



Vlaams
Parlement

ingediend op **15** (2015-2016) – Nr. 7-I
3 december 2015 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Joris Vandenbroucke en Martine Fournier
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

over het ontwerp van decreet

houdende de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2016

en over de beleidsbrief
Mobiliteit en Openbare Werken
2015-2016

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

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

Documenten in het dossier:

- 15** (2015-2016) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
 - Nr. 2 t.e.m. 6: Amendementen
 - Nr. 7-A t.e.m. 7-H: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
- 14** (2015-2016) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
 - Nr. 2: Amendementen
- 12** (2015-2016) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
 - Nr. 2: Verslag
- 13** (2015-2016) – Nr. 1: Algemene toelichting
 - Nr. 2: Toelichtingen per programma
- 16** (2015-2016) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof
- 21** (2015-2016) – Nr. 1: Meerjarenraming
- 518** (2015-2016) – Nr. 1: Beleidsbrief

INHOUD

I.	Toelichting door minister Ben Weyts.....	5
1.	Ontwerp begroting 2016.....	5
1.1.	Beleidskredieten en betaalkredieten 2016	5
1.2.	Belangrijke wijzigingen	6
1.3.	Specifieke wijzigingen VMM-De Lijn	8
1.4.	Meerjarig perspectief.....	8
1.5.	Opmerkingen Rekenhof.....	10
2.	Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2015-2016.....	11
2.1.	Inleiding	11
2.2.	Vlotte bereikbaarheid van school en werk.....	12
2.3.	Verkeersveiligheid	15
2.4.	Investerings voor mens en economie	16
2.5.	Slagkrachtige overheid	20
II.	Bespreking	22
1.	Vragen en opmerkingen van leden	22
1.1.	Opmerkingen van Björn Rzoska	22
1.2.	Opmerkingen van Joris Vandenbroucke	24
1.3.	Opmerkingen van Marino Keulen	29
1.4.	Opmerkingen van Mathias De Clercq.....	31
1.5.	Opmerkingen van Annick De Ridder.....	32
1.6.	Opmerkingen van Paul Van Miert.....	35
1.7.	Opmerkingen van Dirk de Kort.....	36
1.8.	Opmerkingen van Lode Ceyskens	39
1.9.	Opmerkingen van Karin Brouwers.....	42
1.10.	Opmerkingen van Martine Fournier	45
2.	Antwoorden van minister Ben Weyts	46
2.1.	Begroting.....	46
2.2.	Pendelfonds	47
2.3.	Fietsbeleid	48
2.4.	Regie mobiliteitsbeleid	50
2.5.	De Lijn en de basisbereikbaarheid	50
2.6.	Tariefaanpassingen De Lijn	51
2.7.	Investerings De Lijn	52
2.8.	ReTiBo.....	53
2.9.	De Lijn en de taxshift	53
2.10.	Hoogwaardig openbaar vervoer.....	54
2.11.	Vlaamse spoorstrategie.....	55
2.12.	Doorstromingsfonds	56
2.13.	FAST	56
2.14.	Quick wins	56
2.15.	Grote projecten	56

2.16. Slimme verkeerslichten.....	57
2.17. Kilometerheffing voor vrachtwagens	58
2.18. Kilometerheffing voor personenwagens	60
2.19. Verkeersveiligheid	61
2.20. Trajectcontrole.....	62
2.21. Autokeuring	62
2.22. STOP-principe.....	63
2.23. Lage-emissiezones	63
2.24. Waterwegen	63
2.25. Stadslogistiek.....	64
2.26. SHIP	64
2.27. IJzeren Rijn.....	65
2.28. Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties	65
2.29. Luchthaven Antwerpen	65
2.30. Onderzoekinstellingen	65
2.31. Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	66
2.32. Binnenvaart	66
2.33. Loodswezen	66
2.34. Verwijlintresten.....	67
2.35. Taxisector	67
2.36. Inbreng lokale overheden.....	67
3. Aanvullende vragen en antwoorden.....	67
3.1. Aanvullende opmerkingen van Joris Vandenbroucke.....	67
3.2. Aanvullende opmerkingen Björn Rzoska	71
3.3. Aanvullende opmerkingen van Annick De Ridder	72
3.4. Aanvullende opmerkingen van Lode Ceysens.....	73
3.5. Aanvullende opmerkingen van Mathias De Clercq	74
3.6. Aanvullende opmerkingen van Koen Daniëls	75
3.7. Aanvullende opmerkingen van Dirk de Kort.....	75
3.8. Aanvullende antwoorden van minister Ben Weyts	75
III. Indicatieve stemming	79
Gebruikte afkortingen	80

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 26 november en 3 december 2015 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2016. De bespreking had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn. Op 26 november lichtte de minister begroting en beleidsbrief toe en konden de leden vragen en opmerkingen formuleren. Op 3 december beantwoordde de minister de vragen en was er plaats voor debat.

De uitgavenbegroting werd behandeld in samenhang met de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2015-2016, ingediend door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn (*Parl.St. VI.Parl. 2015-16, nr. 518/1*).

I. Toelichting door minister Ben Weyts

1. Ontwerp begroting 2016

1.1. Beleidskredieten en betaalkredieten 2016

Minister *Ben Weyts* begint met het totaaloverzicht van ontwerp van begroting 2016. Zowel de beleids- als de betaalkredieten van het beleidsdomein MOW stijgen, respectievelijk met 102 miljoen euro en 254 miljoen euro ten opzichte van de aangepaste begroting 2015.

Een beleidskrediet bepaalt waartoe een minister zich kan engageren. Een betaalkrediet bepaalt wat in een bepaald jaar kan worden uitgegeven. Daarin worden ook beslissingen uit het verleden meegesleept. In sommige gevallen komt de evolutie in de beleidskredieten niet volledig overeen met die van de betaalkredieten. De beleidskredieten laten toe om nieuwe beleidsengagementen en investeringen aan te gaan.

De minister presenteert volgende tabellen:

Beleidskredieten (in duizend euro)	Begrotingsaanpassing 2015	Begrotingsopmaak 2016
Departement MOW	254.790	325.070
MDK	74.637	71.116
AWV	258.991	257.935
Vlaams Infrastructuurfonds	621.032	636.501
DAB Loodswezen	66.818	66.618
DAB Vloot	57.278	57.368
Waterwegen en Zeekanaal	265.182	236.997
De Scheepvaart	121.819	109.333
VVM – De Lijn	1.170.053	1.157.628
BAM	90.672	126.369
Overige rechtspersonen	27.161	65.293
Totaal	3.008.433	3.110.228

Betaalkredieten	Begrotingsaanpassing 2015	Begrotingsopmaak 2016
Departement MOW	296.079	320.832
MDK	74.656	71.135
AWV	247.840	246.784
Vlaams Infrastructuurfonds	629.733	769.993
DAB Loodswezen	66.818	66.618
DAB Vloot	58.821	62.368
Waterwegen en Zeekanaal	242.289	261.859
De Scheepvaart	104.896	114.510
VVM – De Lijn	1.199.070	1.186.645
BAM	90.672	126.369
Overige rechtspersonen	25.763	63.295
Totaal	3.036.637	3.290.408

Minister Weyts legt uit wat die 'Overige rechtspersonen' zijn: LOM Antwerpen, LOM Oostende-Brugge, Pendelfonds, Via-Invest, Wandelaar Invest, Lijninvest, nv Vlaamse Havens, Flanders Hydraulics, nv Site Kanaal, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, nv Tunnel Liefkenshoek (vanaf begrotingsopmaak 2016). De laatste rechtspersoon komt er bij. Vanaf 2016 wordt nv Tunnel Liefkenshoek opgenomen in de consolidatiekring van de Vlaamse overheid. Vandaar de stijging van 27 miljoen naar 65 miljoen euro in de beleidskredieten.

1.2. Belangrijke wijzigingen

Wat de betaalkredieten betreft, wijst de minister op een aantal belangrijke budgettaire wijzigingen.

1.2.1. Verkeersveiligheidsfonds

Hij wil bijzondere aandacht besteden aan het Verkeersveiligheidsfonds. Het decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015¹ (artikel 42) richtte een specifiek budgettair fonds op waarvan de middelen bestemd zijn voor de verkeersveiligheid.

In het kader van de zesde staatshervorming verwacht Vlaanderen 157 miljoen euro voor de verkeersboetes voor het jaar 2016. Vlaanderen investeert momenteel serieus in verkeersveiligheid, handhaving, trajectcontroles enzovoort. Conform de decretale bepaling moeten de ontvangsten boven 143 miljoen euro volgens de minister terugvloeien naar het beleidsdomein MOW en worden geïnvesteerd in verkeersveiligheid. Zo heeft Vlaanderen reeds voor 2016 inkomsten in dat Verkeersveiligheidsfonds.

Door dit systeem wordt Vlaanderen beloond voor bijkomende investeringen in verkeersveiligheid en handhaving. Dat is heel motiverend. Voor het eerst in de geschiedenis van België is er een relatie tussen de investeringen in verkeersveiligheid en de return daarvan.

1.2.2. Onderhoud en onderhoudsbaggerwerken voor havens en maritieme toegang

Voor onderhoud en onderhoudsbaggerwerken voor havens en maritieme toegang is bij in de ontwerpbegroting 2016 een extra beleidskrediet van ruim 55 miljoen euro ingeschreven. Daarnaast worden de betaalkredieten voor die uitgavenpost verhoogd met 14,9 miljoen euro.

¹ Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nr. 333/1-13.

De beleidskredieten komen op die manier ongeveer op gelijke hoogte als de reële betaalkredieten en laten toe om nu al nieuwe baggercontracten vast te leggen. Op die manier kan de toegankelijkheid worden gegarandeerd van de Vlaamse havens.

1.2.3. Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven

Het FFEU wordt opgeheven. Daardoor kan 170 miljoen euro aan betaalkredieten overgeheveld worden naar het beleidsdomein MOW. Die betaalkredieten worden opgenomen in de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds en gaan naar het Agentschap Wegen en Verkeer voor de aanpak van missing links, fietspaden en zwarte punten, naar Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart.

De eenmalige beleidskredieten 2015 – 13 miljoen euro voor de brug Deurne Bal en 17 miljoen euro voor het masterplan Scheldekaaien – zijn niet langer opgenomen in de begroting 2016 van respectievelijk DS en W&Z. Dat waren extra inspanningen. De middelen zijn intussen toegewezen voor de Scheldekaaien en voor de brug Deurne Bal.

De FFEU-middelen 2016 ten belope van een verwacht beleidskrediet van 105 miljoen euro worden centraal door het beleidsdomein Financiën en Begroting verwerkt. De eerste 5 miljoen euro gaan naar noodzakelijke werken in de Plantentuin van Meise. De eerste 100 miljoen euro gaan doelgericht naar mobiliteitsbeleid en openbare werken. De middelen van het fonds zijn afhankelijk van de onderbenutting in het voorgaande jaar. Voor 2015 was dat 98 miljoen euro.

1.2.4. Provisie Vlaams Infrastructuurfonds

De provisie van het Vlaams Infrastructuurfonds behoeft enige duiding. De eenmalige vastleggingskredieten die ten gevolge van de latere start van de LOM-LEM-structuur voor de regionale luchthavens bij de begrotingsaanpassing 2015 zijn ingeschreven, worden in 2016 niet opnieuw ingeschreven. Ze blijven wel beschikbaar als ze nog niet zijn aangewend. Die overdrachtsbepaling is opgenomen in het uitgavendecreet.

Naar aanleiding van een besparing in het Vlaams Fonds voor de Lastendelging wordt in 2016 een extra beleidskrediet van 11 miljoen euro ingeschreven op de provisie van het Vlaams Infrastructuurfonds om de lasten uit het verleden en andere schadedossiers budgettair te kunnen opvangen. Het fonds dient eigenlijk om lopende geschillen te kunnen financieren. Dat zijn dan meestal achterstallige schulden die jaar na jaar zijn doorgeschoven. Daar wil minister Weyts een eind aan maken.

Tevens wordt een extra beleidskrediet van 12.413.000 euro ingeschreven voor nieuwe initiatieven binnen Mobiliteit en Openbare Werken.

1.2.5. Besparing personeel

De besparing op personeel bedraagt 3,8 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2015. Die besparing staat los van De Lijn, want die heeft een eigen besparingspad opgelegd gekregen bij de formatie. Het gaat over de andere entiteiten zoals het Agentschap Wegen en Verkeer en de waterwegbeheerders.

1.2.6. Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

De beheersvergoeding voor BAM wordt in 2016 opgetrokken met 2 miljoen euro, voor haar ondersteunende rol in de flankerende maatregelen en het minderhinderbeleid bij grote infrastructuurwerken in en rond Antwerpen. Daarnaast stijgen de beleids- en betaalkredieten door de toename van het investeringsritme van BAM.

Het gaat dan over de voorbereidende werken voor Oosterweel die effectief zijn gestart en de werken aan de IJzerlaan voor de fietsbrug en meer groen.

1.3. Specifieke wijzigingen VMM-De Lijn

Wat het budget van De Lijn betreft, wordt de exploitatietoelage voor 2016 met 10 miljoen euro verminderd, conform het uitgestippelde traject bij de regeringsvorming, maar de inkomsten stijgen met 6,9 miljoen euro. 4 miljoen euro daarvan gaan naar investeringen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. De Lijn blijft trouwens de goedkoopste aanbieder van openbaar vervoer in Europa. Toch gaat de dekkingsgraad omhoog en er is ruimte voor extra investeringen.

Bij de begrotingsopmaak 2016 wordt 3,1 miljoen euro overgeheveld van de investeringsmachtiging naar de exploitatietoelage van De Lijn; dat is voor de betaling van de beschikbaarheidsvergoedingen bij pps-constructies.

Dankzij de met 4 miljoen euro toegenomen investeringskredieten stijgt het investeringsniveau licht, van 145,3 miljoen euro tot 146,2 miljoen euro. Dat is een prima prestatie.

Bij de begrotingsaanpassing 2015 heeft de minister de investeringsmachtiging voor De Lijn eenmalig verhoogd ten belope van 12,7 miljoen euro, voor de aankoop van een studie bij BAM. Dat extra bedrag zit er nu natuurlijk niet in. Het Rekenhof en Björn Rzoska in de commissie hadden daar vragen over, maar het was een eenmalige verhoging. Men kan echt niet beweren dat de minister De Lijn 13 miljoen euro heeft afgepakt. Wie het alleen heeft over de dotatie, geeft onvolledige informatie en verzwijgt de stijging van de eigen inkomsten. Met al die communicatie over kommer en kwel maakt men het openbaar vervoer niet aantrekkelijker.

1.4. Meerjarig perspectief

In meerjarig perspectief zijn er enkele belangrijke evoluties.

1.4.1. Kilometerheffing

In 2016 worden de netto aan te wenden middelen uit de kilometerheffing geraamd op 41 miljoen euro. Dat is na aftrek van de kosten en een forfaitair gedeelte voor de algemene middelen. In dit eerste jaar zijn de opstartkosten natuurlijk heel hoog. De minister had maar gerekend op inkomsten van de kilometerheffing in 2017, na delging van de startkosten. Maar nu blijkt het saldo dat wordt ingeschreven op een provisie bij Financiën en Begroting, toch positief, ter waarde van 41 miljoen euro. Dat kan men niet terugvinden in de begrotingsopmaak voor 2016 omdat die inkomsten natuurlijk op basis van prognoses zijn en dus onzeker. Daarom is ervoor gekozen om ze te laten staan bij Financiën en Begroting.

Bij de begrotingsonderhandelingen binnen de regering heeft de minister bewerkstelligd dat als die 41 miljoen euro wordt gerealiseerd, dat bedrag overgaat naar Mobiliteit en Openbare Werken voor flankerende maatregelen in de transportsector en de infrastructuur.

Voor de komende jaren worden de inkomsten ten voordele van MOW op 100 miljoen euro geraamd. Het budget voor de investeringen in weginfrastructuur is 350 miljoen euro. Als daar per jaar 100 miljoen euro bij komt door de kilometerheffing voor vrachtwagens, dan is dat een stijging van het budget met 30 procent. Dat is een goede zaak op de lange termijn.

1.4.2. Oosterweelverbinding

De voorbereidende werken aan de Oosterweelverbinding worden integraal in de begroting opgenomen. In 2016 is daarvoor 35 miljoen euro extra uitgetrokken. In de meerjarenraming zijn de kosten voor de reële bouwwerken in kaart gebracht.

De uitgaven tijdens de bouwfase worden niet mee opgenomen in het bepalen van de totale beschikbare beleidsruimte, omdat de bouw van de Oosterweelverbinding zichzelf zou moeten terugbetalen. Minister Annemie Turtelboom heeft dat toegelicht in de commissie Financiën en Begroting. Het is een nieuwe stap die de Vlaamse Regering zet in de uitvoering van beslist beleid. De Vlaamse Regering heeft zich geëngageerd om die factuur op te nemen en zet die woorden nu om in daden.

1.4.3. De Lijn

De minister herhaalt dat hij erin geslaagd is de middelen voor nieuwe investeringen bij De Lijn op peil te houden, en er zelfs wat bij te doen. Tegelijk worden de oplopende beschikbaarheidsvergoedingen die voortkomen uit pps-constructies, geabsorbeerd. Daarmee moet ook rekening worden gehouden. Hij hoopt die investeringsmiddelen nog meer te kunnen uitbreiden door een doorgedreven efficiëntieoefening. Ook op dat vlak heeft De Lijn goed werk gedaan. Er is een efficiëntere exploitatie en er zijn stijgende ontvangsten.

Dank zij de taxshift geniet De Lijn ook van lagere loonlasten. De RSZ-bijdragen dalen namelijk van 33 naar 25 procent. Dat is hier nog niet ingeschreven en het is ook nog niet duidelijk wanneer dat zal gebeuren. Er is wel een politiek akkoord bereikt dat de minderautgaven worden geïnvesteerd in De Lijn, niet in personeel, maar in investeringen. Dat geeft opnieuw een perspectief aan De Lijn, waardoor het openbaar vervoer aantrekkelijker kan worden gemaakt met extra investeringen en capaciteit waar nodig.

Zodra die budgettaire impact duidelijk is, zal er in de komende jaren een verschuiving van de exploitatiemiddelen naar de investeringsmiddelen kunnen plaatsvinden. De middelen die minder worden uitgegeven aan personeel, kunnen worden ingezet voor investeringen.

