie en de prioriteiten die erin vervat zitten, zijn evenwel op een koude steen gevallen, stelt de heer *Björn Rzoska*. Hij raadt de minister dan ook aan iets actiever uit de hoek te komen. Hij zal nauwlettend opvolgen of de prioriteiten die eerder door het Vlaams Parlement zijn geformuleerd met een brede meerderheid, al dan niet verschuiven.

Wat betreft de investeringsdossiers inzake de spoorwegen, verwijst ook de heer *Lode Ceysens* naar de Vlaamse spoorstrategie. De minister schaaft zich daar volkomen achter en wil deze onverkort in het overlegorgaan verdedigen. Mag men daarover begin 2015 bevestiging verwachten? In hoeverre hebben het overlegorgaan en de methodologie al vorm gekregen?

Wat de spoorwegen betreft, zijn de bevoegdheden beperkt, geeft de *minister* toe. Maar er zijn stappen gezet om te komen tot een structureel en operationeel overleg tussen De Lijn en de NMBS.

Mevrouw *Annick De Ridder* sluit zich aan bij de vragen met betrekking tot de Vlaamse spoorstrategie en stelt voor dat mee te nemen in het vermelde overleg.

Kan Vlaanderen harder ingrijpen op belangrijke spoortrajecten? Minister *Ben Weyts* verduidelijkt dat in uitvoering van de staats hervorming en afspraken ter zake er een vertegenwoordiging van het Vlaamse Gewest is in de raden van bestuur van Infrabel en NMBS. De vertegenwoordigers zijn al geruime tijd benoemd door de vorige regering maar zetelen nog niet. De gendervertegenwoordiging klopt niet en er is een nieuw KB nodig. De verantwoordelijkheid is uiteindelijk volledig naar de gewesten doorgeschoven, aan wie is vooropgesteld dat het, om de juiste genderverhouding te krijgen, één op drie, allemaal vrouwelijke vertegenwoordigers moeten zijn. Ook dat zal worden aangekaart met het federale niveau, belooft de minister.

In het kader van de Vlaamse spoorstrategie is er tijdens de verkiezingscampagne nog bedreigd dat een partij niet zou toetreden tot de Federale Regering als in Limburg niet eindelijk de beloofde investeringen van de NMBS zouden gebeuren, aldus de heer *Jan Peumans*. Limburg wil maar wat graag een aantal investeringen rond krijgen en voelt zich zwaar benadeeld. Welke prioriteiten zal de provincie krijgen?

Minister *Ben Weyts* acht het zelf ook onaanvaardbaar dat reeds lang geplande spoorinvesteringsprojecten die al waren opgenomen in het vorige meerjareninvesteringsplan, niet voor 2018 worden uitgevoerd. Hij heeft het dan over de volgende

projecten: derde en vierde spoor Gent-Brugge, derde spoor Brugge-Dudzele en de vertakking Oude Landen die te behouden zijn, en de prioritaire spoorinfrastructuurprojecten die door de vorige Vlaamse Regering zijn aangewezen binnen de enveloppe die aan het Vlaamse Gewest is toegewezen voor prioritaire gewestelijke projecten en capaciteitsuitbreiding. Ook die blijven intact.

22.2. IJzeren Rijn

Mevrouw *Annick De Ridder* ziet dat het dossier van de IJzeren Rijn is opgenomen onder operationele doelstelling 24 als schakel in logistieke netwerken. Het dossier vergt nog een aantal cruciale stappen, onder meer met betrekking tot de samenwerking met buurlanden en de Federale Regering. Hoe wil de minister dat dossier opnieuw op tafel brengen bij het federale niveau? Meent hij snel tot een afronding te kunnen komen op alle niveaus?

De *minister* verklaart dat in 2012 een memorandum of understanding is overeengekomen over de IJzeren Rijn. Het dossier is blijven hangen, omdat de ondertekening daarvan nooit is gebeurd. Aan de Federale Regering wordt gevraagd dat alsnog te doen. Recent had de minister zelf nog een overleg met de bevoegde minister van Mobiliteit van de Duitse deelstaat Rijnland-Westfalen. Ook de minister-president heeft er met zijn collega gepraat. Er zijn een aantal conclusies getroffen.