1.5. Opmerkingen Rekenhof

1.5.1. Kilometerheffing

De minister gaat in op de opmerkingen van het Rekenhof², onder andere over de conformiteit met de Tolrichtlijn inzake de kilometerheffing. Artikel 9, paragraaf 2, van de Europese Tolrichtlijn creëert het wettelijk vermoeden dat aan het artikel is voldaan, wanneer 15 procent van de ontvangsten wordt besteed aan die doeleinden.³

1.5.2. Loodswezen

Door middel van een verhoogde toelage aan DAB Loodswezen wordt in afwachting van een structurele oplossing voor de budgettaire spanning meer zekerheid geboden dat de betalingsachterstand niet verder oploopt. De gesprekken zijn nog aan de gang, maar als de structurele oplossing wordt bereikt, kan de betalingsachterstand uit het verleden worden weggewerkt. Dit heeft geen ESR-impact omdat alle kosten ESR-matig in rekening zijn gebracht.

1.5.3. Infrastructuur regionale luchthavens (LOM's)

Voor de budgettaire dekking van de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen verwijst minister Weyts naar de kredieten. Er was een vastleggingskrediet van 25,6 miljoen euro voor 2014 en 2015. Gelet op de vertraging in de opstart van de LOM-LEM-structuur werden die kredieten gepost op een provisie van DAB Vlaams Infrastructuurfonds. Die zullen aan de hand van de decreetsbepalingen in de begrotingsdecreten worden overgedragen naar het begrotingsjaar 2016. Die zijn nog niet zichtbaar in de begroting 2016, maar de middelen zijn er wel degelijk.

Naarmate van de goedgekeurde investeringen en de voortgang van de aanbesteding van de werken, zullen de nodige kredieten uit de opgebouwde provisie worden geput en overgeheveld. De instandhouding van de basisinfrastructuur van de regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende is dus budgettair afgedekt.

1.5.4. Transparantie

Het Rekenhof blijft zich storen aan de ontoereikende transparantie van de begroting. Minister Weyts noemt die weerkerende opmerking van het Rekenhof niet onterecht, maar men tracht eraan tegemoet te komen. Het Rekenhof merkt zelf

² *Parl. St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 16/1 (p. 34-35).

³ Tolrichtlijn, artikel 9, lid 2: "De lidstaten bepalen hoe de inkomsten uit hoofde van deze richtlijn worden gebruikt. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, moeten de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, worden aangewend ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoersysteem. Met name moeten de inkomsten uit externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, worden aangewend voor de verduurzaming van het vervoer, hetgeen een of meer van de volgende punten omvat:

- a) een efficiënte prijsstelling vergemakkelijken;
- b) de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron verminderen;
- c) de gevolgen van de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron beperken;
- d) de CO₂- en de energieprestatie van voertuigen verbeteren;
- e) alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers ontwikkelen en/of de bestaande capaciteit uitbreiden;
- f) het trans-Europese vervoersnet ondersteunen;
- g) de logistiek optimaliseren;
- h) de verkeersveiligheid verbeteren; en
- i) veilige parkeervoorzieningen treffen.

De lidstaten worden geacht dit lid toe te passen, indien zij een fiscaal en financieel steunbeleid hebben en uitvoeren dat financiële ondersteuning van het trans-Europese net stimuleert en dat een waarde heeft van ten minste 15 % van de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen in elke lidstaat."

op dat er een positieve evolutie is in de inhoudelijke toelichting. Bij het opstellen van de memorie van toelichting heeft men meer aandacht besteed aan de verdere detaillering van de geraamde ontvangsten en uitgaven. Ook wat de begrotingsartikelen betreft waar het Rekenhof naar verwijst, is er volgens de minister vooruitgang geboekt.

Er wordt bekeken hoe men dat in de toekomst nog meer kan verbeteren. In de eerste plaats verwijst minister Weyts naar de fysieke programma's die zullen worden opgesteld en goedgekeurd naar aanleiding van de goedkeuring van de begrotingskredieten. MOW zal zich inschrijven in het proces van het prestatiebegroten, een project dat wordt getrokken door Financiën en Begroting. De minister gaat ervan uit dat ook dit zal bijdragen tot de transparantie.

2. Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2015-2016

2.1. Inleiding

Minister Weyts wil vooral ingaan op de beleidskeuzes en -initiatieven voor 2016, en niet zozeer een terugblik geven op 2015. Hij volgt dezelfde structuur en strategische en operationele doelstellingen als in zijn beleidsnota van een jaar geleden.⁴ Hij benadrukt het streven van de Vlaamse Regering om de rekeningen op orde te zetten waardoor er ruimte komt voor meer investeringen. Investeringen in mobiliteit moeten het verkeer vlotter en veiliger maken.

Betere mobiliteit veronderstelt investeringen in weginfrastructuur, en dus in projecten zoals de Oosterweelverbinding, de ring rond Brussel, in missing links, in onderhoud, maar ook investeringen in de alternatieven voor de wagen. Als alternatief voor de wagen ziet de minister in hoofdzaak drie verkeersmodi.

Ten eerste is dat openbaar vervoer, waarbij men niet in de eerste plaats de focus richt op de prijs maar investeert in snelheid en comfort. Dat zijn de belangrijkste argumenten om de mensen ertoe te verleiden de wagen te laten staan voor minstens een deel van het woon-werktraject. Die oefening is gedaan en werpt zijn vruchten af.

Een tweede alternatief is het water. De minister noemt het kras dat in Vlaanderen meer dan 80 procent van de ondernemingen gelegen is op 10 kilometer of minder van een bevaarbare waterweg. Men zou zich meer moeten richten op de mogelijkheden van de bevaarbare waterwegen voor transport van goederen, in plaats van over de weg. In plaats van te kijken naar de file aan de voordeur, moeten we kijken naar de boulevard aan de achterdeur. We slagen erin om steeds meer te vervoeren op het water. Men doet daar nu al volop aan palletvervoer, bulk en commodity's.

Een derde alternatief is de fiets. Men werkt aan een fietsplan en aan de tachtig fietsostrades die men in heel Vlaanderen wil aanleggen.

De tweede pijler is de verkeersveiligheid. Er is de schande van de vierhonderd verkeersdoden per jaar. Dat signaal neemt de minister zeer ernstig met de oprichting van een Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en het Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Ook werkt hij aan de hervorming van de rijopleiding en het rijexamen, aan meer handhaving en een verbetering van de infrastructuur op het vlak van de verkeersveiligheid.

⁴ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 152/1-5.

2.2. Vlotte bereikbaarheid van school en werk

2.2.1. Tijds- en kostenefficiënte verplaatsingen

De minister wil dat de dagelijkse verplaatsingen van de Vlaming naar school of werk op een vlotte en veilige manier moeten kunnen verlopen. Hij herhaalt zijn idee van combimobiliteit: de complementariteit van de verschillende transportmodi benadrukken en mogelijkheden creëren voor een gevarieerder en gecombineerd gebruik ervan. Door netwerken te verknopen kan er een betere combimobiliteit worden gerealiseerd.

Een vereiste daarvoor is een geïntegreerde beleidsvisie en geïntegreerde beleidsuitvoering. Er is nog te veel verkokering waarbij men vooral kijkt naar de eigen vervoersmodus. Bij AWV kijkt men er dan naar om zo veel mogelijk wegen aan te leggen. Bij de Lijn wil men met zo veel mogelijk bussen rijden. Als je vertrekt vanuit een visie die door de respectieve entiteiten moet worden uitgevoerd, dan heeft men een meer coherent verhaal.

In een meer geïntegreerd mobiliteitsbeleid ziet de minister ook de bundeling binnen het Departement MOW in een modusonafhankelijke strategische beleidsafdeling die de regierol moet vervullen. Afgelopen weken is er al een discussie geweest met de leidend ambtenaar, secretaris-generaal Filip Boelaert, over de hervormingen van het beleidsdomein MOW.⁵ Die zijn erop gericht om meer de regiefunctie op te nemen van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid. De andere entiteiten zijn meer gericht op beleidsuitvoering.

Vervoersgebieden zijn daarbij een uitgangspunt. Dat is het meest geschikte niveau om die strategische regie om te zetten in een operationele samenwerking met de lokale besturen. Begin de jaren 2000 zijn er dertien vervoersgebieden afgebakend op basis van wetenschappelijke criteria. Nadien is daar betrekkelijk weinig mee gedaan. Het is een goed tussenniveau om te zorgen voor de betrokkenheid van de lokale besturen, waarbij ook de diverse entiteiten mee aan tafel kunnen schuiven. Een modusoverschrijdende benadering is noodzakelijk in het beleid en bij de bepaling van de investeringsagenda. Op die manier kan men de gemaakte investeringen ten volle laten bijdragen aan de combimobiliteit.

In concreto betekent verknoping van netwerken ook extra inspanningen voor park-and-rides en carpoolparkings. Die park-and-rides krijgen als knooppunten een centrale plek in het systeem van de combimobiliteit, waarbij men gefaseerd een globale visie uitwerkt alsook concrete projecten.

Een andere concrete vertaling van dat idee zit in de gewestelijke expresnetten in Antwerpen en Gent. Men is erin geslaagd om voor het eerst iedereen samen rond de tafel te krijgen, inclusief de NMBS en Infrabel. Alle vervoersmodi gaan zich buigen over alles wat zij doen, leggen hun perspectieven naast elkaar en bekijken hoe ze het beste de mobiliteit samen kunnen organiseren. In plaats van naast elkaar te werken, kan men in elkaars plannen snuisteren om te zien wat men kan doen om in Antwerpen en Gent de mobiliteit beter te organiseren in en rond de stad. Concreet heeft de NMBS zich voor Antwerpen geëngageerd om de dienstregeling aan te passen en zelfs meer treinen te laten rijden in het kader van de minder-hindermaatregelen. In deze GEN-gebieden wil de minister uiteindelijk komen tot een ticket- en tariefintegratie van verschillende aanbieders van openbaar en collectief vervoer.

⁵ Verslag van de gedachteswisseling door de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Paul Van Miert en Joris Vandembroucke over het kerntakenplan Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 586/1).

Ook de fiets vormt een belangrijke schakel in een systeem van combimobiliteit. Daarom blijft de minister investeren in deelfietsen, fietspaden, fietssnelwegen en fietsenstallingen aan knooppunten.

Een ander element betreft de slimme kilometerheffing. Op 1 april 2016 start de kilometerheffing voor vrachtwagens. ViaPass is in oktober gestart met een communicatiecampagne op de snelwegen en is ook bezig met een communicatieoefening naar het buitenland. Minister Weyts is zich bewust van de bezorgdheid over ontwijkingsgedrag van het betolde netwerk. Daarom wordt gestart met een nulmeting. De wegen die in aanmerking zouden kunnen komen voor ontwijking, worden gemonitord. Als er zich problemen voordoen, kunnen er flankerende maatregelen worden genomen of kunnen deze wegen eventueel worden opgenomen in het betolde wegennet.

De Vlaamse Regering zal ook nader onderzoek uitvoeren met het oog op de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens. De administratie werkt momenteel aan een ontwerp van bestek voor de start van dat onderzoeksproject. Hopelijk kan er worden gebruikgemaakt van de infrastructuur voor de vrachtwagens en kan er een representatief proefproject op poten worden gezet. Als dat wordt ingevoerd, kan er meer werk worden gemaakt van een sturing van de mobiliteit, tijdsafhankelijke en plaatsafhankelijke tarifiering voor zowel personen- als vrachtvervoer. De opbrengsten uit de kilometerheffing zullen worden geïnvesteerd in het kernwegennet.

2.2.2. Sterke en betrouwbare netwerken

Goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken gaan in eerste instantie over het onderhouden en verbeteren van de gewestwegen, stelt de minister. Elk onderhoud moet leiden tot een verbetering en liefst een zichtbare verbetering. Dat zal een groter draagvlak creëren bij de bevolking. Waar mogelijk wordt gebruikgemaakt van deze onderhoudswerkzaamheden om ook fietspaden opnieuw aan te leggen en te kijken naar de doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Het FAST-systeem zal in Vlaanderen operationeel zijn voor personenwagens én vrachtwagens. Er waren voor de personenwagens nog hiaten in Vlaams-Brabant. De laatste gaten in het netwerk worden nu gesloten. Ook voor vrachtwagens wordt in een uitrol voorzien. Prioriteit gaat daarbij naar de meest congestiegevoelige zones.

De taskforce Doorstroming staat in voor een gecoördineerde aanpak van de doorstroming op verkeersassen en -trajecten. De minister mikt op maatregelen die een maximale impact hebben op de doorstroming van alle verkeer, maar met een speciale focus op het openbaar vervoer. Concreet wordt gestart in Antwerpen en Gent met projecten om de doorstroming te verbeteren, onder meer door middel van een slimme verkeerslichtensturing.

Het openbaarvervoernet moet optimaal worden benut. Daarom moeten de inspanningen worden voortgezet om het aanbod veel meer te laten aansluiten op de vraag.

De conceptnota Basisbereikbaarheid zal nog dit najaar worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de resolutie.⁶ Uitgangspunt is vraaggestuurde oriëntatie. Er wordt een hiërarchisering van het openbaar vervoer gedefinieerd, die bestaat uit een vraaggestuurd kernnet van verbindende lijnen aangevuld met pakketten van functionele, zuiver vraaggestuur-

⁶ Resolutie betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/1-2).

de ritten naar belangrijke maatschappelijke centra. Daarnaast is er een aanvullend net om het aanbod te vervolledigen en te voeden. Cruciaal is dat de regie in grote mate in specifieke vervoersgebieden gebeurt, dicht bij de lokale overheden. Ook hier is een regie op niveau van vervoersgebieden belangrijk.

Veilige fietsinfrastructuur en fietsnelwegen zullen het fietsgebruik in woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer verder aanmoedigen. De minister wil het fietsbeleid inkantelen in de strategische mobiliteitsregie om op die manier een meer resultaatgericht fiets investeringsplan op te stellen. De verdere uitbouw van het Geoloket Fiets maakt een degelijke, planmatige aanpassing van projecten aan de hand van kaarten en datagegevens mogelijk. In 2016 wordt het investeringsritme aangehouden om in Vlaanderen fietspaden van goede kwaliteit aan te leggen. De minister beoogt de concrete realisatie van de fietsbrug over de Brusselse ring in Diegem, de doortrekking van de Antwerpse Singelfietspaden richting noorden en de bouw van de grootste fietsbrug van Vlaanderen aan de Gentse IJzerlaan.

Bij de investeringen in openbaar vervoer ligt de nadruk op assen met een groot vervoerspotentieel, waar een afgestemde frequentie, voldoende capaciteit en goede doorstroming essentieel zijn. Dat kan dan gaan over tram, bus of andere modi.

Wat betreft het spoornetwerk blijft de minister zijn pogingen voortzetten om te wegen op het meerjaren investeringsplan 2016-2019. Federaal minister Jacqueline Galant heeft hiervoor een investeringscel opgericht en heeft participatie van de deelstaten beloofd, maar de concrete resultaten daarvan moet de minister nog zien.

Daarnaast wordt er blijvend geïnvesteerd in wegen. Op basis van het verkeersoplossend vermogen en het verkeersveiligheidseffect kiest de minister voor grote hefboominvesteringen en kleinere focusinvesteringen. Investeringsbudgetten worden toegekend op basis van deze geobjectiveerde aanpak.

De netwerken moeten slim worden uitgebouwd. Dat betreft zowel verkeersinformatie op maat van de weggebruiker, realtime-informatie van De Lijn als het aanbieden van open data, maar ook dat heeft operationele aspecten zoals slimme verkeerslichten en dynamisch verkeersbeheer.

De diensten van de minister en andere publieke en private spelers beschikken over enorme hoeveelheden verkeersdata. Met de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens zullen nog heel wat extra gegevens beschikbaar zijn. Het is de bedoeling van de minister om die data op maat van de weggebruikers aan te bieden en ze tegelijk optimaal te benutten voor het verkeersbeheer en de mobiliteitsstudies. Hij wil die verschillende aspecten bundelen in één ITS-actieplan. Er is alvast een opdracht gegeven aan iMinds om de data van het Agentschap Wegen en Verkeer, het Vlaams Verkeerscentrum en De Lijn samen te brengen, te ontsluiten, compatibel te maken en op één platform publiek toegankelijk te maken.

Bij het verzekeren van de doorstroming ligt de focus op Antwerpen en Brussel, zoals vervat in het regeerakkoord. Voor de projecten in en om Antwerpen stelt minister Weyts voor om de periodieke bespreking van het Masterplan 2020 af te wachten.⁷ Voor Brussel en Vlaams-Brabant zit het voorontwerp voor de herinrichting van de ring rond Brussel in een afwerkingsfase. De minister hoopt dat begin volgend jaar te kunnen voorstellen. Daarna gaat het vervolg van het MER-traject voor de R0 van start en kan het onteigeningstraject starten.

⁷ De negende voortgangsrapportage Masterplan 2020 Antwerpen wordt besproken in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 10 december 2015.

In afwachting van de start van de werkzaamheden wordt het flankerend beleid uitgewerkt. Daar wil de minister werk maken van een projectvennootschap, die, zoals dat in Antwerpen is gebeurd, prioritair voor de noodzakelijke vooruitgang en afstemming moet zorgen van alle projecten in Brussel en de Vlaamse Rand – dus niet alleen de herinrichting van de ring, maar ook het Brabantnet, het Fiets-GEN, de park-and-rides, de minderhindermaatregelen en zo meer.

De netwerken moeten zoveel mogelijk toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Daarbij vindt de minister twee zaken belangrijk: optimalisatie en afstemming. Optimalisatie behelst de niet eenvoudige opdracht om te voorzien in de toegankelijkheid van zowel de halte-infrastructuur als van het rollend materieel. Dat tweede punt is iets eenvoudiger en gaat een pak sneller als gevolg van de vervangcyclus van het materieel. Bij de halte-infrastructuur ligt dat anders, doordat veel haltes eigendom zijn van de gemeenten en die daar grote investeringen voor moeten doen, wat in de huidige financiële toestand niet altijd als prioritair wordt gezien. De minister tracht de gemeenten daarin te motiveren en stimuleren.

In uitvoering van de conceptnota Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs, die de minister samen met minister Hilde Crevits gestalte heeft gegeven, start ook een proefproject om het nieuwe concept gefaseerd in te voeren.

2.3. Verkeersveiligheid

De doelstellingen van de minister met betrekking tot verkeersveiligheid zijn terug te brengen tot de vijf gekende e's. De eerste e staat voor evaluatie: wat kun je leren van ongevallen en registratie? De tweede e is die van 'enforcement' of handhaving, dus meer trajectcontroles en dergelijke. Vervolgens is er engineering, de infrastructuur. De vierde e staat voor educatie, het trachten te sensibiliseren met campagnes. De laatste e is die van engagement, namelijk de focus op cultuur ten aanzien van verkeersveiligheid.

2.3.1. *Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en Vlaams Verkeersveiligheidsplan*

In 2014 vielen er vierhonderd doden op de weg. Dat moet een wake-upcall zijn. De minister tracht ter zake een coherent beleid te voeren, met enerzijds de oprichting van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid in de schoot van het departement, en anderzijds, in afgeleide orde, de totstandkoming van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan, dat gebruik zal maken van alle instrumenten die Vlaanderen ter beschikking heeft: verbetering van de infrastructuur, sensibilisering en opleiding, handhaving en monitoring.

2.3.2. *Engineering*

Veilige infrastructuur vormt een belangrijke schakel in het verkeersveiligheidsbeleid. De lijst van gevaarlijke punten wordt afgewerkt. Minister Weyts hoopt dat nog dit jaar rond te hebben, zodat dat hoofdstuk kan worden afgesloten. Bij het ontwerp van nieuwe wegen en bij het onderhoud van wegen wordt maximaal rekening gehouden met het aspect verkeersveiligheid. Zo zal in het kader van de inhaalbeweging inzake structureel onderhoud telkens bekeken worden hoe de verkeersveiligheid verbeterd kan worden.

Voorts wordt geïnvesteerd in de veiligheid van de tunnels op het Vlaamse wegennet, met het trans-Europese wegennetwerk als meest prioritaire focus.

Ten slotte zal de minister de nieuwe snelheidsregels van 70 kilometer per uur buiten de bebouwde kom implementeren. Dat start in 2017. Daardoor kunnen 16.000 verkeersborden weggenomen worden.

2.3.3. *Education*

Wat het aspect educatie betreft, zal de minister nog dit jaar een conceptnota voor de hervormde rijopleiding voorleggen aan de Vlaamse Regering, op basis van besprekingen in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Op korte termijn zal de minister de vereiste kennis en kunde voor het theoretische en het praktische rijexamen bijstellen. Bij het praktische rijexamen stelt men immers vast dat de lat in de loop der jaren alsmäär lager is komen te liggen.

Er worden diverse projecten ondersteund inzake sensibilisering en opleiding voor verschillende doelgroepen en over specifieke onderwerpen, bijvoorbeeld rond de dode hoek. Ook daarvoor wordt een kader opgesteld binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

2.3.4. *Enforcement*

Met betrekking tot 'enforcement' of handhaving wijst minister Weyts erop dat er naast de twee bestaande trajectcontroletracés nog twee bij komen: op de E40 tussen Sint-Stevens-Woluwe en Heverlee en op de E313 tussen Antwerpen-Oost en Ranst. Op de gewestwegen zijn er al zestien tracés. Daar komen er acht bij, vier op korte termijn en vier in de tweede helft van 2016.

De minister zal ook een platform oprichten dat de huidige en toekomstige ANPR-camera's en -netwerken in een groot geheel integreert. Hij werkt ook voorstellen uit voor de modernisering van de autokeuring, waarbij hij vooral klantgerichtheid en specialisatie als focus hanteert.

2.3.5. *Evaluation*

Er is ook de e van evaluatie: geen goed beleid zonder goede monitoring. De minister maakt werk van een systematische monitoring en evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid. Begin 2016 zullen binnen de kamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid op basis van die monitoring en evaluatie voorstellen worden geformuleerd voor beleidsrelevant onderzoek. Het Geoloket Ongevallen wordt verder uitgebouwd om het beleid te onderbouwen. Op basis van evaluatie kan men de beleidsinstrumenten verfijnen.

2.3.6. *Engagement*

Tot slot is er de e van engagement, van norm- en gedragsverandering. Men probeert het gedrag, de cultuur, van de weggebruikers te veranderen. In die zin worden er diverse projecten ondersteund. Op dat vlak zijn er tal van vzw's actief. Men heeft er enkele belangrijke bijeengebracht in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, ook met de bedoeling ervoor te zorgen dat ze veel meer initiatieven samen doen, want nu wordt nogal eens dubbel werk geleverd. De minister denkt alleen al maar aan allerhande fluohesjes en acties ter zake. Soms is dat schering en inslag. Er wordt dus meer samenwerking gevraagd.

2.4. Investerings voor mens en economie

Minister Weyts licht zijn geplande investeringen voor mens en economie toe.

2.4.1. *Investeren in mens en leefomgeving*

Er wordt geïnvesteerd in mens en leefomgeving, om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen. Het is evident dat een performant logistiek netwerk primordiaal is voor alle economische sectoren, maar het gebruik van die infrastructuur heeft natuurlijk ook gevolgen voor de leefbaarheid. Ook moet

Openbare Werken de noodzakelijke investeringen doen in de bescherming tegen overstroming, en in waterbeheersing en leefmilieu. Er is het uitvoeren van maatregelen van integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie. Er wordt gewerkt aan de realisatie van projecten uit het Sigmaplan en aan de stroomgebied-beheersplannen 2016-2021. De minister wijst erop dat al zijn voorgangers daar al heel wat zweet aan hebben verspild. Dat gaat, zij het moeizaam. Er is wel tegenwerking en kritiek, en er zijn procedures. Zo is er bijvoorbeeld in Geraardsbergen opnieuw een beroep ingesteld door een lokale actiegroep tegen de vergunning voor de bouw van een nieuwe stuw en sluis, maar men gaat daarmee door.

Met het oog op een versnelde realisatie van een hoger zeeweringsniveau werden er ook bijkomende stappen gezet om omvangrijke zandsuppleties onder de vorm van een langdurig contract in de markt te zetten. De overheid spendeert heel wat geld aan het opspuiten van zand op de stranden. Dat lijkt soms sisyfusarbeid. De minister wil op dat vlak dit jaar een beslissing kunnen voorleggen aan de Vlaamse Regering.

Bij de voorgenomen investering is er telkens aandacht voor de leefomgeving. De acties zijn onder te verdelen in drie grote thema's. Men wil ten eerste de impact van het wegverkeer milderden. Zo neemt de overheid geluidsmilderende maatregelen ter hoogte van de zwaarst belaste locaties. Dat gebeurt op basis van een objectieve rangschikking, want de vraag is veel groter dan de investeringsmiddelen die voorhanden zijn, en men wordt ook wel steeds veeleisender en iets gevoeliger op dat vlak. De minister krijgt daar heel wat vragen over. Hij tracht altijd op basis van zo veel mogelijk objectieve criteria en metingen prioritaire keuzes te maken, ook al is dat geografisch niet evenwichtig gespreid, maar dat heeft gewoon te maken met het feit dat sommige regio's gewoon meer last hebben van zwaar verkeer en van de geluidsproductie dan andere.

Ten tweede zijn er de natuurcompensaties. Dan gaat het natuurlijk over de nodige natuurcompensatie- en natuurbeheerswerken voor de zeehavens.

Ten derde is er de realisatie van instandhoudingsdoelstellingen. Er wordt bijvoorbeeld wel wat geld geïnvesteerd in een aanzienlijke uitbreiding van het Zwin, die in samenwerking met minister Joke Schauvliege gebeurt. Dat gebeurt ook voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden.

Minister Weyts wil investeren in luchtkwaliteit en energievergroening. De minister heeft het dan over het stapsgewijze vergroenen van het voertuigenpark van De Lijn bij de vernieuwing van voertuigen. Nu is al tien procent van de bussen hybride. Daarbij moet de nuance worden gemaakt dat hybride voertuigen eigenlijk enkel zinvol zijn in stedelijk verkeer, waarbij er heel wat energie kan worden gerecupereerd van de rembewegingen. Over lange afstanden is dat minder zinvol. Daar zal men dus nog altijd blijven inzetten op Euro 6-bussen met gewone aandrijving. In het najaar van 2016 worden 107 Euro 6-bussen geleverd, wat toch al een totaal van 390 bussen oplevert. Het bussenpark van De Lijn zal in 2016 dus voor 20 procent uit groene bussen bestaan. Dan is er ook nog eens de instroom van 48 nieuwe trams. Die zorgen niet alleen voor een vergroening van het voertuigenpark, maar brengen ook een capaciteits- en comfortverhoging met zich mee.

We kiezen zelf gemakkelijker voor groene voertuigen, maar willen natuurlijk ook dat andere weggebruikers dat doen, aldus de minister. Zo worden op de carpoolparkings en de park-and-rides die door AWV worden beheerd, zo veel mogelijk laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen aangeboden. Ook op de dienstzones langs de autosnelwegen, bij de tankstations, wil de minister het aanbod van alternatieve energie uitbreiden. Hij wil die voorwaarden systematisch opnemen in de nieuwe concessieovereenkomsten, die altijd voor meerdere jaren worden afgesloten.

Ook de scheepvaart kan vergroenen. Daarvoor voorzien de waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart bijvoorbeeld in walstroom. Op basis van een studie die dit jaar is afgerond, zal worden beslist welke de meest geschikte locaties zijn voor een verdere uitbouw van dat walstroomnetwerk.

Infrastructuur kan eveneens een schakel zijn in recreatieve netwerken. Bij kust-beschermingsprojecten is er aandacht voor de recreatieve ontsluiting voor wandelaars en fietsers. De minister verwijst naar de investering in Het Zwin. Daar wordt ook een leuke recreatieve investering gedaan: boven op de kustwering die daar wordt gemaakt, wordt er een fiets- en wandelpad ingebed, zodat men een nieuwe toeristische opportuniteit aan de kust installeert. Bij de bouw van nieuwe bruggen over het Albertkanaal is in het bijzonder aandacht besteed aan veilige voorzieningen voor trage weggebruikers en aansluitingen van fiets- en voetpaden op de jaagpaden langs het kanaal.

De samenwerking met Toerisme Vlaanderen wordt geoptimaliseerd. De sector van de waterrecreatie en de toeristische sector zijn nu eenmaal nauw met elkaar verbonden. De minister meent dat men ter zake nog veel meer een win-winsituatie kan realiseren.

2.4.2. Investeringen voor mens en economie

Er wordt geïnvesteerd in economische en logistieke netwerken, met een focus op internationaal en multimodaal vervoersbeleid. Het is niet altijd wat men ervan verwacht, maar het afgelopen jaar is men wat Europese subsidies betreft toch wel regelmatig in de prijzen gevallen. De enige grote tegenvaller was de investering voor de sluis van Terneuzen. Er was 450 miljoen euro gevraagd en er werd maar 50 miljoen euro toegekend. De uitdaging is om die investeringen tot uitvoering te brengen.

Daarnaast zal er ook worden ingezet op de volgende call, stelt de minister. Niet alleen gebuisde projecten, maar ook heel wat nieuwe projecten kunnen aangeboden worden.

In de Europese concurrentiepositie zijn de havens de sterkhouders. Die competitieve positie moet worden bestendigd. Met het oog op de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer wordt bijvoorbeeld de werking van de volledige nautische keten geoptimaliseerd. Het is al lang een vraag van heel wat havenspelers om die volledige nautische keten – vanaf het schip op zee tot in en zelfs achter de haven – onder de loep te nemen. Op die manier kan de hele scheepsreis vanaf de zee tot aan de aanlegplaats in de haven en omgekeerd zonder oponthoud of wachttijden verlopen.

De oprichting van een multimodaal promotiebureau zal bijdragen tot de ontwikkeling van een multimodaal Vlaams vervoersbeleid, aldus de minister. Het voorbereidend onderzoek loopt momenteel. Er moet meer worden ingezet op de promotie, maar anderzijds ook op RIS.

Op basis van gps-technologie in combinatie met een on-boardunit, waarmee tegenwoordig elk schip in Vlaanderen is uitgerust, kan men perfect zeggen waar en wanneer welk schip vaart, waar het naartoe gaat, wat het aan boord heeft en hoeveel leegruimte het nog heeft. Zo kan men vanaf volgend jaar een intermediaire bemiddelende rol spelen voor de ondernemingen. 80 procent van de ondernemingen ligt op 10 kilometer of minder van een bevaarbare waterweg. Als ze een vracht hebben, kunnen ze dan laten weten wanneer die ter bestemming moet zijn, zodat er een alternatief kan zijn over de waterweg, zonder dat ze moeten investeren in een schip zelf. Er wordt in Vlaanderen volop geïnvesteerd in kaaien: er zijn er al honderd gerealiseerd met pps-constructies. Als er een kaai is, kunnen

de goederen worden overgeladen op een voorbijkomend schip dat nog leegruimte heeft.

Ook inzake stedelijke distributie wil de minister een beleidskader uitwerken dat is afgestemd met de belanghebbenden, voor een efficiënte en duurzame multimodale stedelijke distributie.

Er moet duurzame logistiek zijn met oog voor innovatie. Er moet blijvend worden ingezet op beleidsondersteunend onderzoek. Het kabinet van de minister heeft de opdracht gegeven aan het departement om een onderzoeksagenda samen te stellen voor beleidsondersteunend onderzoek. Een goed voorbeeld is het project Watertruck+. Daarbij wordt het goederenvervoer over kleine waterwegen verder uitgebouwd en geoptimaliseerd. Ook dat project viel in de Europese prijzen en wordt rechtstreeks vanuit TEN-T gefinancierd als innovatief project.

De Vlaamse zeehavens moeten verder worden ontwikkeld. Samen met de nieuwe gewestelijke havencommissaris wordt er in 2016 voluit gewerkt aan een versterkte samenwerking van de havens. Tijdens de havenmissie naar Brazilië en Chili (november 2015) is er een grote stap gezet door het bereiken van een akkoord tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge om in de toekomst commercieel te gaan samenwerken, voor het eerst ook op het vlak van containertrafiek. Zo wordt er een gezamenlijk tarief aangeboden aan rederijen in het kader van bijvoorbeeld een 'double call' of in het geval van overload. Als men niet voldoende capaciteit heeft in Antwerpen, kan die rederij voor dezelfde prijs terecht in Zeebrugge. Dat is een grote stap vooruit.

De subsidiëring van de havenkapiteindiensten wordt herbekeken met het oog op mogelijke efficiëntiewinsten en in het kader van de Europese maritieme richtlijnen. Grote investeringsprojecten ten bate van de economische poorten, zoals de drie grote sluisprojecten, zijn lopende. De Deurganckdoksluis zal in 2016 worden opgeleverd en effectief in gebruik worden genomen.

Waterwegen worden gebruikt als economisch weefsel en als schakels in de logistieke netwerken. De binnenvaart moet worden gepositioneerd als hét alternatief om een massa vrachtwagens van de weg te halen. Door op strategische locaties overslagmogelijkheden en bedrijventerreinen aan te bieden, kunnen goederenstromen maximaal worden gebundeld en kan het transport via de waterweg worden geoptimaliseerd. Die locaties moeten dan ook goed multimodaal ontsloten en goed bereikbaar zijn. We moeten in functie van de overslagmogelijkheden van de weg naar het water op strategische locaties keuzes maken.

Ten slotte biedt de zesde staats hervorming de mogelijkheid om de regelgeving voor estuaire vaart te optimaliseren en die estuaire vaart zo te faciliteren.

De spoorwegen vormen eveneens een belangrijke schakel in de logistieke netwerken. De studie rond de IJzeren Rijn is eindelijk van start gegaan, in samenwerking met Duitsland, Nederland en de Federale Regering. Daarbij wordt er een objectieve vergelijking gemaakt tussen het A52-tracé, het historisch tracé van de IJzeren Rijn en een nulalternatief. Het is de bedoeling om zo het dossier uit het slop te halen en voortaan de discussie te voeren op wetenschappelijke geobjectiverde gronden.

In 2016 zal er worden onderzocht hoe drempels kunnen worden weggewerkt in het spoorvervoer. Minister Weyts legt zijn volle gewicht in de schaal om te kunnen wegen op het meerjareninvesteringsplan van de spoorwegen.

Wegen zijn ook schakels in de logistieke netwerken. Er wordt werk gemaakt van een ITS-actieplan met aandacht voor ITS-diensten op het vlak van goederenlogistiek.

Er wordt onderzocht hoe er bijkomende trajecten kunnen worden vergund voor LZV. Er is eindelijk een akkoord bereikt in de schoot van het Beneluxparlement. Dat was eerder een van de struikelblokken voor die LZV's. Aan de grens moesten die namelijk wisselen van trekker. Grensoverschrijdend LZV-vervoer was dus niet mogelijk op basis van Europese regelgeving. Maar Europa laat wel toe dat er verder wordt gegaan in de samenwerking in de schoot van de Benelux. Die omweg is gebruikt om tot een akkoord te komen tussen de Nederlandse regering, de Luxemburgse regering, de Federale Regering en de deelstaten.

Ten slotte zijn de Vlaamse luchthavens ook schakels in het mobiliteitsbeleid. De minister had het al over de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende, de LOM-LEM-infrastructuur en de goede werking van die beide luchthavens. Daarnaast blijven die luchthavens belangrijk voor de opleiding van piloten en voor oefenvluchten. Er wordt een specifieke regeling uitgewerkt voor de zogenaamde luchthavenspecifieke voertuigen, vergelijkbaar met de regeling die bestaat voor havenspecifieke voertuigen. Daar is wel wat vraag naar.

Minister Weyts benadrukt dat de luchthaven van Zaventem een belangrijke motor voor de Vlaamse economie is. Het gaat daarbij niet enkel om de luchthavenactiviteiten zelf of de luchthavengebonden bedrijven; er vestigen zich daar ook steeds meer niet-luchthavengebonden bedrijven. Zaventem heeft volgens minister Weyts ook een gezonde focus op de niche van de farmasector. Zaventem wordt een Europese farmahub. Hij zegt Zaventem niet alleen te verdedigen als het gaat om de nachtvluchten. In Brazilië en Chili sprak hij met een Zuid-Amerikaanse luchtvaartmaatschappij over een mogelijke permanente, structurele, rechtstreekse verbinding tussen de hoofdstad van Europa en Zuid-Amerika. Hij vindt het vreemd dat een dergelijke verbinding nu niet bestaat en hij hoopt dat hij daarover eind 2016 positief nieuws kan brengen.

Vanuit zijn bevoegdheid voor de Vlaamse Rand heeft minister Weyts al een conceptnota voorgelegd over de bundeling van het overleg in het START-platform met het overleg in het coördinatieplatform VSGB. Die twee aparte entiteiten worden in één structuur samengebracht.