Er liggen drie scenario's voor: 1. het historische tracé, 2. het tracé over de A52 dat het historisch tracé volgt tot Roermond en dan een verbinding maakt met de Duitse stad Baldheim – die verbinding moet dan nieuw worden aangelegd over ongeveer 30 kilometer; en 3. een laatste optie die recent van de Bondsregering kwam en die een nog noordelijker tracé behelst dat een betere verbinding tot stand brengt tussen Rotterdam en Duisburg, maar ook met Bremen en Hamburg.

Het belang voor Rijnland-Westfalen is daarbij de betere ontsluiting van de eigen binnenhaven Duisburg. Federaal ligt de focus in Duitsland meer op Hamburg en Bremen. De voorkeur van Rijnland-Westfalen ligt onmiskenbaar bij het tracé over de A52. Het overleg lag geruime tijd stil en er werden uiteindelijk stappen gezet om de gesprekken weer vlot te trekken. Zo is besloten een high-levelwerkgroep te organiseren tussen Vlaanderen, Rijnland-Westfalen en zowel de Belgische als de Duitse en Nederlandse regeringen. Er zouden van beide kanten initiatieven genomen worden om dat te realiseren en zo mensen af te vaardigen met een mandaat inzake tracés, maar ook inzake verdere afwikkelingen en financiële verantwoordelijkheden.

Rijnland-Westfalen kent een goede samenwerking met Nederland aangaande ITS-projecten. Vlaanderen wil graag toetreden tot een dergelijke ITS-werkgroep. Op de verkeersas van Duisburg naar Antwerpen verloopt heel wat trafiek en men zou graag het concept van de smart highway willen kunnen uitrollen.

Er zou minstens tweemaal per jaar een ontmoeting plaatsvinden. Een eerste afspraak is gepland, voorjaar 2015, met het oog op de start van het overleg over de IJzeren Rijn.

22.3. Besparingen bij Infrabel

Wat de Vlaamse spoorstrategie betreft, is aan Vlaanderen een enveloppe toegewezen voor prioritaire investeringen, aldus de heer *Joris Vandenbroucke*. Wat is de impact van de federale besparingen bij de NMBS en Infrabel op de enveloppe? Moet er opnieuw worden onderhandeld over de prioritaire projecten?

Voor een begrip van de impact van de federale besparingen bij Infrabel wacht men nog op de resultaten van intern onderzoek daar, aldus de *minister*.

23. Wegtransport

Aan de transportsector zijn terecht diverse maatregelen opgelegd, onder meer voor zwaar geladen vrachtwagens. Toch breekt mevrouw *Martine Fournier* een lans voor faciliterende maatregelen. De transportsector heeft het niet altijd gemakkelijk.

23.1. Ecocombi's

In het kader van duurzaamheid is er sprake van innovatieve en aangepaste voertuigen voor logistieke doeleinden. De heer *Björn Rzoska* veronderstelt dat dit de zogenaamde ecocombi's of de monstertrucks betreft. Het begrip kan alvast niet de goedkeuring wegdragen van het lid. Los van de verkeersveiligheid, heeft Groen een fundamenteel probleem met het openzetten van nog meer vervoersmodi over de weg, terwijl de beleidsnota toch ook de mogelijkheden van transport over het water incalculeert en erkent. Daar is nog veel winst te halen. Die dubbele houding stoort het lid. Hij meent dat er meer kan gebeuren vanuit zekere prioriteiten om juist die andere transportmodus naar voren te schuiven.

Minister *Ben Weyts* verduidelijkt dat in het kader van het proefproject ecocombi's de deelnemers expliciet moeten bevestigen dat de vervoerde goederen voorheen niet over waterwegen werden vervoerd. Dat behelst een strikt in de overeenkomst opgenomen engagement.

De heer *Joris Vandenbroucke* vindt in de beleidsnota dat de regelgeving de inzet van ecocombi's op grote schaal mogelijk moet maken. Zijn de resultaten van de proefprojecten ter zake dermate eenduidig positief te noemen en op welke criteria dan, om te stellen dat Vlaanderen klaar is voor de monstertrucks op de wegen?

Het Vlaams proefproject moet concreet nog van start gaan, zegt de *minister*. Er zijn zes potentiële projecten geselecteerd. Voor de aanvragen loopt nog een gedetailleerde controle van de voertuigcombinaties. Eén procedure is al afgerond. Er moest bijkomende informatie geleverd worden over onder meer koppelingsinstallaties van de voertuigen en remtesten. Ook het uitvoeren van bijkomende testen onder toezicht van erkende organismen neemt tijd in beslag. Na het proefproject zal een evaluatie over de verdere uitrol plaatsvinden.