2.5. Slagkrachtige overheid

2.5.1. Planmatige aanpak

Een coherent mobiliteitsbeleid vereist een strategisch sterk en gedragen mobiliteitsplan. Dat wordt nu herwerkt. Er wordt ingezet op de afstemming met het beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat ook opgesteld wordt. In de loop van 2016 wil minister Weyts een aangepast document voorleggen aan de gewestelijke planningscommissie.

Over de wegencategorisering en het verkeersveiligheidsplan⁸ werd in de commissie nog maar enkele weken geleden gediscussieerd.

2.5.2. Wegen op het internationale beleid

Het TEN-T blijft voor MOW een van de belangrijkste Europese dossiers. Volgens minister Weyts werpt dit vruchten af. Vlaanderen heeft met 275 miljoen euro TEN-T-steun verhoudingsgewijs meer middelen kunnen puren uit de Europese infrastructuursubsidies dan andere landen. De belangrijkste projecten zijn de Seine-Scheldeverbinding, de bruggen over het Albertkanaal en de nieuwe studie

⁸ Vraag om uitleg van Björn Rzoska aan minister Ben Weyts over de aankondigingen van de minister omtrent verkeersveiligheid (*Hand.* VI.Parl. 2015-16, nr. C16, p. 19-27).

over de IJzeren Rijn. Er zullen nieuwe projectvoorstellen worden gedaan in het kader van een nieuwe CEF-transportroep eind 2015.

Minister Weyts vindt het belangrijk dat Vlaanderen, om te kunnen wegen op het internationaal beleid en de EU, volwaardig vertegenwoordigd is op de internationale fora. Daarvoor worden afspraken gemaakt met de andere gewesten. Voor tal van mobiliteitsdossiers is er daarnaast ad-hocoverleg, onder meer met Nederland, Luxemburg en Noord-Rijnland-Westfalen. Ook binnen de Belgische staatsstructuur moet er tijd en energie worden geïnvesteerd in het overleg met de andere gewesten, al was het maar om te weten wie waarvoor bevoegd is.

2.5.3. *Interne organisatie*

Het beleidsdomein MOW vindt zichzelf opnieuw uit naar aanleiding van het kern-takendebat. Om aan de groeiende maatschappelijke verwachtingen tegemoet te komen, maar ook om steeds complexere dossiers professioneel te kunnen aanpakken, wil hij de nadruk blijven leggen op een sterk en vernieuwd projectmanagement, op meer samenwerking tussen de entiteiten en op het slank en wendbaar maken van de interne organisatie. Taken en entiteiten worden herschikt. Het is de ambitie om bij de waterwegbeheerders onder leiding van de transitie-manager Leo Clinckers een geleidelijke, gefaseerde fusie tot stand te brengen tussen DS en W&Z. Dat is gezien de tradities van deze instellingen geen simpele opdracht, aldus minister Weyts.

De entiteiten binnen het beleidsdomein hebben zichzelf op basis van intern gevoerde discussies een aantal synergieprojecten opgelegd. Daarnaast moet er ook aandacht zijn voor dienstverlening aan de lokale besturen.

Minister Weyts stelt vast dat Vlaanderen in de toekomst geen financiële participaties meer zal mogen aangaan in het kader van pps-projecten. Binnen het beleidsdomein werden hiervoor in het verleden verschillende vehikels opgericht. Dat moet dus worden geherstructureerd. Tegelijk vereist de complexiteit van de projecten in de Vlaamse Rand een sterke coördinatie. Daarom stelt de minister voor om met één projectvennootschap voor complexe projecten te focussen op een omvattende aanpak voor de mobiliteitsproblematiek van Brussel, de Vlaamse Rand, de ring rond Brussel, de fietsinvesteringen aldaar, het Brabantnet en de drie beoogde tramlijnen. De expertise uit de bestaande vehikels moet worden verenigd en aangevuld met een sterke projectplanning. Er zullen dus geen financiële participaties meer zijn, wel een vehikel met aandacht voor realisatie en draagvlak. Minister Weyts zegt dat er lessen kunnen worden getrokken uit de ervaringen met BAM in Antwerpen.

Er wordt gezocht naar mogelijkheden om de interne organisatie en het grondbeheer efficiënter te doen. Gronden die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de kerntaken moeten op de markt kunnen worden gebracht. Die middelen kunnen dan worden gebruikt om meer te investeren.

Minister Weyts wil niet te lang stilstaan bij de kostendekkingsgraad en de kostenreductie van De Lijn. Door de aanpassing van de tarieven werd al een grote vooruitgang geboekt: van 15 naar 18 procent. In 2016 start De Lijn met de brede uitrol van de overige betalende MOBIB-abonnementen. Een eerste stap werd al genomen met de 65-plussers.

In het kader van een correct financieel beheer moeten de verwijlinteressen maximaal beperkt worden, zegt minister Weyts. Die processen worden bij de verschillende entiteiten permanent bijgestuurd, net zoals de verrekeningen. Verrekeningen zullen er altijd zijn omdat bij de opmaak van bestekken nooit alles kan worden voorzien. Alles wordt gedaan om de verrekeningen zo beperkt mogelijk te houden.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van leden

1.1. Opmerkingen van Björn Rzoska

Björn Rzoska waardeert de eerlijkheid en transparantie van de minister en is tevreden dat er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen beleidskredieten en betaalkredieten.

De minister wil het woon-werkverkeer tegen 2020 op een duurzame manier laten gebeuren. *Björn Rzoska* juicht dat toe, maar heeft vragen bij het Pendelfonds. In de beleidsbrief staat dat de minister de regelgeving van dat fonds wil aanpassen. Voor 2016 is niet voorzien in nieuwe middelen voor dat Pendelfonds. Het budget blijft op het niveau van de begrotingsaanpassing. In 2015 heeft de minister dat budget al met 500.000 euro verminderd om een extra project voor het woon-werkverkeer te kunnen starten. *Björn Rzoska* vraagt zich af welk project dat was en wat de resultaten daarvan waren. Bovendien wordt dat bedrag van 500.000 euro voor het Pendelfonds niet opnieuw toegevoegd aan dat budget. Ook wil hij weten of er een nieuwe oproep komt en wat de timing daarvan dan is.

In de beleidsbrief kondigt de minister aan een fietsbeleidsplan te willen opstellen. Af en toe komt ook het woord fietsactieplan in de beleidsbrief voor. Gaat dat over hetzelfde? Wat is de concrete timing daarvan?

Björn Rzoska vindt dat de begroting op het vlak van fietsinvesteringen heel onleesbaar is. Die middelen zitten versnipperd op verschillende begrotingsposten. Intussen is er een werkgroep aan de slag om de leesbaarheid van de begroting onder de loep te nemen. Het lid vraagt de minister een overzicht zodat duidelijk wordt hoeveel er precies naar fietsinvesteringen gaat en vanuit welke budgetten dat gebeurt.

Wat de fietssnelwegen betreft, is er op bladzijde 33 van de beleidsbrief sprake van drie fietsroutes van het fiets-GEN in Vlaams-Brabant. De spreker weet niet op welke begrotingsartikelen hij dergelijke investeringen kan terugvinden. Er staan wel een aantal begrotingsartikelen in stuk 13, op bladzijde 48, waar het in de toelichting gaat over het realiseren van goed uitgebouwde fietsroutenetwerken. Gaat het dan hierover? Waar zitten de concrete projecten? Hij vraagt de minister een lijst op te stellen van het totale volume en van de verschillende begrotingsartikelen die daarmee te maken hebben.

Ook andere overheden worden gesteund in hun fietsbeleid. Zo krijgen de provincies 550.000 euro. Vraag is echter welke projecten daarmee worden georganiseerd.

Wat doorstroming betreft, vraagt *Björn Rzoska* een overzicht van de projecten die de minister concreet wil uitvoeren met het budget van 17,7 miljoen euro. In de toelichting bij de begroting staat dat het over projecten voor doorstroming gaat maar ook voor handhaving. Hij dringt ook hier aan op een concreet overzicht. In de begroting van 2015 stond een bedrag van bijna 18 miljoen euro ingeschreven, en ook daar is het moeilijk na te gaan wat de minister met die middelen wilde doen.

Groen apprecieert wat de minister heeft binnengehaald voor het Verkeersveiligheidsfonds. Dat is een belangrijke voortuitgang. Het fonds en de middelen die daarin zullen terechtkomen, zijn voor een deel gekoppeld. De minister heeft op dat vlak belangrijk werk geleverd.

De begrotingsopmaak is voor het lid niet altijd duidelijk. Bij de ontvangsten staat tegenover het Verkeersveiligheidsfonds 15,3 miljoen euro. Bij de uitgaven staat een veel kleiner budget. Twee uitgavenartikels gaan daarover. Kan de minister dit verduidelijken? Bepaalde begrotingsartikels gaan over de ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid. Hoe verhouden die middelen zich tot de uitgaven? In de toelichting gaat het over "uitgaven die men daarmee kan doen". Dat is niet concreet genoeg. Wat gaat men daarmee betalen? Wat niet?

Björn Rzoska staat volledig achter de trajectcontroles; gelukkig zet minister Weyts die voort. Daar zijn drie verschillende begrotingsartikels bij betrokken: werkings- en toelagenbudget ondersteuning van verkeersveiligheid, werkings- en toelagenbudget wegenonderhoud winterdienst en structureel onderhoud. Welke trajectcontroles zijn gepland? Met welke artikelen en voor hoeveel worden die gefinancierd?

Het verknopen van netwerken en combimobiliteit zijn evenmin helemaal duidelijk. De minister heeft dit zeer snel naar voren geschoven om de mobiliteitsproblemen aan te pakken. Op pagina 28 van de beleidsbrief staat een doelstelling over volledige netwerken en een heleboel operatoren. Wie gaat de regiefunctie waarvan sprake vervullen?

Betreffende 'investeringen in mens en economie' volgt Björn Rzoska de minister volledig. De commissie legde een zeer interessant werkbezoek af aan W&Z. De nv wil de mobiliteit in Vlaanderen mee aanpakken. Ook Groen wil de aantrekkelijkheid van de binnenvaart verhogen en zit daar op dezelfde lijn als minister Weyts. Opnieuw staan hierover intenties in de begroting, maar wat is de budgettaire vertaling daarvan?

De minister neemt een aantal nieuwe opties betreffende de 'monstertrucks', de lange en zware vrachtwagens. Hij wil internationaal gaan samenwerken. Björn Rzoska vraagt zich af of men niet eerst de proefprojecten moet evalueren, want dat is nog niet gebeurd.

Het dossier van de kilometerheffing voor vrachtwagens is een warboel, stelt het lid. Minister Weyts is ermee bezig, maar minister Turtelboom moet waken over de begroting. Het verhaal van minister Weyts staat haaks op de nota van de minister van Financiën. Wie heeft er nu gelijk? Het gaat over een netto opbrengst van 180 miljoen euro. Volgens de minister van Begroting gaat het over 200 miljoen euro.

Minister Weyts doet een provisie van 41 miljoen euro omdat hij niet goed weet waar hij gaat eindigen. Minister Turtelboom houdt daarentegen rekening met een structurele ontvangst die heel wat hoger ligt dan de inschatting van minister Weyts. Björn Rzoska zal zijn vraag volgende week dinsdag opnieuw stellen aan minister Turtelboom. De tabel die de leden van haar kregen wijkt fel af van de cijfers van minister Weyts.

De provisie inzake de kilometerheffing is blijkbaar al naar beneden gehaald, met 10,4 miljoen euro. Björn Rzoska is fel voorstander van de kilometerheffing, maar de cijfers kloppen niet. Het zou goed zijn om de informatie zo snel mogelijk scherp te stellen.

Groen is geen grote fan van BAM, dat kan geen verrassing zijn. Ook hier zit er ruis op de cijfers. In de betaalkredieten staat een surplus van 35 miljoen euro voor voorbereidende werken tegenover 2015. In de toelichting van de begroting staat een bedrag van 47,6 miljoen euro voor die betaalkredieten en 29,6 miljoen euro voor de beleidskredieten. Daar zit een discrepantie op van enkele miljoenen euro, waar Björn Rzoska graag een verklaring voor krijgt.

De minister wil opnieuw inzetten op samenwerkingsovereenkomsten met lokale besturen, bijvoorbeeld om bedrijventerreinen beter te ontsluiten. Zo staat het in de beleidsbrief. Hij wil ook inzetten op een actieve medefinanciering, maar dat vindt Björn Rzoska niet volledig terug in de begroting. Wat bedoelt de minister met die medefinanciering? Het is goed dat de minister de lokale besturen een actieve rol toebedeelt en dat hij samenwerkingsovereenkomsten wil opzetten. Dat kan de zaken beter stroomlijnen, maar staan daar middelen tegenover en hoe zullen die worden ingezet?

In 2014 werden er 33 mobiliteitsverenigingen gesubsidieerd voor een totaal van 7 miljoen euro. Ook daar zit een discrepantie. In de toelichting staat dat de minister de mobiliteitsverenigingen met 2 miljoen euro zal ondersteunen. In de betaalkredieten staat de 9 miljoen euro die ook in de beleidsbrief staat. Maar wat gebeurt er dan met de andere miljoenen euro's?

1.2. Opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke somt enkele positieve punten uit de beleidsbrief op. Zo vindt hij het goed dat De Lijn sterk inzet op verkeersveiligheid. De oprichting van het Vlaams Huis is achter de rug, er komen meer trajectcontroles, de 70 kilometer per uur wordt als standaard ingevoerd. De spreker kijkt ook uit naar de hervorming van de rijopleiding.

Het is goed dat naar aanleiding van de kilometerheffing voor vrachtwagens die infrastructuur ook zal worden gebruikt om een proefproject op te zetten voor rekeningrijden voor personenwagens. Misschien zal een gebiedsdekkend proefproject toestaan een keuze te maken om dat wel of niet in te voeren. De spreker vindt dat we alle mogelijke maatregelen die kunnen bijdragen tot een oplossing van het mobiliteitsprobleem, moeten onderzoeken.

Anderzijds is Joris Vandenbroucke ontgoocheld dat de minister onder de vlag van de combimobiliteit de verschillende vervoersmodi naadloos in elkaar laat klikken. In de begroting zit weer de traditionele lijn die in de eerste plaats kiest voor projecten die inzetten op het inpassen van de piekvraag van de automobilititeit op het al verzadigde wegennet. Er staat bijvoorbeeld zeer weinig in over de tendens van de gedeelde mobiliteit die opgang maakt. Hoe gaat de minister dat versterken of ondersteunen? De belofte van het regeerakkoord om de investeringen in fietsprojecten te verhogen, wordt opnieuw bijgesteld om het budget binnen de perken te houden. Dat is in het licht van de combimobiliteit een gemiste kans.

Het openbaar vervoer heeft een belangrijke rol te spelen om af te stappen van de sterke focus op automobilititeit en om de mensen een reëel alternatief aan te bieden. Hoe de minister de basisbereikbaarheid gaat invullen, staat niet in de beleidsbrief, stelt Joris Vandenbroucke. Een conceptnota is blijkbaar in redactie; hopelijk wordt die binnenkort goedgekeurd.

Er zijn wel al enkele contouren zichtbaar in de beleidsbrief. Een hiërarchisch opgebouwd net met een onderscheid tussen een kernnet en een aanvullend net vindt de spreker heel positief. Het is nodig om een beter onderscheid te maken tussen verbindende en ontsluitende bus- en tramlijnen. De invoering van alternatieve vervoersconcepten wordt een beetje vager. De regierol wordt weggetrokken van De Lijn.

Joris Vandenbroucke vindt in de beleidsbrief niets terug over de fundamentele keuze die de regering moet maken in het licht van de Europese PSO-verordening om De Lijn al dan niet aan te duiden als operator. De minister heeft vandaag met hele boeketten bloemen naar De Lijn gegooid, omdat ze fantastisch bezig is. Dat is een heel andere retoriek dan de meerderheid in de afgelopen maanden aanhield.

Doorgaans wordt een beeld opgehangen van een log, overgesyndiceerd overheidsbedrijf waar nog heel veel vet op de soep zit. Blijkbaar is dat in een jaar tijd helemaal omgeturnd naar een fantastisch bedrijf. De spreker hoopt dat dat wordt weerspiegeld in vertrouwen in De Lijn.

Op het terrein was er natuurlijk de impact van de besparingen. Heel wat belbusgebieden zijn afgeschaft zonder alternatief; het nachtelijk openbaar vervoersnet in de grootste stad van Vlaanderen is afgeschaft zonder alternatief; er de besparingen blijven duren zoals de minister had aangekondigd in het begin van de legislatuur. Het exploitatiebudget daalt opnieuw en dat is geen verrassing.

Wel nieuw zijn de ingrepen in het investeringsbudget. De minister beweert de investeringen in het openbaar vervoer te handhaven en verhoogt ze zelfs. Dat is maar hoe je het bekijkt, stelt Joris Vandenbroucke. Bij de bespreking van de beleidsnota⁹ ging het erover hoe de regering de toekomst van het openbaar vervoer veilig wil stellen. Het sleutelwoord is het verhogen van de kostendekkingsgraad. Zo staat het letterlijk in het regeerakkoord: "Een duurzame verhoging van de kostendekkingsgraad moet de toekomst van ons openbaar vervoer garanderen.". Hoe moet die worden verhoogd? Enerzijds door besparingen, liefst zo weinig mogelijk op het aanbod, maar vooral door interne efficiëntieoefeningen. Anderzijds door tariefverhogingen, door de reiziger meer te laten bijdragen.

De Lijn lijkt er inderdaad in te slagen haar inkomsten te verhogen – het zou erg zijn dat als de tarieven verhogen, de inkomsten niet zouden stijgen. Helaas gaat dat ook gepaard met een verlies van reizigers. Dat vindt de spreker problematisch, maar de minister blijkbaar niet. Het moet de ambitie zijn om in de toekomst meer mensen te vervoeren met het openbaar vervoer in plaats van minder. We zijn nog aan het begin van de legislatuur, het zijn geen dramatische cijfers, maar het is al wel vijf jaar op rij zo.