De ecocombi's beschouwt mevrouw *Annick De Ridder* als een middel om enorme winsten te boeken in de vermindering van de uitstoot. Landen die er al ruime ervaring mee hebben, getuigen van de positieve resultaten. Verkeersveiligheid moet ter zake wel een kernissue zijn. Het is niet de bedoeling ze door centra en woonkernen te laten rijden. De beleidsnota spreekt van toepassing op grotere schaal. Eerder was al sprake van een aantal trajecten. Kan de minister in dat verband een stand van zaken geven?

Minister *Ben Weyts* wijst erop dat Vlaanderen voorwaarden heeft geformuleerd vanuit een bekommernis voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld rond nabijheid van tracés en fietspaden. Een studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid van 2007 vormt het uitgangspunt. Er zijn ook voorwaarden inzake de bekwaamheid van chauffeurs, die een attest moeten voorleggen. De voertuigen zelf moeten uitgerust zijn met een camerasysteem om alles te monitoren tijdens het proefproject. Een gewone vrachtwagen wordt eveneens met een camerasysteem uitgerust teneinde een vergelijking mogelijk te maken.

23.2. Beveiligde parkings

Mevrouw *Martine Fournier* vraagt of de minister met het idee van veilige parkings denkt aan het concept zoals dat in Wetteren bestaat? Dat is een beveiligde parking, maar die blijkt niet echt een succes.

Voor de formule van beveiligde parkings is steeds geopteerd voor een pps-formule, aldus de *minister*. Ze zijn opgenomen in een consensus over openbare werken op de dienstzones. De investeringen in infrastructuur worden gedragen door de concessiehouder. Er zijn intussen vijf concessies met een beveiligde parking verleend. Van de vijf zijn er twee al gerealiseerd, namelijk in Minderhout en Wetteren. De drie andere komen in Kalken, Vorselaar en Kruishoutem. De belangrijkste snelwegassen hebben in elk geval al een aanbod van beveiligde parkings, stelt de minister.

24. Regionale luchthavens

Het dossier over de regionale luchthavens sleept al lang aan, meent de heer *Björn Rzoska*. De timing voor de aangekondigde LOM-LEM-structuur is nooit gehaald. De heer Rzoska ziet dat de LOM-structuur wel degelijk in de begroting is ingeschreven. De LEM-structuur betaalt zijn concessievergoedingen aan die LOM-structuur en is derhalve niet terug te vinden in de budgetten. Mag het lid er dan ook van uitgaan dat het contract met EGIS gesloten is voor zowel Deurne als Oostende-Brugge?

Hij blijft het bizar vinden dat een exploitatie die voorheen bij de overheid zat, meer zal kosten na privatisering. Dat is onder meer aangetoond door het Rekenhof. Een dergelijke keuze om een privépartner in te schakelen voor de exploitatie in tijden van budgettaire schaarste, wanneer extra investeringen voor de ontsluiting van Zaventem op stapel staan, vindt het lid onverantwoord. Zeker als diezelfde Vlaamse overheid die exploitatie dan nog ondersteunt. De heer Rzoska verwijst naar een uitspraak van de Europese Commissie over Charleroi en verwacht dat ook de LOM-LEM-structuur nog tegen het licht wordt gehouden om te beoordelen of het gaat om indirecte steun aan een private speler. Heel wat investeringen worden door de LOM gedragen en de LEM kan nog middelen binnenhalen voor exploitatie. Er rijzen een hoop vragen bij het lid, zowel wat het bedrijfstechnische deel betreft, als over de milieu- en mobiliteitsaspecten.

Er is lang gehamerd op een goede werking van de regionale luchthavens, verklaart mevrouw *Annick De Ridder*. Met de LEM-LOM-structuur voorziet de overheid in de basisinfrastructuur, en ligt de exploitatie in privéhanden. Antwerpen zet stappen in de goede richting. Alles gebeurt binnen de marges van de afgeleverde milieuvergunning. Ze hekelt de kritiek van de oppositie die eerst opmerkt dat de luchthavens niet rendabel zijn, om dan weer negatief te reageren op wat er gebeurt als de privésector ze wel rendabel kan maken. In welke mate heeft de minister ook contact met onder meer EGIS om erop toe te zien dat de aandacht voor toerisme in het kader van de Vlaamse kunststeden meegenomen wordt?