De Lijn is erin geslaagd haar inkomsten te verhogen, maar de minister neemt van de 7 miljoen euro 4 miljoen euro weg en stopt die in de investeringsdotatie om dan te kunnen zeggen dat hij meer investeert in openbaar vervoer. Niets is echter minder waar, stelt Joris Vandenbroucke: de reizigers moeten het handhaven van de investeringen garanderen. Dat zal een zeer pervers effect hebben. De Lijn moet meer inkomsten hebben om de exploitatiekosten beter te dekken. Maak als ze er in slaagt om de kostendekkingsgraad te verhogen, wordt een deel van de inkomsten afgeroomd om er investeringen, bijvoorbeeld tramverlengingen, mee te financieren. Die investeringen leiden dan tot grotere exploitatiekosten, die de minister in de toekomst niet opnieuw wil compenseren maar die De Lijn zal moeten compenseren. Dan komt de maatschappij in een vicieuze besparingspiraal terecht, waarbij De Lijn zichzelf moet kannibaliseren. Dat blijkt uit de bewegingen die de minister in de begroting steekt. Hij verkoopt dit als een grote verdienste, maar de spreker ziet dat als nog een stapje verder gaan dan louter besparen op het exploitatiebudget: het leidt tot een pervers effect.

De minister zou volgens Joris Vandenbroucke een fundamenteel andere investeringspolitiek kunnen voeren. Hij zou ervoor kunnen kiezen de belofte uit het regeerakkoord om meer te investeren in fietsinfrastructuur, waar te maken. Hij zou van de oefening van de uitbouw van expresnetten rond Antwerpen en Gent meer kunnen maken dan alleen maar een optimalisatieoefening en daarin meer kunnen investeren. Hij zou kunnen investeren in de uitbouw van het kernnet van het openbaar vervoer, met veel meer doorstromingsmaatregelen. 17,7 miljoen euro is eigenlijk bijzonder weinig in het licht van de ambities van de minister. De afgelopen vijf jaar is er bijvoorbeeld op het grondgebied van de stad Gent alleen al 12,5 miljoen euro geïnvesteerd in doorstromingsmaatregelen voor het openbaar

⁹ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 152/1-5.

vervoer. De gemiddelde commerciële snelheid is gestegen met amper 0,1 kilometer per uur. Dergelijk grote budgetten zijn nodig om op dat vlak effectief een grote kwaliteitssprong voorwaarts te maken.

De tarieven zijn inderdaad bij de laagste van Europa, maar dat vindt Joris Vandenbroucke een goede zaak. Snelheid en comfort vindt ook hij zeer belangrijke criteria om mensen te overtuigen, maar daar heeft de minister een pak meer middelen voor nodig. Die middelen zijn beschikbaar, maar de regering heeft beslist er andere dingen mee te doen dan de duurzame mobiliteit te verhogen. De spreker verwijst naar de opbrengsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens. De MORA heeft geadviseerd om die middelen te spenderen aan het hele vervoerssysteem, over alle modi heen, zowel goederen- als personenvervoer. Joris Vandenbroucke begrijpt niet dat die opbrengsten integraal voor het ene deel worden gerecycleerd in compensatiemaatregelen voor de sector en in beton, en voor het andere deel verdwijnen in de put van de algemene middelen. De minister had harder op tafel moeten kloppen en hij had minister Turtelboom niet met het gros van de netto-inkomsten mogen laten verdwijnen om die in de algemene middelen in te brengen. Hij moet die middelen opeisen en investeren in de duurzame mobiliteitsoplossingen in binnenvaart, in openbaar vervoer, in fietsinfrastructuur en in het verbeteren van de bereikbaarheid van onze steden.

De eerste prioriteit van de minister is een vlotter verkeer, met bijzondere aandacht voor het woon-werk- en het woon-schoolverkeer. Het Pendelfonds is daar een belangrijke hefboom voor. In 2014 had het Pendelfonds nog 2,45 miljoen euro. De minister heeft dat voor 2015 verminderd tot 2,14 miljoen euro en bij de begrotingsopmaak 2,15 miljoen euro. Daar is nog eens een half miljoen euro afgegaan bij de begrotingsaanpassing 2015, en finaal is geëindigd op 1,64 miljoen euro voor 2016. Daarover zegt de minister dat hij het niveau van 2015 handhaaft, terwijl hij in dat jaar twee besparingen heeft doorgevoerd. De minister geeft dus structureel meer dan 30 procent minder uit dan de vorige legislatuur aan iets dat hij een prioriteit noemt.

Wat betreft de werking van het Pendelfonds zelf: bij het lanceren van de oproep, waren er van de middelen voor 2015, amper middelen uitgegeven. De minister heeft dus niet alleen bespaard, maar hij is er ook niet in geslaagd om die middelen daadwerkelijk uit te geven aan projecten.

Inzake het fietsbeleidsplan wil de minister de huidige versnipperde aanpak inzake het fietsbeleid stroomlijnen en afstemmen. Net om dezelfde reden heeft de voorganger van de minister echter een integraal fietsinvesteringsprogramma uitgewerkt en een zogenaamd fietsteam in het leven geroepen. Betekent het feit dat de minister met iets nieuws begint, het fietsbeleidsplan, dat die aanpak niet heeft gewerkt? Waarin zal dat nieuwe fietsbeleidsplan verschillen van de aanpak die tot nu toe werd gehanteerd? Zullen bijvoorbeeld de integrale fietsinvesteringsprogramma's verdwijnen? Hoeveel zal de minister in 2016 precies investeren in fietsinfrastructuur?

Inzake de combimobiliteit is het niet helemaal duidelijk wat de minister precies bedoelt met een modusafhankelijke strategische beleidsafdeling die een regierol kan vervullen. Zal het operationele volledig worden toegeschoven naar de vervoersgebieden die het uitgangspunt vormen? Er zijn proefprojecten in enkele participerende gemeenten lopende om dat allemaal uit te testen. Over welke projecten gaat dat? Waar vinden die plaats? Wat verstaat de minister onder vervoersgebied? Zijn dat degene die in het netmanagementbesluit gedefinieerd zijn? Of gaat de minister uit van een andere indeling, en zo ja, op basis van welke criteria?

Joris Vandenbroucke maakt de fundamentele opmerking dat het al twee jaar geleden is dat het parlement nog meerjarige investeringsprogramma's heeft gekregen. Jos

De Meyer heeft op 26 februari 2015 gezegd dat men in de totaliteit van de middelen voor de wegen, de waterwegen en dergelijke meer, onmogelijk kan nagaan wat de minister daar precies mee doet.¹⁰ Die antwoordde dat hij ging naar een andere manier van opstellen van investeringsbudgetten, op basis van duidelijke, objectieerbare criteria. Voor de volgende jaren zou er een investeringsprogramma worden opgeleverd, dat medio dit jaar klaar zou zijn. Maar het parlementslid heeft nog geen ontwerp van investeringsprogramma gezien voor 2016 op die verschillende domeinen waar de minister geacht wordt te investeren. Hij zou daar graag kennis van nemen, liefst eerder dan daags voor de stemming over de begroting. Wanneer krijgen de parlementsliden de meerjarige investeringsprogramma's?

De minister schrijft in de beleidsbrief dat de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens aanleiding zou kunnen geven tot ontwijkingsgedrag. Dat wordt ook bevestigd door een studie van het Vlaams Verkeerscentrum uit 2012. Daarin is nagegaan of de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens al dan niet beter wordt beperkt tot het eurovignetnetwerk. De conclusie was dat als wordt gekozen van een basistarief vanaf 10 eurocent en meer, er beter een bijkomende selectie van wegen met tol wordt gemaakt om maximaal het gevaar van sluipverkeer af te wenden.

Dat is ook naar boven gekomen in de gedachtewisselingen van 26 februari 2015¹¹ en 19 maart 2015.¹² De secretaris-generaal van MOW zei dat die oefening zeer grondig is gebeurd. Op 22 april 2015 heeft de minister dan in de plenaire vergadering gezegd over het te betollen netwerk: "We spreken inderdaad niet alleen over de autosnelwegen maar ook over de sluipwegen die kunnen worden gebruikt, net om te verhinderen dat al te veel gemeenten het slachtoffer zouden worden en dat we verkeer zouden aanzuigen naar bepaalde dorpskernen, met alle gevolgen voor files en veiligheid van dien. Dat is niet de bedoeling. Daarom brengen we de sluipwegen onder in dat wegennet."¹³

Enkele maanden later heeft de minister onderhandeld met de sector. Het betolde wegennet is enorm gewijzigd tussen het voorontwerp van decreet en het ontwerp van decreet. In het voorontwerp stonden bovenop het eurovignetnet 59 N-wegen die voor een groot deel overeenkwamen met de risicozones in de studie van het verkeerscentrum. Na het overleg met de sector blijft daar welgeteld één N-weg van over. Het basistarief is 11,3 eurocent per kilometer. De minister doet dus het tegenovergestelde van wat de studie aanbeveelt. In de commissievergadering van 18 juni 2015 heeft de minister gezegd dat een en ander zal worden gemonitord.¹⁴ Er zijn over dit onderwerp ook meerdere schriftelijke vragen gesteld. Daarin antwoordt de minister dat de studie maar indicatief is, dat hij met een omvattend monitoringsplan zal komen en dat er een nulmeting zal gebeuren.

¹⁰ Vraag om uitleg van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over investeringsprogramma's inzake openbare werken (*Hand. VI.Parl. 2014-15, C144, p. 3-8*).

¹¹ Verslag van de gedachtewisseling namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Marino Keulen over de voortgangsrapportage met betrekking tot de invoering van een kilometerheffing (*Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nr. 304/1*).

¹² Verslag van de hoorzitting en gedachtewisseling namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Joris Vandenbroucke en Paul Van Miert over het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over het voorontwerp van decreet tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens (*Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nr. 386/1 en Hand. VI.Parl. 2014-15, C177, p. 3-32*).

¹³ Actuele vragen van Marino Keulen en Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitstellen van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in België (*Hand. VI.Parl. 2014-15, plenaire vergadering, nr. 32, p. 41-43*).

¹⁴ Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Martine Fournier en Björn Rzoska over het ontwerp van decreet tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband (*Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nr. 370/4*).

Voor Joris Vandenbroucke is niet meer duidelijk in welke mate de minister het gevaar van sluipverkeer als gevolg van de invoering van de kilometerheffing wenst aan te pakken. Hoeveel en welke wegen vertonen een risico op sluipverkeer? Hoe zijn ze geselecteerd? Op welke risicowegen zal een nulmeting worden gehouden en wanneer? Hoe zal dat gebeuren en door wie? Wanneer komt de minister met een evaluatie van de monitoring? In een antwoord op een schriftelijke vraag staat: "Als er significante effecten optreden, zou het kunnen dat het betolde wegennet wordt uitgebreid.". Wat bedoelt hij daarmee? Welke andere maatregelen plant de minister?

De minister heeft het over een netto-opbrengst van de kilometerheffing van 291,7 miljoen euro dit jaar. Daar gaat 174,9 miljoen euro van af aan beschikbaarheidsvergoedingen, opstartkosten en dergelijke. Er wordt in een provisie voorzien van 41,5 miljoen euro, waarvan minister Turtelboom zei dat het afwachten is of die middelen naar de sector zullen gaan of moeten dienen als compensatie voor minderinkomsten. Indien de provisie gevrijwaard blijft, wat wordt dan bedoeld met doorstroming naar de sector? Gaat dat over compensatiemaatregelen in de vorm van loonlastenverlagingen en dergelijke of over infrastructurele ingrepen?

Het budget van 100 miljoen euro extra zal er pas zijn vanaf 2017. In 2016 is er dus de provisie van 41,5 miljoen euro. Van het saldo van 75 miljoen euro heeft minister Turtelboom al gezegd dat dat integraal gaat naar de algemene middelen. Joris Vandenbroucke concludeert dat zich in 2016 de situatie kan voordoen dat Vlaanderen niet zal voldoen aan de Europese Tolrichtlijn. Als die provisie niet wordt aangewend voor investeringen en gelet op het feit dat 75 miljoen doorstroomt naar de algemene middelen, haalt Vlaanderen de 15 procent investeringen niet. De spreker is er het wel mee eens dat dit wel kan worden gehaald vanaf 2017 als de inkomsten zijn zoals verhoopt.

Op een bepaald moment is er inderdaad in de pers een bedrag genoemd van 181 miljoen euro. Dat bedrag stond ook in een antwoord op een schriftelijke vraag. Joris Vandenbroucke begrijpt dat dit bedrag zal overblijven vanaf 2017 na aftrek van de uitgaven voor een coherent logistiek beleid, compensaties voor de sector enzovoort. Het spijt hem wel dat dit bedrag volgens minister Turtelboom integraal naar de algemene middelen zal gaan en niet zal worden geïnvesteerd in duurzame alternatieven voor mobiliteit.

Bij het proefproject met betrekking tot een kilometerheffing voor personenvervoer spreekt de minister van een tijds- of plaatsafhankelijke tarifiering en variabilisering naargelang de milieukeurmerken van voertuigen. Het is Joris Vandenbroucke niet duidelijk of in het proefproject enkel en alleen wordt uitgegaan van het scenario van een volledige gebiedsdekkende kilometerheffing dan wel of er ook varianten zullen worden bestudeerd zoals een vorm van slimme congestieheffing in en rond stedelijke gebieden.

Wat betreft het Verkeersveiligheidsfonds spreekt de minister over 15 miljoen euro die zal worden aangewend voor verkeersveiligheid en handhaving. Dat is een goede zaak, maar in de uitgaven staat een bedrag van slechts 4,9 miljoen euro. Waar zullen die andere 10 miljoen euro aan worden gespendeerd?

De minister kondigt aan dat hij de steunpuntcontracten zal afronden. Momenteel zijn er twee steunpunten: het Steunpunt Verkeersveiligheid en het Steunpunt Goederenstromen. Iedereen is het erover eens dat die zeer nuttige studies hebben verricht. Op welke manier zal de minister samenwerking met onderzoeksinstituten en universiteiten vorm geven? Zal hij zijn departement meer dergelijke onderzoeken laten doen?

Inzake de lange en zware vrachtwagens (monstertrucks, ecombi's, supertrucks) kondigt de minister aan dat hij naar een groter grensoverschrijdend proefproject streeft. Het regeerakkoord is nochtans duidelijk: enkel na een positieve evaluatie kan het toepassingsgebied van een proefproject met supertrucks verder worden uitgebreid. Is de minister van plan om die evaluatie af te wachten? Wanneer kan die worden verwacht?

Joris Vandenbroucke stelt vast dat de minister de voorstellen tot bijsturing van het ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen zal aftoetsen aan het brede middenveld en bij de lokale besturen. Hoe breed ziet de minister die bijsturingen? In het Mobiliteitsdecreet van 2009 is immers opgenomen dat wijzigingen die worden aangebracht bij de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, enkel kunnen voortvloeien uit opmerkingen en bezwaren uit het openbaar onderzoek en uit publieke consultatie. Is de minister dan van plan om opnieuw het door het decreet opgelegde participatietraject te doorlopen?

De spreker wijst de minister er vervolgens op dat hij een belangrijke belofte breekt met betrekking tot de tarieven van De Lijn. In antwoord op een schriftelijke vraag van eind 2014 had de minister immers gesteld: "Zoals aangegeven maak ik mij sterk dat deze legislatuur onder mijn bewind geen tariefverhogingen, behoudens eventuele indexeringen, meer zullen doorgevoerd worden.". Joris Vandenbroucke stelt echter vast dat er nu een voorstel is gekomen van de raad van bestuur waarbij de prijs van een aantal vervoerproducten wordt opgetrokken met 20 tot 30 procent. Zal de minister, gelet op zijn eerdere antwoord op een schriftelijke vraag, die voorgestelde tariefaanpassing al dan niet goedkeuren?

Een volgend punt betreft de besparingen op het exploitatiebudget van De Lijn. In 2015 was er een besparing van 34,8 miljoen euro, maar in realiteit ging het over 46,3 miljoen euro, ten gevolge van een aantal stijgende kosten die niet meer worden gecompenseerd door de Vlaamse Regering. Roger Kesteloot, gedelegeerd bestuurder van De Lijn, heeft in de commissie gezegd dat dergelijke kosten de komende jaren minstens 10 miljoen euro per jaar zouden bedragen. Heeft de minister er al enig zicht op welke interne kostenstijgingen zich in 2016 zouden kunnen voordoen?

Tot slot stelt Joris Vandenbroucke vast dat in de bijlage bij de beleidsbrief, in het overzicht van de geplande nieuwe regelgeving, ook een aanpassing van het oprichtingsdecreet van De Lijn vermeld wordt. Kan de minister uitleggen waarom dat erbij staat? Op welke punten wenst de minister dat decreet aan te passen en in welke richting?

1.3. Opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen verwijst in de eerste plaats naar het fietsbeleidsplan van de minister. Lokale besturen zetten vandaag heel sterk in op de zwakke weggebruiker. De fietser is vandaag dan ook prominent aanwezig op de gemeentewegen. Het is voor de minister een hele uitdaging om ook op de gewestwegen de veiligheid voor de fietser te waarborgen. Het is daarbij belangrijk om zo veel mogelijk af te stemmen met de lokale besturen.

Marino Keulen wijst de minister erop dat hij in de eerste plaats zal worden afge-rekend op de mate waarin hij er in deze bestuursperiode in geslaagd is om in een aantal zware dossiers doorbraken te bewerkstelligen, zoals het Oosterweeldossier, de Noord-Zuidverbinding in Limburg en de vele missing links. Dat zijn dossiers die bepalend zijn voor de toekomstige welvaart en het blijven aantrekken van investeerders. Brussel en Antwerpen staan immers nog altijd heel hoog in de rangschikkingen van de fileduur. Dat zijn bijzondere uitdagingen voor de minister van Infrastructuur. Hij kan daarvoor rekenen op alle steun vanuit de meerderheid.

Marino Keulen had in dat verband wel graag een overzicht gekregen van de stand van zaken bij die missing links en die grote dossiers.

Het is belangrijk dat er in de komende weken en maanden duidelijkheid komt over het concept basisbereikbaarheid, ook voor de lokale besturen én voor de medewerkers van De Lijn. Marino Keulen heeft kennis genomen van het concept van de vervoersregio's. Voor Limburg gaat het om de hele provincie plus nog drie Vlaams-Brabantse gemeenten. Dat lijkt de spreker nogal veel, maar hij wacht af hoe dat verder vorm krijgt.

Het optrekken van de kostendekkingsgraad staat heel prominent in het regeerakkoord. Marino Keulen wijst erop dat tot nog toe, met de indexeringen, een voortgang van 0,1 procent is gemaakt, wat toch vrij minimaal is. Een belangrijk element dat daaraan gekoppeld is, is de integratie van de hele tariefpolitiek, om zo naar een optimalisering van het gebruik van het collectieve vervoer te kunnen gaan.