Het contract met EGIS voor de regionale luchthavens Deurne en Oostende-Brugge is afgesloten, bevestigt de *minister*. LEM en LOM respectievelijk voor Antwerpen en Oostende-Brugge zijn op 19 juli 2013 gefinaliseerd. De formele start is in de voorbije maanden voorbereid. De Vlaamse Regering heeft op 24 oktober 2014 beslist over wat noodzakelijk is voor de uitrol: beide LOM's moeten over dezelfde luchthavengronden en infrastructuur kunnen beschikken. De concessieovereenkomst is formeel in werking getreden op 27 oktober 2014. Die dag ging ook de nieuwe beheersstructuur van start en beide LEM's werden bevoegd voor de exploitatie van de luchthavens.

De stijging in de kostprijs van de voormalige DAB-structuur naar LOM-LEM-structuur moet gezocht worden in de investeringen in basisinfrastructuur die op korte termijn nodig zijn. Dat is nodig om het certificaat van de luchthavens niet in het gedrang te brengen. De privé-LEM-partner blijkt over meer commerciële mogelijkheden te beschikken om de luchthavens te ontwikkelen. Zowel toeristisch als economisch belang spelen mee. Met nieuwe bestemmingen als Berlijn, Barcelona, Milaan en Zurich verwacht men behalve uitgaand toerisme ook inkomend toerisme en zakenvluchten. De meerkost van concessie van 25 jaar in de LOM-LEM-formule moet afgewogen worden tegen de meerwaarde die de nieuwe dynamiek genereert met die structuur.

Voor de heer *Dirk de Kort* ging de nieuwe beheersstructuur voor de regionale luchthavens uit van een uitbouw als zakenluchthavens. EGIS blijkt zich evenwel vooral te richten op toerisme. Strookt dat met het Vlaamse luchthavenbeleid? De heer de Kort meent dat die evolutie voor heel wat verkeers- en parkeerproblemen kan zorgen, al ziet hij dan wel mogelijke oplossingen met systemen van autodelen, zoals bij Schiphol bestaat.

De *minister* antwoordt dat de 'catchment area' of dekkingszone van de luchthaven Oostende-Brugge slechts in zeer beperkte mate die van de luchthaven van Zaventem overlapt. De luchthaven van Antwerpen is al langer actief in een nichezone. Die niche-activiteit is locatiegebonden en kan derhalve niet echt voor concurrentie met Zaventem zorgen. Er zijn ook geen signalen in die richting.

De minister is niet gekant tegen de extra toeristische vluchten die van op de luchthaven van Deurne zouden vliegen. Toch was het uitgangspunt voor Deurne altijd de zakenvluchten. De ingoing- en outgoingcijfers zal de heer *Björn Rzoska* nauwgezet opvolgen.

Minister *Ben Weyts* herinnert eraan dat de strategische visie inzake de Vlaamse regionale luchthavens dateert van 2006 en inderdaad uitging van luchthavens als essentiële knooppunten voor verdere logistieke ontwikkeling. Ze moeten de economische slagkracht van Vlaanderen versterken. Dat impliceert dat ze in eerste instantie verder ontwikkelen en toespitsen op de deelmarkten waarin ze al een sterke positie hebben verworven. Voor Antwerpen was dat voornamelijk zakelijk verkeer en voor Oostende-Brugge vrachtvervoer. Er was ook een strategische overweging met betrekking tot efficiënte exploitatie. Uiteindelijk is op 19 juli 2013 een concessieovereenkomst afgesloten tussen de LOM Oostende-Brugge en LEM Oostende-Brugge en ook in Antwerpen is dat gebeurd. Op basis van de concessieovereenkomst moet men de luchthaven uitbaten in eigen naam en voor eigen rekening. Daarbij is men niet gebonden aan verplichtingen over de aard van de gerealiseerde trafieken.

25. Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt afgewerkt. De heer *Joris Vandenbroucke* informeert naar de timing. Een concreet actiepoint uit het Mobiliteitsplan is een gedragen plan waarin de infrastructuurbehoeften voor het beleidsdomein voor de middellange termijn in kaart gebracht worden. Wordt dat modi-overschrijdend aangepakt?

Operationele doelstelling 27 betreft het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat volgens mevrouw *Karin Brouwers* grondig afgestemd moet worden op het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. CD&V acht één strategisch beleidsplan voor Vlaanderen de betere optie, mede om tegenstrijdigheden te vermijden. Hoe wordt de afwerking van het Mobiliteitsplan aangepakt? Hoe wil de minister overleg plegen om tot een maximaal geïntegreerd plan te komen?