Als er gesproken wordt over de toekomst van collectief vervoer en van De Lijn, is ook het ReTiBo-verhaal van cruciaal belang. Marino Keulen benadrukt dat de MIVB en de TEC daarin een stuk verder staan dan Vlaanderen. Wat is de verdere timing in dat verband?

Marino Keulen kijkt uit naar het verkeersveiligheidsplan van de minister. De VSV heeft vastgesteld dat er in acht op de tien politiezones veel belang wordt gehecht aan verkeersveiligheid. Als je het de mensen ter plaatse in de steden en gemeenten vraagt, staat te snel rijden en alles wat met verkeersveiligheid en parkeerbeleid te maken heeft, altijd zeer prominent bovenaan. Het blijkt zelfs dat dit voor een op de drie politiezones een absolute topprioriteit is, maar slechts de helft van die zones blijkt ook over de vereiste capaciteit te beschikken. Marino Keulen herhaalt zijn voorstel van een paar weken terug dat men ook met de politiezones aan tafel zou gaan zitten. Als men iets wil doen aan verkeersveiligheid, dan hangt dat immers onlosmakelijk samen met het verhogen van de pakkans. Dat is het cruciale aspect als men mensen verkeersdiscipline, ook op het vlak van verkeersgedrag en snelheid, wil bijbrengen. Dat leeft dus in de steden en de gemeenten. Bij de politie staat het ook in alle zonale veiligheidsplannen met stip bovenaan. Vlaanderen moet bekijken of het dat meer kan ondersteunen.

Met de kilometerheffing voor de vrachtwagens gaat men in april 2016 van start. Voor de kilometerheffing voor andere voertuigen is de volgende legislatuur als opleveringsmoment vooropgesteld. Hoe zit het echter met de proefprojecten, om ervaring op te doen? We hebben het immers over heel Vlaanderen, en ook over het onderliggende wegennet. Heeft de minister al concreet voorstellen of ideeën ter zake? De minister heeft ook gecommuniceerd over de uitrol van de trajectcontroles, maar hoever staat het nu met die trajectcontroles op de gewestwegen voor het hele grondgebied van de regio Vlaanderen?

Dan is er de binnenvaart. Dat is een kleine wereld, wat maakt dat een paar mensen ervan in staat zijn om een hele gemeenschap te vertegenwoordigen. Uit een vergadering met hen is gebleken dat door de zesde staatshervorming, met heel die transfer van mensen en middelen, voor die sector toch wel wat haperingen zijn opgetreden, hoewel ze zich neerleggen bij die politieke beslissing. De vertegenwoordiging op Europese schaal, die dan weer belangrijk blijkt te zijn voor erkenningen en dergelijke meer, is nog in handen van de federale overheid, en daar is men aan het tegenwerken. Die mensen voelen zich tekortgedaan en dat weegt enigszins op hun functioneren. Marino Keulen vraagt dat de minister die sector bij zich zou roepen. Dat is nog steeds een belangrijke actor in het Vlaamse economische leven.

Vlaanderen wil ook inzetten op vervoer over water, en dat is een van de mogelijkheden om de filedruk op onze autosnelwegen te verminderen. Die sector is echter ook een economische sector op zich. Op dit ogenblik heeft men er het gevoel wat tussen wal en schip te vallen. Door de staats Hervorming bestaat er nog wat diffuusheid. Er is onduidelijkheid over de vraag op wie ze kunnen terugvallen binnen het departement. Vroeger liep dat blijkbaar rimpelloos, en dat zou terug het geval moeten zijn. Een overheid werkt immers met geld van de mensen en moet die burger dus ook helpen en ondersteunen. Dat is nu Vlaamse bevoegdheid geworden, en daar zullen we dan heel blij om zijn, zeker, zo stelt Marino Keulen, maar dat moet dus verder vlot blijven lopen.

Voorts wil Marino Keulen meer duidelijkheid over Spartacus, over de hele kwestie van lijn 1, maar ook over het vervolg. Wanneer zal ter zake definitief klare wijn worden geschonken? Men werkt al elf jaar aan dit dossier. De geloofwaardigheid van de politiek hangt daarmee samen, naast het vervullen van mobiliteitsbehoeften.

Ook heeft hij begrepen dat de minister een aanpassing overweegt met betrekking tot de periodiciteit van de autokeuringen. Dat interesseert heel veel mensen; dat is informatie die ze kunnen gebruiken. Als een wagen vier jaar is, dan moet dat nu ieder jaar opnieuw. Wat is de betrachting van de minister ter zake?

Het dossier van het loodswezen, ten slotte, ettert al heel lang heel zwaar. Dat is een minder aangename erfenis. Hoe staat het nu eigenlijk met die nieuwe cao en dergelijke?

1.4. Opmerkingen van Mathias De Clercq

Mathias De Clercq gaat in op de problematiek van het Pendelfonds. In de beleidsbrief staat dat men dat wil herbekijken en evalueren. Hij wijst er de minister op dat veel industrieterreinen en de Gentse haven eigenlijk niet worden bediend door het openbaar vervoer, noch door De Lijn, noch door de NMBS. Het kan dus niet zijn dat er enerzijds geen investeringen bijkomen in die sectoren en dat die anderzijds ook met een vermindering van het Pendelfonds zouden worden geconfronteerd. Hij vindt een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk een goede insteek van de minister.

Hij pleit nogmaals voor lijn 204. De sporen liggen daar. Dat is een bevoegdheid van de NMBS, maar hij hoopt dat de minister zijn volle gewicht gebruikt om dat in het kader van de Vlaamse spoorstrategie als absolute prioriteit naar voren te schuiven. Men zegt altijd dat die lijn niet rendabel is, zonder dat daar studies over gebeuren. Hij begrijpt dat niet. In dat gebied werken 60.000 mensen. Men kan daar een winst situatie hebben, met 10.000 wagens per maand minder op de weg. Daar kan personenvervoer worden georganiseerd.

De GEN's rond Gent en Antwerpen zijn zeer boeiend. Wat is de timing? De diverse overheden zullen ter zake moeten samenwerken. Hoe verloopt die samenwerking?

Er zijn ook investeringen nodig in het openbaar vervoer. Mathias De Clercq verwijst naar de zeer actuele lijn 7, die de nieuwe topprioriteit voor Gent is. Volgens Isabelle Colbrandt van De Lijn zou die ongeveer 80 miljoen euro kosten. Die zou het zuiden van de stad, Sint-Denijs, met Dampoort in het noorden verbinden. Dat is nodig, want de afgelopen twaalf jaar was er sprake van 2,3 kilometer tramlijn voor Gent en van 17 kilometer voor Antwerpen. Gent speelt op Champions League niveau, maar wat openbaar vervoer betreft wordt het al jarenlang veroordeeld tot de derde klasse. Dat is onaanvaardbaar. De minister moet zijn gewicht in de schaal werpen om Gent die investeringen te geven die de omslag op een geloofwaardige manier

naar een waardig alternatief als het openbaar vervoer, kunnen bewerkstelligen. Mathias De Clercq rekent op hem.

De spreker vindt incidentmanagement, het FAST-systeem, zeer interessant. Er kunnen stappen vooruit worden gezet op het vlak van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Kan de minister daarover nog wat extra informatie geven?

Een andere belangrijke aangelegenheid in het kader van de doorstroming zijn de slimme verkeerslichten. De stadsringen van Antwerpen en Gent worden daarbij terecht expliciet vernoemd. Het is relevant om met de lokale autoriteiten daarover dezelfde visie en doelstellingen naar voren te schuiven. De minister expliciteerde de uitbouw van park-and-rides. Het is relevant om het verkeer van buiten de stad naar de omgeving van de stadsring te leiden van waar men dan met andere middelen naar die binnenstad kan gaan. De spreker roept op tot een goede samenwerking met de lokale autoriteiten ter zake.

Het is zeer belangrijk om het nachtelijk aanbod goed te onderzoeken. Steden bruisen en verdienen dus ook een goed nachtelijk aanbod.

Federaal minister Jacqueline Galant spreekt over het uitbouwen van een ITS-actieplan tegen 2017, in samenwerking met de gewesten. De spreker verwacht meer ambitie op dat vlak. Minister Galant heeft eindelijk een timing naar voren geschoven. Hij hoopt dat er in samenwerking met de gewesten snel werk van wordt gemaakt. De zelfrijdende wagen, de automatische afstandsbeperking tussen vrachtwagens, het systeem van ooganalyse: verkeersveiligheid kan hier worden gecombineerd met een betere doorstroming, nieuwe technieken, minder files enzovoort. Nederland heeft daarin stappen gezet. België mag niet achterblijven.

De spreker verwijst naar de operationele doelstelling 29, Vlaanderen en de Europese Unie. Nederland kiest in het kader van hun voorzitterschap van de Europese Unie resoluut om in te zetten op slimme mobiliteit. Vlaanderen mag niet achterblijven en moet verdere ambitie tonen. Vlaanderen heeft alle troeven in handen om daarin een voortrekkersrol te spelen.

Operationele doelstelling 34 is een stokpaardje van Mathias De Clercq: de verwijlinteressen binnen het departement MOW. De minister maakt terecht gewag van een aantal ingrepen en acties die werden ondernomen. Welk resultaat hebben die acties tot op heden teweeggebracht? Het is een serieuze taak voor de Vlaamse overheid. Er worden ernstige inspanningen gedaan om te bekijken waarop we het belastinggeld moeten inzetten. Het wordt hier eigenlijk gewoon weggesmeten. In de 21ste eeuw is dat onaanvaardbaar. Er moet tijdig worden betaald om interesten te vermijden. De minister deelt dat credo.

De havens zijn zeer belangrijke motoren van welvaart en welzijn. De spreker is heel tevreden dat, ondanks de tegenvallende Europese financiering, de plannen voor de sluis in Terneuzen worden doorgezet, qua timing, partners en dergelijke. Het is belangrijk omdat economische en ecologische vooruitgang hierbij worden gecombineerd.

1.5. Opmerkingen van Annick De Ridder

Annick De Ridder heeft eerst een paar algemene opmerkingen. Er is nog werk aan de winkel. Er moet een combinatie zijn van inspanningen en investeringen in weginfrastructuur, maar ook in de alternatieven. Ze vindt het heel goed dat de minister dat als een positieve keuze beschouwt. In tegenstelling tot wat in het verleden gebeurde, wil de minister nu verleiden tot die alternatieven door ze aantrekkelijk te maken. Dat zijn de principes. De minister pakt ze concreet aan en vertaalt ze in zijn beleidsbrief, naast zijn beleidsnota en zijn regeerakkoord.

Het is voorts positief dat de minister aandacht heeft voor verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. Combimobiliteit blijft het sleutelwoord. Dat is een goede zaak.

Uit de begrotingsopmaak 2016 blijkt heel duidelijk dat de minister blijft investeren. Er is sprake van een toegewezen extra beleidskrediet, wat natuurlijk zeer positief is. Er moet ook naar de eigen ontvangsten worden gekeken. Van die eigen ontvangsten gaat een heel groot bedrag – 4 miljoen euro – bijkomend naar investeringen. Dat is een belangrijke nuance, die het hele verhaal brengt, in tegenstelling tot de partiële lezing van Joris Vandenbroucke. Volgens de spreker is Joris Vandenbroucke geen fan van die efficiëntieoefeningen. Algemeen heeft hij het wel over bijsturingen en meer vraaggerichtheid, maar op concrete ingrepen en bijsturingen van de regering heeft hij altijd kritiek. *Joris Vandenbroucke* protesteert tegen deze opmerkingen.

Annick De Ridder stelt dat de verhoging van de tarieven van De Lijn gebeurt om te kunnen blijven investeren. Een jaarabonnement bedraagt bij De Lijn 294 euro, bij de MIVB 499 euro, bij de TEC 560 euro, in Luxemburg 440 euro, in Bordeaux 420 euro. Dat zijn forse bedragen. Het bewijst dat de tarieven van De Lijn in Vlaanderen die recht geven op vervoer in een zeer groot gebied – terecht – zeer goedkoop en betaalbaar blijven.

Of er minder reizigers zullen zijn, zal pas geweten zijn na het meten. De spreker is zeer tevreden dat het ReTiBo-project verder wordt uitgerold in 2016. Er zullen nieuwe tellingen zijn, gebaseerd op de vraaggerichtheid, zodat de tellingen uit het verleden niet meer moeten worden gebruikt. Die tellingen waren namelijk eerder nattevingerwerk en werden geëxtrapoleerd. Men heeft daar ooit miljoenen van gemaakt en leidt daar nu ook de vermindering uit af. Dat is natuurlijk niet echt correct.

N-VA is ervan overtuigd dat met een meer efficiënt en vraaggericht openbaar vervoer er veel meer mensen toe zullen worden bewogen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dat is een goede zaak.

Als grote fan van het Antwerpse Velosysteem vraagt *Annick De Ridder* zich af of er voor Blue-bike ook zo'n handige app kan worden ingezet waarop je kunt aflezen waar er fietsen beschikbaar zijn. De samenwerking kan daar zeker verder worden uitgewerkt.

Voor wat betreft de park-and-rides wordt een beheers- en exploitatieconcept voor de Antwerpse regio uitgewerkt, deels als minder hinder. Het zou goed zijn indien de succesvolle maatregelen blijvend uitgerold kunnen worden, vindt *Annick De Ridder*. Zij vraagt of dat concept af is en of er een lijst van kan worden gegeven. Dat zal volgens haar de komende maanden steeds duidelijker worden, naarmate de minderhindermaatregelen meer worden uitgewerkt.

Volgens *Annick De Ridder* moet het Pendelfonds effect hebben, anders heeft het geen zin. De woon-werkmobiliteit kan daarmee worden verbeterd. Het is goed dat minister Weyts bijsturingen heeft aangebracht en er nog meer aankondigt. Kan er over de oproep 2015 al meer worden verteld? Zijn de aangebrachte bijsturingen efficiënt gebleken?

In het kader van de afstemming van de verkeerslichten en de groene golf zou men moeten leren van het groenegolfteam dat in Nederland constant de verkeerslichten afstemt. *Annick De Ridder* is verheugd dat Gent en Antwerpen actief werken aan een verkeerslichtencomputer.

De vrije uitrol van ReTiBo in 2016 vindt *Annick De Ridder* fantastisch nieuws. Door te meten weten we. Kan minister Weyts inschatten vanaf welk ogenblik die cijfers

zullen kunnen worden gebruikt om vraag en aanbod bij De Lijn op elkaar te kunnen afstemmen?

Zij is verheugd dat minister Weyts verwijst naar de resolutie over de basisbereikbaarheid.¹⁵ Daarin is, zo zegt zij tot Joris Vandenbroucke, wel degelijk aandacht voor het deelfietsen en het deelautogebruik. Ook hier is een betere afstemming van vraag en aanbod nodig en is een hiërarchie in het OV-net belangrijk. De regiefunctie moet strategisch worden veralgemeend. Nu is het te versnipperd per modus, zodat het totaalbeeld uit het oog wordt verloren. Binnen de vervoersgebieden zal operationeel een belangrijke rol weggelegd zijn voor de regie. Daarbij zullen de steden en gemeenten worden betrokken. Wanneer mag de conceptnota van de minister hierover worden verwacht? Heeft hij meer zicht op het vervolgtraject, wanneer plant hij de proeftuinen en hoe ziet hij dat?

Voor operationele doelstelling 7, de doorstroming in Vlaanderen, zijn Antwerpen en Brussel heel belangrijk. Annick De Ridder wil zich toespitsen op Antwerpen. In vergelijking met vorig jaar zijn daar knopen doorgehakt. Oosterweel gaat voort, maar er is wel de dimensie van de overkapping bij gekomen. Annick De Ridder verwacht dat minister Weyts naar aanleiding van de volgende voortgangsrapportage Masterplan 2020¹⁶ meer duidelijkheid zal verschaffen over overkapping, intendant, communicatie enzovoort. De werken zijn begonnen, de spade steekt in de grond. Dat is niet alleen voor Antwerpen belangrijk maar voor heel Vlaanderen. Er zijn hier ook minderhindermaatregelen. De NMBS zal bijkomende treinexploitatie aanbieden vanaf 2016.

In Antwerpen waren een aantal quick wins een enorm succes. Een andere indeling van het op- en afrittencomplex zorgde voor procenten minder files in de spitsuren. Annick De Ridder vraagt of minister Weyts al heeft laten onderzoeken waar er in Vlaanderen nog dergelijke eenvoudige quick wins kunnen worden gerealiseerd. Wanneer kunnen op dat vlak stappen worden ondernomen?

Met betrekking tot de Europese transportinfrastructuur, operationele doelstelling 19, staat er een nieuwe CEF-transportoproep gepland in 2015. Minister Weyts stelt dat Vlaanderen, op basis van de vandaag gekende prioriteiten, opnieuw voorstellen zal indienen. Annick De Ridder vraagt welke projecten naar voren worden geschoven.

De beleidsbrief maakt een duidelijke vermelding van de Saeftinghezone en het Saeftinghedok. Minister Joke Schauvliege kondigde aan dat ze een aantal pistes ter remediëring aan de regering voorstelt. Dat is noodzakelijk door de schorsing door de Raad van State. Annick De Ridder vraagt minister Weyts om hierin, samen met zijn collega's van de Vlaamse Regering, zo snel mogelijk op te treden, zodat er geen verdere vertraging meer optreedt. Mocht dat wel zo zijn, vreest zij dat Antwerpen een aantal belangrijke commerciële beslissingsmomenten zal missen. Dat zou gevolgen hebben voor trafiek, volumes en tewerkstelling. Zij rekent op de Vlaamse Regering om daaraan te remediëren.

Wat de spoorwegen betreft vindt Annick De Ridder het goed dat de minister in zijn beleidsbrief verwijst naar de haalbaarheidsstudie voor de IJzeren Rijn. Zij hoopt dat daarmee een en ander uit het slop kan worden getrokken. In het verleden was er al de arbitrage, en dus, voegt Annick De Ridder hieraan toe, doen we dit alles uit goodwill. Zo kan het dossier, dat een aantal jaren op de federale tafel heeft gelegen, vooruitgang boeken. Annick De Ridder rekent op minister Weyts om het dossier vanuit Vlaanderen te blijven opjagen.

¹⁵ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/1-2.

¹⁶ Vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 10 december 2015.

Het is een goede zaak dat Vlaanderen vertegenwoordigd is in de investeringscel voor de spoorwegen en dus nauw betrokken zal zijn bij de voorbereiding van de nieuwe meerjareninvesteringsplannen.