De heer *Lorin Parys* leest in de beleidsnota dat de minister een weldoordacht locatiebeleid wil voeren. Dat kan belangrijk zijn voor de afstemming van de mobiliteitsvisie op de ruimtelijke ordening.

Minister *Ben Weyts* stelt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen op basis van de uitgebrachte adviezen en resultaten van publieksparticipatie en het openbaar onderzoek zal bijgesteld worden. Ook voortschrijdende inzichten uit de commissie en uit het regeerakkoord, en raadpleging van externe specialisten moeten als onderbouw dienen. De minister vindt de vraag om het 3-Suisses-gehalte van het plan bij te sturen, terecht. Het ontwerp-beleidsplan Ruimte zou tegen eind 2015 rond zijn. Dat biedt de kans om over beide plannen samen de discussie te voeren. De definitieve vaststelling door de Vlaamse Regering zou dan voor 2016 zijn.

De minister wil de wegategorisering van de secundaire wegen zorgvuldig evalueren om ook die wegen maximaal mee in te schakelen in het vervoersnetwerk. Dat verontrust het middenveld, oppert de heer *Joris Vandenbroucke*. Men vreest ervoor dat de verkeersdrukke van de autowegen verlicht zal worden ten koste van de secundaire wegen. Wat is het doel?

Het hercategoriseren van gewestwegen zit volgens de *minister* vervat in een actielijn binnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen over de evaluatie van de wegencategorisering. Evaluatie vindt de minister zinvol, maar niet zonder grondig onderzoek vooraf.

26. Interne organisatie

Met betrekking tot de samenwerking tussen het departement MOW en het Agentschap Wegen en Verkeer, onderstreept de heer *Koen Daniëls* dat een vlotte samenwerking vereist is tussen diverse diensten. Ook lokale overheden hebben daarin een cruciale rol. Gemeenten komen niet zelden tussen hamer en aambeeld terecht omdat die twee niet alles degelijk doorspreken. Het lid stelt voor aan de minister om de efficiëntie te realiseren door de slagkracht van de overheid juist te situeren en de lokale besturen daarin te betrekken.

De *minister* antwoordt dat de verbetering van de operationele samenwerking tussen AWV en het departement moet starten met de kerntaakoefening die in onderling overleg loopt. Men wacht op de resultaten.

27. Zesde staatshervorming

Vlaanderen krijgt door de zesde staatshervorming nieuwe bevoegdheden. Buiten een passage over de rijopleiding en het snelheidsbeleid, vindt de heer *Dirk de Kort* hierover echter weinig terug in de beleidsnota. Wat zou er verbeterd moeten worden aan de autokeuring?

Ook de autokeuring wordt geëvalueerd, meldt de *minister*. De bestaande organisatievorm is intussen enige decennia oud en noopt, samen met de opgevoerde kwaliteitsnormen in de auto-industrie, de professionalisering in de sector, de Europese context en de ervaring in buurlanden, tot bezinning over het systeem. Dat gebeurt onder meer op basis van een vergelijking met de autokeuringen in de omringende landen.

28. Concrete investeringsdossiers

Vooraleer te antwoorden op de vragen en opmerkingen van de leden verklaart de *minister* niet te zullen ingaan op vragen over concrete investeringsdossiers. Een beleidsnota is immers een visietekst.

Volgende vragen over concrete dossiers worden niettemin gesteld.

De heer *Joris Vandenbroucke* ziet dat voor de optimalisering van de Brusselse ring de timing al is aangegeven. De ervaring met de heraanleg van de Antwerpse ring leert dat er zwaar is geïnvesteerd in minderhindermaatregelen en in het openbaar vervoer. Zal dat ook gebeuren voor de herinrichting en heraanleg van de Brusselse ring?

De heer *Dirk de Kort* noemt de Brusselse ring en het Masterplan van Antwerpen de twee grootste werven voor de volgende jaren. CD&V en N-VA waren de enigen die nooit van visie zijn veranderd over de behoefte aan een derde Scheldekruising en de vraag waar die zich moest bevinden. Men rekent er ten stelligste op dat het plan wordt doorgezet: zo snel mogelijk en met respect voor betrokkenen, overheden, procedures en reglementeringen en vooral voor de belastingbetaler en de chauffeurs die dagelijks in de file staan. Een optimale ontsluiting van de stad Antwerpen en haar haven is van levensbelang voor de eigen economie. Het Masterplan gaat over meer dan alleen een Scheldekruising, stelt de heer de Kort. Er moet zorgvuldig worden nagedacht bij het integrale pakket aan maatregelen. De financiering van het Masterplan verdient verder overleg.