Wat operationele doelstelling 25 over de ecocombi's betreft, is uit onderzoek bij onze noorderburen gebleken dat het gebruik van die grotere en langere vrachtwagen ertoe leidt dat er minder vrachtwagens rijden en dus minder uitstoot is. Met het oog op de verkeersveiligheid zouden er een aantal trajecten afgebakend zijn. Maar volgens Annick De Ridder zou er in het Beneluxparlement geen samenwerkingsakkoord zijn, aangezien Luxemburg zich voorlopig heeft teruggetrokken. Kan de minister dat bevestigen en wat dat betekent voor de grensoverschrijdende projecten?

Wat de Vlaamse luchthavens betreft, bewijst Antwerpen momenteel dat LEM en LOM werken. De luchthaven die op sterven na dood was, leeft opnieuw op. Samen met de private partners komen er nieuwe lijnen waardoor meer passagiers worden aangetrokken. Annick De Ridder heeft gelezen dat de trainingsvluchten in een globaal onderzoek naar infrastructurele maatregelen worden gegoten. Het is belangrijk daarmee voort te gaan. Voor bepaalde luchthavens waar die trainingsvluchten en touch-and-go's beperkt zijn, moet wel een alternatief worden gezocht. Pilotenopleidingen mogen immers niet in de verdrukking komen.

Het is belangrijk dat klachten van burgers worden onderzocht. Er zou een zesmaandelijks evaluatie zijn van de luchthaven van Antwerpen wat het naleven van de milieuvergunning betreft. Het is belangrijk voor de omwonenden om te weten of de luchthaven perfect binnen de milieuvergunning werkt. Annick De Ridder hoopt en verwacht dat, zodat dit ook eens hardop kan worden bevestigd.

1.6. Opmerkingen van Paul Van Miert

Wat de kilometerheffing betreft, wil de minister volgend jaar een onderzoek starten met het oog op een eventuele invoering van een gelijkaardige slimme kilometerheffing voor de particuliere weggebruikers. *Paul Van Miert* sluit zich aan bij Joris Vandenbroucke, die stelt dat alle middelen moeten worden bekeken om het huidige fileleed te verminderen. De minister heeft altijd gezegd dat er moet worden ingezet op infrastructuurwerken, het mobiliteitsbudget en beter openbaar vervoer. Die kilometerheffing voor personenwagens zou daartoe kunnen bijdragen. De prioriteit van N-VA daarin is budgetneutraliteit. De verkeersfiscaliteit mag niet als een molensteen rond de nek hangen van mensen die hun wagen echt nodig hebben om op hun werk te geraken.

Paul Van Miert heeft ook vragen bij de betalingsmodaliteiten van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Momenteel gebeurt de betaling met een krediet- of tankkaart. Vraag is of de minister overleg heeft gepleegd met Satelec, uitbater van het systeem, om ook andere manieren van betaling te bekijken.

Wat verkeersveiligheid betreft, is er een vrij bruuske trendbreuk in de campagnes. In het verleden wilde men een shockeffect creëren, nu is er een ludiekere campagne met de figuur van Ray. Volgens het reclamebureau zouden choquerende boodschappen niet meer werken. Zal de minister deze trend aanhouden? Gaat hij meer de ludieke toer op? Zal de minister gedragswijziging prioriteit geven? Wat is zijn visie hierover?

Operationele doelstelling 11 slaat op de rijopleiding en het sensibiliseren van correct rijgedrag. De punten en ideeën van de minister hieromtrent zijn echt goed. Er zal meer worden ingezet op de juiste attitude dan wel op technische rijvaardigheid. De spreker merkt op dat hervormingen en aanvullingen van de rijopleiding

betaalbaar moeten blijven. Wat is de verhouding tussen de Vlaamse Stichting Verkeersveiligheid en het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid?

1.7. Opmerkingen van Dirk de Kort

Volgens *Dirk de Kort* waren de begrotingstoelichtingen vorig jaar vrijwel onleesbaar. De leden kregen het verwijt dat dit door hun Rekendecreet kwam. Nu zijn op verscheidene beleidsdomeinen toch inspanningen geleverd om de teksten leesbaarder te maken. Andere schieten schromelijk tekort. Het kan nog beter. Waarom wordt bij begrotingsartikelen waar miljoenen euro's belastinggeld op staan, enkel gesproken over de verschuiving van artikel x of y?

Het Rekenhof deelt deze kritiek. Het merkt ook op dat De Lijn geen toelichting geeft over haar geplande investeringen. Er is te weinig informatie over de cijfers. Het Rekenhof wees daar in het verleden al op. Er is verbetering merkbaar, maar niet voldoende. Bij sommige begrotingsartikelen ontbreekt nog steeds noodzakelijke informatie, zoals meer gedetailleerde en concrete cijfers bij de samenstelling van VAK en VEK. Ter illustratie somt het Rekenhof een zevental begrotingsartikelen op.

De spreker wil bijvoorbeeld weten hoe de uitgaven in het kader van toegankelijk vervoer worden verdeeld. Uit de toelichting bij 'werking en toelagen – ondersteuning van het mobiliteitsbeleid – verschillende transportmodi'¹⁷ zou men kunnen afleiden dat hier 8.502.000 euro voor wordt uitgetrokken. Vorig jaar stond dat niet gespecificeerd. Ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2015 is dit een stijging van het budget met 559.000 euro. Slaat dat bedrag op de uitgaven voor toegankelijk vervoer? Gaat de stijging op het hele begrotingsartikel volledig naar toegankelijk vervoer?

Dirk de Kort vindt het niet goed dat de minister niet meer duiding kan geven bij de begrotingsartikelen. Hij vreest voor sfeerschepperij. Hij is namelijk voorstander van een leesbare begroting. Zo kunnen de volksvertegenwoordigers relevante beleidsmatige vragen stellen die de minister de mogelijkheid geven zijn beleid uitvoerig toe te lichten. De spreker vraagt de minister zijn oproep en de opmerkingen van het Rekenhof te gebruiken en zijn diensten de opdracht te geven duidelijke en overzichtelijke toelichtingen te maken die de volksvertegenwoordigers inzage en inzicht geven in de begroting.

Dé vraag is waar het meerjareninvesteringsprogramma blijft. Vorig jaar was de minister nog nieuw in het beleidsveld en had hij maar tien maanden de tijd voor het opstellen van een eenjarig investeringsprogramma. Ondertussen is het toch belangrijk dat er een meerjarig investeringsprogramma kan worden opgemaakt. Voor tal van lokale besturen, nutsbedrijven en intercommunales is dat programma van groot belang om hun investeringen erop te laten aansluiten.

Als Vlaanderen aan de lokale besturen vraagt om met BBC te werken, dan moet Vlaanderen ervoor zorgen dat ze het meerjarenprogramma kunnen realiseren. Anders zullen heel wat investeringen worden vertraagd bij de lokale besturen, nutsbedrijven en intercommunales. De spreker verwacht dat vóór de eindstemming van de begroting het meerjareninvesteringsprogramma aan de commissieleden kan worden bezorgd. In het verleden gebeurde dat ook al.

Waarom worden de subsidies aan het VIM stopgezet? In 2014 was er nog sprake van 100 miljoen euro voor investeringen in fietsinfrastructuur. Vorig jaar was dat nog 89 miljoen euro.

Hoeveel zal er in 2016 worden geïnvesteerd in fietsinfrastructuur?

¹⁷ *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 13/2-M, p. 17-18.

De minister stelt dat hij 50 miljoen euro FFEU-middelen vrijmaakt om de lijst met gevaarlijke punten af te werken. Het is niet duidelijk of de kredieten van het FFEU in de toekomst worden behouden voor de wegensector. In de wegensector is de crisis vrij groot, door een scherpe daling van opdrachten bij de lokale besturen. Het budget kan worden ingezet voor de gevaarlijke punten, maar komen de middelen van de kilometerheffing niet in de plaats van de FFEU-middelen? Per saldo betekent dat geen vermeerdering van de wegenkredieten; het blijft hetzelfde. Hoe zal de minister een goed kader creëren om de geplande middelen te kunnen investeren? Het programma is goedgekeurd, maar er is nog veel werk, zoals met de onteigeningen, via de dienst Vastgoedakten en een tijdige, projectmatige aanpak van de gewestwegen.

Het operationeel tekort van de DAB Loodswezen wordt voor 2016 opgelost met een verhoging van de budgetten met een bedrag van 5.862.000 euro. Op die manier gaat het van 20.834.000 euro naar 26.696.000 euro. Is die verhoging structureel? In de zeer summiere toelichting bij de begroting van het Loodswezen staat: 'Verhoging ten bedrage van 5.862.000 euro ten gevolge van diverse kredietverschuivingen om het operationeel tekort voor 2016 en volgende jaren weg te werken'.

De beleidsbrief is een correcte voortzetting van de beleidsnota.¹⁸ Vorig jaar vond Dirk de Kort de beleidsnota te vaag. Dat had te maken met nieuwe bevoegdheden, de staatshervorming, een nieuwe minister, allemaal begrijpelijke argumenten. Het tweede beleidsdocument waar de minister mee naar de commissie komt, is beter en concreter dan dat van vorig jaar. De minister bouwt voort op een stevig opgebouwd huis dat is nagelaten door zijn voorganger.

Een van de knelpunten in Vlaanderen blijft de modal shift die niet gerealiseerd wordt. Er zijn sterke toenames van openbaar vervoer of duurzaam vrachtvervoer, maar er is geen procentuele toename. Ondanks vele inspanningen voor de alternatieve vervoersmodi, blijft er een stijging van het aantal verplaatsingen en transporten.

CD&V blijft het STOP-principe belangrijk vinden, niet enkel voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de modal shift. Het STOP-principe gaat immers ook over leefbaarheid en duurzaamheid. Niet toevallig gaan een betere leefbaarheid en een hogere duurzaamheid hand in hand met een toename van de verkeersveiligheid.

CD&V is blij met de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Die mag op termijn uitgebreid worden naar een slimme en vooral een sturende heffing voor het personenverkeer. Alleen op die manier kan men de modal shift realiseren. De kilometerheffing voor vrachtwagens ziet het parlementslid als een betere belasting vanuit het principe van 'de gebruiker betaalt' en als een gigantisch proefproject naar de technische haalbaarheid van een slimme kilometerheffing voor personenvervoer. In de besluitvorming met betrekking tot die heffing werd het aantal kilometer wegen waar de tol op van toepassing zal zijn, gevoelig verminderd, vanuit de bekommernis dat het een meerkost zou zijn voor streekvervoer en kmo-transport. Op het terrein is er ook ongerustheid over sluijperverkeer en uitwijkingsverkeer. Dirk de Kort herinnert aan de expliciete engagementen van de regering om jaarlijks de selectie van tolwegen te evalueren, net in het licht van eventueel uitwijkverkeer. In bepaalde projecten waren milderende maatregelen bij de kilometerheffing vooropgesteld. Er werden een soort vrachtwagensluizen aangekondigd. Dat werd in alleszins één project on hold gezet. Hoeveel dergelijke projecten waren er, hoeveel zijn er on hold gezet en wat is daarvoor de reden?

¹⁸ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 152/1-5.

Bij operationele doelstelling 4 stelt de minister in zijn beleidsbrief dat de structurele onderhoudswerken aan snelwegen bijna gedaan zijn en dat er vanaf 2016 meer zal worden geïnvesteerd in gewestwegen. Hij herinnert eraan dat de doorlooptijd van studie, bouwvergunning, onteigeningen enzovoort voor deze werken vrij lang is. Wanneer zullen de studies aanvangen? Wanneer zal het meerjareninvesteringsplan er komen? Voor welke jaren wordt het uitgewerkt? De criteria objectiever maken, vindt het parlementslid een nobele intentie, maar soms kunnen pseudo-objectieve criteria flagrant onrechtvaardige situaties genereren. De minister zegt dat als bepaalde private investeerders zelf investeringen doen, die projecten meer prioritair kunnen worden aangepakt. Het parlementslid heeft soms de indruk dat onder het mom van een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de lokale mobiliteit, er slechts een afzwakking van de toename van de verkeersdruk wordt gerealiseerd. De uitkomst blijft echter meer verkeer, meer congestie, maar minder middelen voor andere broodnodige investeringen.

Hoe zullen de budgetten voor de wegen in de toekomst evolueren? Zullen de beschikbaarheidsvergoedingen in pps-projecten rechtstreeks betaald worden uit de inkomsten uit de kilometerheffing?

Wat betreft de operationele doelstellingen 5 en 6, zal in de basisbereikbaarheid het spoor in de toekomst een belangrijke rol gaan vervullen. Hoe zal dat concreet worden uitgewerkt? Welke stappen zullen worden gezet in het Gewestelijk Expresnet Antwerpen? Er is nu een Vlaamse vertegenwoordiger in de raad van bestuur van de NMBS. Zal er nu enige vorm van rapportering kunnen geschieden ten aanzien van het parlement?

In de beleidsbrief noemt de minister de fiets steeds meer een valabel alternatief voor de auto. Misschien moet de meerderheid de resolutie Fiets¹⁹, die op het einde van de legislatuur werd goedgekeurd en mede werd ondertekend door Lies Jans, onder de aandacht van de minister brengen. Daarin wordt gevraagd om binnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen de fiets als volwaardige transportmodus op te nemen.

Op welke manier kan de minister meer doen voor de fiets? Er moet zeker een evaluatie gebeuren van de instrumenten op Vlaams niveau. Het Fietsberaad is gestart en Dirk de Kort heeft daar een positieve indruk van. Hij vindt wel dat de fietsmanager een tandje bij mag steken.

Het is positief dat de trambussen worden opgenomen in de beleidsbrief in het kader van stads- en streekvervoer en hoogwaardig openbaar vervoer. Ook in de praktijk groeit de belangstelling voor hoogwaardig openbaar vervoer waarin trambussen een rol kunnen spelen. Is de methodiek van de maatschappelijke kosten-batenanalyse om een keuze te maken voor een bepaalde vorm van openbaar vervoer al bijgestuurd zodat trambussen altijd als te onderzoeken alternatief worden meegenomen? Dirk de Kort heeft de indruk dat de onderzochte keuzes in MKBA's zich beperken tot die tussen klassieke bus en tram. Sommige tramprojecten kunnen beter worden herrekend als trambusprojecten, wat een betere besteding van overheidsmiddelen zou zijn.

De minister heeft toelichting gegeven bij het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. Zullen in de toekomst de middelen die worden doorgestort aan de lokale politiezones, ongeveer dezelfde blijven? Of is dat federale materie?

Over 'investeren in luchtkwaliteit en vergroening en energie' leest Dirk de Kort in de beleidsbrief: "Het beleidsdomein MOW werkt mee aan de uitvoering van het Vlaams Luchtkwaliteitsplan.". Is er ook medewerking vanuit MOW voor de uitrol

¹⁹ Resolutie betreffende de fiets als volwaardig transportmiddel (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2251/1-3).

van de lage-emissiezones? In Nederland zijn er heel veel discussies over waar de verkeersborden geplaatst mogen worden. Er bestaat heel wat verwarring over. Het zou goed zijn om dit in Vlaanderen op een goede manier aan te pakken. Hoe verhoudt de aanduiding van lage-emissiezones zich tot de vergroening van het wagenpark?

Wat betreft operationele doelstelling 31, 'slagkrachtige overheid: uitvoeren kern-taken' herinnert Dirk de Kort aan een sluimerend sociaal conflict binnen het loodswezen. In de beleidsbrief staat dat een intensief sociaal overleg gevoerd zal worden over de duurzame optimalisatie van het loodswezen en de daaraan gekoppelde eindeloopbaanproblematiek. Een raadgevend comité wordt opgericht. De bestaande overeenkomsten tussen het Vlaamse en Nederlandse loodswezen zullen worden herzien en vervangen door een nieuwe eenduidige samenwerkingsovereenkomst die enerzijds borg staat voor transparantie zowel op vlak van tarieven als kosten en die anderzijds alle vormen van rechtsonzekerheid elimineert.

Hij beseft dat de minister op een slappe koord moet balanceren. Mooie eindeloopbaanregelingen staan in elke beroepsgroep ter discussie. De Vlaamse volksvertegenwoordigers hebben ook aanpassingen doorgevoerd aan hun statuut. Dat neemt niet weg dat de eisen om loods te worden niet min zijn. Het zijn geen doetjes die van wat schoolbankjes geplukt worden, maar doorgewinterde professionelen met heel wat scheepvaartervaring. Als ze staken, heeft dat een bijzonder negatieve impact op het imago van de havens. Hij vindt de aanpak van de minister met een raadgevend comité niet slecht.

Dirk de Kort werd door een specialist uit het werkveld gecontacteerd over Dieselgate. Die deelde de verontwaardiging, maar gaf aan dat er op het vlak van software en auto's nog meer problemen zijn. Er gebeuren tuningaanpassingen aan de software die motoren aanstuurt. Dat gebeurt om fiscaal een en ander te omzeilen. Vroeger was er het opdrijven van brommertjes, nu gebeurt dit blijkbaar softwarematig met auto's. Kent de minister dat probleem en wat kan hij eraan doen?

1.8. Opmerkingen van Lode Ceyskens

Lode Ceyskens wil in de eerste plaats vernemen hoever het staat met de vernieuwde rijopleiding, toch een essentiële schakel in de verkeersveiligheid. Iedereen zal het erover eens zijn dat de rijopleiding meer gefaseerd moet verlopen en dat er meer aandacht moet zijn voor praktijkervaring. Ook CD&V staat achter een grondige hervorming, met een opleiding in fasen. Dat begint met een theoretisch examen dat met realistische scenario's, risicoperceptietests en voldoende gerandomiseerde vragen een uitgediepte kennis van het verkeersreglement toetst, op zo'n manier dat ronduit criminele pseudorijdscholen geen kans maken. Het doel moet zijn dat wanneer kandidaat-chauffeurs aan praktijklessen beginnen, ze niet de eerste uren nog theorielessen moeten krijgen.

CD&V staat achter een praktijkopleiding die voldoende ervaring veronderstelt, met een begeleiding voor begeleiders en waarbij jonge leerling-chauffeurs gefaseerd kennismaken met het verkeer. Lode Ceyskens pleit niet zomaar voor een professionalisering van de rijopleiding, wel voor een grondige hervorming die verkeersveiligheid vooropstelt. Men moet echter realistisch zijn, want er zal in Vlaanderen niet meteen een draagvlak zijn voor een volledige verandering van zienswijze zoals in Oostenrijk. Men mag echter ook niet blind zijn voor de spectaculaire resultaten die men daar lijkt te boeken. Ook de betaalbaarheid van de rijopleiding is voor CD&V een belangrijke bekommernis, maar niet ten koste van alles.