Over de optimalisering van de Brusselse ring spelen nogal wat onzekerheden en met name over de ontsluiting van Zaventem. Worden de werken daar afgerond in 2017 of 2019? Aansluitend op de Brusselse ring zijn er heel wat andere maatregelen. Wat is de stand van zaken van de fietsersbrug over de ring ter hoogte van Diegem, ten behoeve van het woonwerkverkeer?

De Antwerpse en Brusselse verkeersproblematiek blijft pijnlijk voor mevrouw *Annick De Ridder*. De vragen die hangende zijn op het Europese niveau, betreffen de ESR-neutraliteit en de vergunbaarheid van het Linkeroevergedeelte. De harde infrastructuur van de Oosterweel en de derde Scheldekruising zijn voor de N-VA essentieel, net als de flankerende maatregelen. De quick wins bieden een uitweg met snelle en fileverlichtende maatregelen, en zullen bij alle grote infrastructuurwerken in alle provincies meegenomen worden.

De heer *Mathias De Clercq* vindt het positief dat wordt ingezet op volledige netwerken, maar hij reikt tegelijk een casus aan waarin oplossingen schromelijk achterwege bleven. In de Gentse haven verdienen 60.000 werknemers hun brood. Er liggen sporen, maar die worden niet gebruikt. Er is geen busverbinding. Ook Voka lanceerde in dat verband een oproep, samen met de vakbonden, de stad en de omliggende provincies. Er is samenwerking nodig, maar de heer De Clercq noemt het toch een voorbeeld bij uitstek voor de Vlaamse spoorstrategie en een potentiële realisatie die steun alom geniet.

Bij operationele doelstelling 7 worden Antwerpen en Brussel naar voren geschoven als belangrijke gebieden. De heer De Clercq weet echter dat de minister ambities koestert voor andere economische groeipolen. Zo toonde hij al belangstelling voor de Verapazbrug in Gent, die cruciaal is voor de levenskwaliteit in een aantal wijken. Er zijn evenwel nog andere projecten, zoals de verbinding R4-Oost en R4-West, Dampoort en Heuvelpoort. In tegenstelling tot in Antwerpen, wijzen de neuzen in Gent in dezelfde richting, maar er komt geen geld.

Het is absoluut nodig de kanaalzone Gent-Terneuzen uit te bouwen, aldus de heer De Clercq. Het dossier is rijp is. Er zijn 425 bedrijven die uitbouw nodig hebben om te groeien en jobs te handhaven. Het lid hoopt dat er nu verdere stappen worden gezet.

De heer De Clercq benadrukt dat een binnenvaartschip de vracht kan vervoeren van 100 vrachtwagens. De Seine-Scheldeverbinding kan het equivalent van 18 kilome-

ter vrachtwagens vervoeren. De Seine-Schelde-Noord heeft al het engagement van de Franse premier Manuel Valls. Ook Vlaanderen moet er sterk op inzetten.

Mevrouw *Yasmine Kherbache* focust op de mobiliteitsdossiers betreffende Antwerpen en Brussel. Ze vindt het positief dat de minister wil inzetten op de quick wins, die ze zelf als budgettair haalbaar en effectief beschouwt op korte termijn. Het lid heeft de minister al gewezen op de mogelijkheid om het vrachtverkeer op de Antwerpse ring om te leiden. Dat behelst 8000 vrachtwagens minder, met een gunstig effect op de luchtkwaliteit en een betere verkeersveiligheid. Dat minister Weyts verklaarde dat zich in dat verband een probleem aandient inzake Europees recht, had het lid begrepen als een toezegging tot nader onderzoek. Is de minister bereid om na te gaan of dat een 34ste quick win kan worden? Het zou een dubbel voordeel betekenen, omdat de infrastructuur de facto geïnstalleerd wordt in het kader van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

In het kader van het Masterplan 2020 – dat over meer gaat dan de derde Scheldekruising – leest het lid dat minister Weyts de uitvoering van de alternatieve mobiliteitsoplossingen wil versterken. Twee derde van het verkeer rond Antwerpen is bestemmingsverkeer. Een goed alternatief betekent een hele verlichting van het verkeer op de ring.

Het opvoeren van de capaciteit van de trams in Antwerpen is beslist en in uitvoering gesteld tijdens de vorige legislatuur. Wat gebeurt er met de geplande tramverlengingen naar Wilrijk, Kontich en Beveren? Het lid wil negatieve verrassingen, zoals met de schrapping van de verlenging naar Ekeren, vermijden. In het licht van de besparingen vraagt mevrouw Kherbache een zicht op de projecten die uitgevoerd zullen worden.

Op pagina 25 leest het lid dat er aanzetten worden gegeven voor de uitbouw van een voorstadnet. Sp.a is daarvan al langer voorstander en wil in en om Antwerpen binnen een ratio van 20 kilometer een aanbod garanderen, waarmee men binnen 20 minuten in Antwerpen raakt. Mevrouw Kherbache vraagt of de minister die ambitie deelt.

Minister Weyts lijkt met de NMBS naar een goede afstemming te zoeken, en vermeldt een versterkte exploitatie rondom Antwerpen. Dat wordt in de beleidsnota gesitueerd tijdens de werken aan het Masterplan 2020. Voor mevrouw Kherbache moet dat een permanent gegeven zijn. Het interesseert haar hoe de minister dat wil aanpakken, zeker in het licht van de negatieve signalen van de NMBS en gezien de onduidelijkheid over de investeringen. Ze vreest dat een mooie opportuniteit gemist kan worden.

Voor de regionale luchthavens staat volgens mevrouw Kherbache de verkeerde prioriteit voorop. De focus moet liggen op een betere verbinding inzake personenverkeer tussen Antwerpen Centraal en Zaventem. Voor het toeristische aspect is er de Diabolo-verbinding. Ideaal lijkt haar een snelle incheckbalie in Antwerpen Centraal, waarmee ook de bagage en dergelijke geregeld wordt, en dat er in overleg met de NMBS voorzien wordt in voldoende verbindingen naar de luchthaven van Zaventem. Dat vindt het lid de betere en meer nuttige investeringsoptie in tijden van beperkte budgettaire ruimte.

Het Havenbedrijf en stad Antwerpen maken elk ongeveer 180 miljoen euro budget vrij in het kader van het Masterplan. Die budgetten zouden geheroriënteerd worden, met het oog op overkapping. Alles hangt af van een beslissing van de Vlaamse Regering. Mevrouw Kherbache vraagt welke stappen er al gezet zijn.

De heer *Lorin Parys* merkt op dat in de beleidsnota voor de aanpak van de Brusselse ring wordt verwezen naar het GEN-project. In 2003 is door de vier parlemen-

ten het GEN-samenwerkingsakkoord afgesloten. Dat behelst elke 15 minuten een trein naar Brussel. Daarvoor zijn intussen treinstellen geleverd die niet allemaal op die lijn worden ingezet. De vier sporen zijn gerealiseerd. De heer Parys vraagt een stand van zaken van het GEN-project, en van het Brabantnet van De Lijn, dat de zwakke punten in het GEN-netwerk moet opvullen.

Mevrouw *Karin Brouwers* linkt de problematiek van de spitsstroken op de E314 aan het grote project Leuven-Noord. Er is een samenwerkingsverband tussen een aantal actoren die een ontsluiting wensen van op de E314 via een extra grote rotonde, rechtstreeks met een nieuwe weg naar een parking van de NMBS. Die is bezig met het project-MER voor een parking van initieel 1500 en later zelfs 2500 wagens. Dat zou het mogelijk maken om van de E314 de parking op te rijden om dan met de trein verder naar Brussel te sporen. Mevrouw Brouwers stelt vast dat het budget daarvoor niet is opgenomen in het driejarenprogramma 2014-2016. Misschien komt dat in het programma 2015-2017. Het gaat om 55,2 miljoen euro. Ideaal is dat in één beweging te realiseren, maar dat ligt moeilijk, dan is het geld voor Vlaams-Brabant allicht op. Het lid begrijpt dus het dilemma wel. De schepen van Openbare Werken van Leuven weet evenwel in een interview te vertellen dat de timing nog niet duidelijk is, maar AWW zou gezegd hebben dat het voor 2018-2019 op de begroting zou ingeschreven worden. Mevrouw Brouwers pleit voor duidelijkheid over de grote projecten tot 2019.

Mevrouw *An Christiaens* meldt dat minister-president Bourgeois recent in Limburg was en hij verklaarde ook in de plenaire vergadering dat alle elementen van het SALK zullen worden uitgevoerd door de Vlaamse Regering. Er zitten ook een aantal infrastructuur- en mobiliteitsprojecten in vervat. Sommige staan in het regeerakkoord, maar een aantal niet, zoals de omleidingswegen rond Tongeren. Kan de minister verduidelijken hoe de prioritaire projecten van het SALK zullen worden ingebed in het investeringsprogramma?

De heer *Koen Daniëls* zegt dat het Waasland en Oost-Vlaanderen zich verheugen dat er eindelijk iets gaat gebeuren voor de mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en Brussel. De files komen immers ook op dat grondgebied terecht. Het lid vraagt of die werken enigszins gecoördineerd zullen worden? Zo zouden de werken op de Linkerscheldeoever vooraf uitgevoerd moeten worden of tegelijk ermee om te vermijden dat tussen E17 en E34 dwarsverbindingen ontstaan door woonkernen.

De heer *Lode Ceyskens* vraagt wat de beleidsintenties zijn omtrent de omleidingsweg Noord-Zuid in Limburg, de omvorming van de N8 Ieper-Veurne, ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen, de uitvoering van de N60 Ronse, de Steenbruggebrug, Dampoortsluis, de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, de ondergrondse kruising van de A12 en de Boomsesteenweg?

De heer *Jan Peumans* wil de stand van zaken kennen van het Spartacus 1-project. Wat is de exacte kostprijs en hoe zit het in Nederland? Er zouden procedures lopen voor de Raad van State en er lijken problemen te zijn die de zaak aan die kant niet zo simpel maken. Voorts verneemt hij dat het SALK een twintigtal projecten omvat met een vooropgesteld bedrag van 20 miljoen euro. Hij vraagt hoe dat zal worden aangewend, met welke prioriteiten? Of wordt voor elk project 2 miljoen euro uitgetrokken en wil men een realisatie spreiden over 20 jaar?

Mevrouw *Lies Jans* stelt vast dat de spitsstrook E40-E314 Brussel-Limburg een prima evaluatie krijgt. Het aantal files is drastisch verminderd. Ter hoogte van Wilsele is wel een nieuw probleem gecreëerd, een bottleneck op de E314. Het zou onderzocht worden om eventueel nog een spitsstrook aan te leggen. Is dat al gebeurd, of moet men wachten op het meerjareninvesteringsprogramma?

Mevrouw Jans brengt ook het aanslepende dossier over de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal te berde. Het verheugt het lid dat in de begroting 2015 een machtiging wordt gegeven voor een totale beschikbaarheidsvergoeding van maximaal 11,5 miljoen euro per jaar. Zal met dat bedrag de verhoging van 57 bruggen gerealiseerd raken binnen de 30 jaar? Mevrouw Jans vraagt of er al een planning is.

Lies JANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER
Lode CEYSSENS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

app	software-applicatie ontworpen voor elektronische handapparaten
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBC	beleids- en beheerscyclus
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
BMC	Belgian Mobility Card
BNIP	Bijzonder Nood- en Interventieplan
bnp	bruto nationaal product
CARA	Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing
CAV	Controle Apparatuur Voertuiginspectie (lab van BIVV)
CO ₂	koolstofdioxide
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
ERP	enterprise resource planning
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EWI	Economie, Wetenschap en Innovatie
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomsten
Febiac	Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle
GEN	Gewestelijk Expresnet (Brussel)
GIPOD	Generiek Informatieplatform Openbaar Domein
ICOMflex	Innovatieve Concepten voor Organisatie en Mobiliteit: flexwerkplekken en het organiseren van 'het nieuwe werken'
ICT	informatie- en communicatietechnologie
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
ITS	intelligente transportsystemen
KB	koninklijk besluit
LAR	logistieke zone Lauwe-Aalbeke-Rekkem
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LEM	luchthavenexploitatie maatschappij
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie
Ing	liquefied natural gas
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MER	milieueffectrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NOx	stikstofoxides
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OKRA	open, kristelijke, respectvolle en actieve beweging van, voor en met gepensioneerden
ORBP	Overstromingsrisicoheersplan
pps	publiek-private samenwerking
ReTiBo	Registratie- en Ticketingsysteem met Boordcomputer
SALK	Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat
SBO	strategisch basisonderzoek
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
STOP	voorrang voor stappers en trappers, daarna het openbaar vervoer gevolgd door het privévervoer
TEN-T	Trans-Europees Netwerk Transport
VIM	Vlaams Instituut voor Mobiliteit
VMMa	Vlaamse Media Maatschappij
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VRT	Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VTM	Vlaamse Televisiemaatschappij