Lode Ceyskens stelt dat het aspect innovatie soms wat te weinig uit de verf komt, terwijl de mogelijkheden op dat vlak nochtans bijna niet meer te volgen zijn. Wie had tien jaar geleden gedacht dat we nu al zo ver zouden staan met de zelfrijdende

auto? Ondertussen is er de ene start-up na de andere en is 'slim' een absoluut modewoord geworden. Alles moet en zal slim zijn in de mobiliteit. Als een minister van Mobiliteit ook een slimme minister wil zijn, moet hij ervoor zorgen dat hij de trein van de innovatie niet mist. De spreker merkt op dat er in dat verband niet zelden een keuzeprobleem opduikt: welke slimme ideeën worden 'game changers' en welke zijn veeleer gadgets of pure lucht? Dat is geen evidente opdracht, maar de CD&V-fractie is alleszins blij dat de minister een aantal innovaties aankondigt in zijn investeringsbeleid.

Lode Ceysens stipt vervolgens aan dat slimheid zich ook kan uiten in het wieden in de reglementering. Er is in dit Vlaams Parlement opgeroepen tot een opener regelgeving met betrekking tot de sector van het personenvervoer, teneinde innovatieve ideeën niet per se te beknotten. De minister heeft een conceptnota rond innovatief personenvervoer aangekondigd voor dit najaar. Hoever staat hij daarmee?

Hoezeer er ook gesproken wordt over een Vlaams Mobiliteitsplan, de ruggengraat van het openbaar vervoer is het spoorvervoer. CD&V staat nog altijd achter het gegeven dat Vlaanderen zijn eigen spoorvisie ontwikkeld heeft en daaruit zijn eigen spoorprioriteiten gedistilleerd heeft. Federaal minister Jacqueline Galant heeft gezegd in het voorjaar van 2016 te willen landen met de investeringscel. Het lijkt de spreker dan wel stilaan tijd om in gang te schieten. Is die investeringscel al begonnen met zijn werk? En zijn er middelen uitgetrokken voor de Vlaamse cofinanciering? Ook dat maakt immers deel uit van die Vlaamse spoorvisie.

Vlaanderen heeft op een bepaald moment beslist om zelf te gaan investeren in spoorlijnen. Lode Ceysens wijst er echter op dat met name het Spartacusproject in Limburg toch ook niet meteen opschiet.

Hij begrijpt dat de Maastrichtse gemeenteraad een heel duidelijk signaal heeft gestuurd aan de minister met betrekking tot Spartacuslim 1. Hoever staat TML met de studieopdracht die de minister heeft gegeven over het mogelijke verlies aan reizigers door het gefaseerd uitvoeren van die lijn 1?

Hij leest ook dat de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer in geen enkel geval zullen worden uitgebreid, en dat dit alles mee wordt opgenomen in de basisbereikbaarheid. Als het dan gaat over die basisbereikbaarheid en het organiseren van proeftuinen voor de 'last mile', kunnen die MAV's, die vandaag toch een soort regierol hebben, ook niet functioneren als een soort proeftuin? Dat zou dan de omgekeerde redenering zijn: misschien kan een upgrade van die MAV's ook een oplossing bieden.

In het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken wordt veel aandacht geschonken aan verkeersveiligheid. Aan die verkeersongevallen moeten we allemaal samen iets doen, aldus Lode Ceysens. Die moeten absoluut tot een minimum worden beperkt. Hij wil even ingaan op de vergevingsgezinde weg, met de volgende uitgangsprincipes. Zorg voor een zelfverklarend wegontwerp of wegbeeld. Dat kan bijvoorbeeld ook een zelfverklarend snelheidsregime zijn. Houd rekening met het feit dat weggebruikers fouten maken of dat voertuigen pech kunnen krijgen, waardoor weggebruikers in de problemen geraken. Geef hun de kans dat recht te zetten door een veiligheidsstrook. Zorg ervoor dat ze niet worden afgestraft voor die problemen door in een zone zonder obstakels te voorzien of, als dat niet kan, de obstakels botsvriendelijk te maken.

Liefst 30 procent van de verkeersdoden komt immers om het leven door een obstakel buiten de weg, volgens cijfers van de mobiliteitsorganisatie Touring. Vlaanderen neemt op dat vlak al heel wat initiatieven. Ondertussen zijn op gewestwegen in 84 Vlaamse gemeenten kreukelpalen geplaatst. Op een 20-tal locaties zouden er nog dergelijke palen bij komen. Ook gemeenten kunnen op dat vlak initiatieven

nemen, hoewel die natuurlijk minder verbindingswegen met verlichtingspalen erlangs hebben. Men kan wel in die kreukelpalen investeren, maar bomen blijken het gevaarlijkste obstakel te zijn langs de weg: er vallen meer verkeersdoden bij een botsing met een boom dan door verlichtingspalen, slechte vangrails of muren.

AWV is geen voorstander van het weghalen van bomen langs de weg. Lode Ceysens is dat ook niet. Hij meent dat bomen ook een snelheidsremmend effect hebben. Hij heeft zelf al in de praktijk vastgesteld dat door het kappen van bomen voor de aanleg van een fietspad automobilisten een heel breed zicht krijgen, zodat de snelheid gevoelig stijgt. Anderzijds leest hij in het vademecum van AWV dat een boom met een diameter van 10 centimeter nog kan doorknaken, maar dat vanaf dan een boom eigenlijk een onveilig obstakel is. Er staan dus eigenlijk nogal wat onveilige obstakels langs de Vlaamse wegen. Hoe gaat de minister daar mee om? Worden er ter zake nog initiatieven genomen? Dat zou het verder uit elkaar plaatsen of het vroeger vervangen van bomen kunnen zijn. Men zou vangrails rond bomen kunnen plaatsen. Zal de minister een initiatief nemen om ook dat aan te pakken, om op die manier niet alleen te investeren in verkeersveilige verlichting langs de weg, maar ook in een verkeersveilige berm?

Lode Ceysens wil nog een vraag stellen over de Noord-Zuidverbinding in Limburg. Hij weet dat het niet de bedoeling is om hier individuele infrastructuurdossiers te bespreken, maar vraagt zich af waar dat dan wel kan. Als hij daar vragen over stelt, dan worden die onontvankelijk verklaard. In de beleidsbrief worden ze niet uitvoerig behandeld en hij heeft geen meerjarenbegroting, zodat ook de financiële perspectieven daaromtrent eigenlijk heel moeilijk in kaart te brengen zijn. Hij neemt dus de vrijheid om hier toch een duidelijke vraag te stellen over dit belangrijke dossier. Het is bijzonder betreurenswaardig dat door een totaal gebrek aan communicatie de doorstromingsmaatregelen voor de Noord-Zuidverbinding een onnodige vertraging hebben opgelopen. Er is een procedure ingesteld. Wat is de stand van zaken? Wanneer kan er nu eindelijk worden gestart met die werken? Noord-Limburg kan immers niet langer geïsoleerd blijven van de rest van Vlaanderen.

De minister heeft onlangs een studie aangekondigd om een draagvlak te creëren voor de Noord-Zuidverbinding. Lode Ceysens steunt elk initiatief dat wordt genomen om dit project te realiseren, maar hij heeft toch even de wenkbrauwen gefronst. De beslissingen over hoe men die Noord-Zuidverbinding zal realiseren, zijn genomen. Wat kan die studie nog bijbrengen aan de realisatie van dit project?

In verband met de FFEU-middelen stelt de minister dat er een aantal investeringen zijn gepland in de missing links. Voor de Noord-Zuidverbinding was vorig jaar nog niet alles financieel afgedekt. De minister heeft toen geduld gevraagd, omdat de onteigeningen dit jaar niet moesten gebeuren. Is het financiële plaatje van de onteigeningen voor de Noord-Zuidverbinding nu wel volledig?

De spreker vraagt met aandrang naar de indicatieve meerjarenprogramma's van investeringen. CD&V is daarin verleden jaar zeer mild geweest. De minister heeft een jaar respijt gekregen. De 308 Vlaamse schepenen van Openbare Werken hebben in het begin van de legislatuur een gemeentelijke meerjarenbegroting moeten opstellen voor hun wegenwerken, tot en met 2019. Ze kregen daarvoor maar twee maanden de tijd. Vlaanderen slaagt er echter niet in om meer dan één jaar vooruit te kijken. Alle maatschappijen die bezig zijn met nutsvoorzieningen en rioleringen en de gemeentebesturen weten dus niet waarin er binnen twee jaar zal worden geïnvesteerd. Dat getuigt niet van een visie op lange termijn. Voor die stakeholders is het echter een absolute noodzaak. CD&V vraagt de minister dus stellig om zo snel mogelijk die meerjarenbegroting rond te hebben.

1.9. Opmerkingen van Karin Brouwers

Karin Brouwers was verbaasd toen de minister sprak over de gevolgen van de taxshift op de personeelsuitgaven van De Lijn, dat ze minder RSZ-bijdrage zouden moeten betalen. Ze heeft namelijk vernomen dat die taxshift niet zou gelden voor de VRT. Waarom is er een verschil? Is de minister er 100 procent zeker van dat De Lijn onder die taxshift valt? Waarom zou dat dan niet zo zijn voor de VRT?

Zij vraagt zich af waar de extra middelen worden gehaald voor het betalen van een bibberpremie aan de chauffeurs van De Lijn die Brussel binnen rijden bij dreigingsniveau 4. Overigens vindt ze dat minister Weyts daar zeer goed op heeft gereageerd. Het is jammer dat De Lijn daardoor weer wat imagoschade heeft opgelopen.

Basisbereikbaarheid is een heel belangrijk nieuw concept. De minister heeft daarvoor wat extra tijd gekregen. Met de resolutie Basisbereikbaarheid²⁰ heeft CD&V deels aangegeven hoe ze dat ziet. Ze heeft een aantal sporen aangeduid. De grote lijnen zijn nu uitgetekend, maar de details van het werk dat de minister heeft verricht, zijn nog niet bekend. Wat met de regie? Wat is de exacte rol van de lokale besturen in mogelijke vervoersgebieden? Er is nog heel veel onduidelijkheid. Daarom wordt er uitgekeken naar de aangekondigde conceptnota.

In een mailing van VVSG leest Karin Brouwers dat er een werktekst is voor het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen van minister Schauvliege. Daarin staat dat Vlaanderen ook in regionale samenwerking ruimtelijke doelstellingen wil realiseren. Dat is een interessante insteek. Voor het eerst denkt men binnen een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen ook in regio's. Het zou dan ook nuttig zijn dat dat een beetje op elkaar wordt afgestemd met de vervoersgebieden waarover de minister het heeft. Het gaat natuurlijk over een werktekst. Minister Weyts komt binnenkort met een conceptnota op de regering. Hopelijk kan het parlement nog zijn zegje doen over die conceptnota. In de tekst staat dat het voor het einde van het jaar moet gebeuren. De laatste vergadering van de Vlaamse Regering vindt plaats op vrijdag 18 december. Dat is binnen drie weken. Er is nog helemaal niets over vernomen. Hopelijk is er daarover zo snel mogelijk duidelijkheid.

In de beleidsnota is er geen apart luik over tramprojecten. Waarschijnlijk wil de minister niet te veel opsommen over investeringen. Hopelijk komt er dit jaar vóór de stemming van de begroting in de plenaire vergadering dan toch een indicatief meerjarenprogramma van investeringen.

Karin Brouwers vindt het eigenaardig dat in de beleidsbrief over de tramprojecten niet veel is terug te vinden, terwijl die in het regeerakkoord toch staan opgesomd: de besliste investeringen die prioritair moeten worden uitgewerkt en de verbindingen die nog moeten worden onderzocht. Zij vraagt of minister Weyts eraan denkt om bij een van de projecten die nu bestudeerd worden, ook rekening te houden met de optie trambus.

Welke houding gaat Vlaanderen aannemen tegen 3 december 2019 in verband met de EU-verordening met betrekking tot het openbaar personenvervoer? Naar aanleiding van een schriftelijke vraag van Karin Brouwers heeft minister Weyts gezegd dat hij dat zou opnemen in de conceptnota Basisbereikbaarheid. Dat zal allicht ook in de beheersovereenkomst moeten staan, veronderstelt Karin Brouwers, aangezien De Lijn ten laatste bij het ondertekenen van de beheersovereenkomst ergens in 2016 zal willen weten waar zij aan toe is. Zij vindt daarover in de beleidsbrief geen enkele verheldering. De conceptnota komt binnen drie weken op de regeringsvergadering. Karin Brouwers gelooft niet dat er daarover nog geen teksten

²⁰ Resolutie betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/1-2).

zouden circuleren en dat minister Weyts daarover geen tip van de sluier zou kunnen oplichten.

Karin Brouwers zegt dat zij een vraag heeft ingediend over de tarieven bij De Lijn en dat voorzitter Lies Jans haar heeft opgedragen die vraag te stellen bij de bespreking van de beleidsbrief. Hoewel de vraag detaillistisch is, wil Karin Brouwers haar nu toch voorlezen.

De raad van bestuur van De Lijn besliste om vanaf 1 februari 2015 de tarieven voor de abonnementen en dagpassen te verhogen. Zij heeft de inflatie doorgerekend in de nieuwe tarieven. De prijsverhogingen worden op enkele producten doorgerekend, op andere niet. De prijzen van sms-tickets, biljetten en rittenkaarten wijzigen daardoor niet, maar de abonnementen en dagpassen worden wel duurder. Bij de tariefverhogingen die door de raad van bestuur van De Lijn werden goedgekeurd, valt het op dat de verhogingen voor de jaarabonnementen opvallend veel geringer zijn dan die voor de abonnementen op één en drie maanden, hoewel de jaarabonnementen opvallend veel goedkoper zijn dan in andere gewesten en dan in het buitenland. Waarom is deze optie gekozen? Wat is de verwachte meeropbrengst van de geplande tariefverhogingen in 2016? Wat is de verwachte meeropbrengst op jaarbasis? Wat is het thans, na de ervaringen van dit jaar, verwachte effect van de tariefverhogingen van 2015 op de verwachte ontvangsten in 2015? Wat is het verwachte effect van de tariefverhogingen van 2015 op de ontvangsten op jaarbasis? Wat is het voorlopig effect op de reizigersaantallen van de tariefverhogingen van 2015? Wat zegt dit over de prijselasticiteit van het openbaar vervoer?

Karin Brouwers vindt de schrapping van het DINA-abonnement een spijtige zaak. Kan worden overwogen of aan bewoners in de lage-emissiezones, die er nu allicht zullen komen in een aantal steden, op de een of andere manier een voordeel kan worden verleend op het openbaar vervoer als zij hun wagen willen wegdoen omdat hun woning in een lage-emissiezone blijkt te liggen?

Om dit soort detaillistische vragen in de toekomst te vermijden, heeft Karin Brouwers nog een algemene vraag: wordt er in het kader van de beheersovereenkomst aan gedacht om voor de tariefbepalingen meer autonomie te geven aan De Lijn, zoals het regeerakkoord suggereert? Hoe zou dat dan gebeuren? Kan er een vork worden afgesproken waarbinnen De Lijn de tarieven zelf kan bepalen? Of wenst de minister het huidige systeem te behouden, waarbij de regering de tarieven beslist?

In verband met de ring rond Brussel noteert Karin Brouwers dat er binnenkort een voorontwerp komt, en dat er vervolgens een heel traject zal worden afgelegd. Het idee van die projectvennootschap vindt zij interessant. Wat wordt daarmee precies bedoeld? Wie gaat daar in zitten? Welke specifieke taken krijgen zij? Gaat het om een soort BAM voor Brussel, een Beheersmaatschappij Brussel Mobiel? Hoe zit het met de financiële participatie? Welke lessen zijn er uit de ervaring in Antwerpen getrokken wat die projectvennootschap betreft en wat is de timing ter zake?

In de beleidsbrief is sprake van een beheers- en exploitatieconcept voor gestapelde park-and-rides. Behalve voor Antwerpen kan dat ook nuttig zijn voor de ring rond Brussel. Karin Brouwers vraagt hoe dat precies in zijn werk zal gaan, hoe de samenwerking met de NMBS zal verlopen, of er al overleg is geweest met Brussels mobiliteitsminister Pascal Smet en wat daar desgevallend het resultaat van is.

Wat de slimme kilometerheffing betreft, heeft de minister gezegd dat de engagementsverklaringen voor een coherent logistiek beleid zullen worden uitgevoerd in samenwerking met de sector. Het zou gaan over administratieve vereenvoudiging en over infrastructurele en fiscale maatregelen. Karin Brouwers vraagt zich af of dat die beloofde flankerende maatregelen zijn.

Karin Brouwers was verrast door de uitspraak van de minister dat de Vlaamse Regering meer onderzoek zal uitvoeren om de kilometerheffing voor personenwagens te kunnen uitrollen in bestuursperiode 2019-2024, zowel voor personen- als voor vrachtvervoer. De minister maakt hier een keuze voor de kilometerheffing voor personenwagens terwijl in de beleidsbrief Financiën en Begroting nog altijd de mogelijkheid van het wegvignet staat. Is de keuze hier gemaakt? Op welk instrument zal de Vlaamse Regering inzetten? De voorbereidingen daarvoor moeten stilaan starten, aldus Karin Brouwers. CD&V is voorstander van de invoering van een mobiliteitssturende verkeersbelasting in de mate dat zo veel mogelijk andere verkeersbelastingen daardoor worden vervangen. Het is een belangrijke economische en ecologische maatregel die zou kunnen leiden tot een betere benutting van de infrastructuur.

Karin Brouwers vraagt zich ook af wanneer het proefproject zal starten en of dat samen met andere gewesten zal gebeuren. Is de invoering van zo'n kilometerheffing mogelijk zonder Wallonië?

Wat de ecocombi's betreft, vraagt Karin Brouwers aan Björn Rzoska om het niet langer over 'monstertrucks' te hebben. We doen dat ook niet bij lange trams. Voor bedrijven is dat een middel om de kilometerheffing te vermijden. Het eerste proefproject is een Leuvens project. Vanuit AB InBev rijden twee vrachtwagens naar Haasrode om daar te worden gekoppeld en naar Antwerpen te rijden. Zij kunnen niet rechtstreeks vanuit AB InBev naar Antwerpen rijden omdat er op twee plaatsen een zone 50 is.

De minister heeft aangegeven het reglementair kader te willen herbekijken. Karin Brouwers vraagt die situatie ernstig te bekijken. In Nederland wordt dit anders aangepakt: daar komt een expert ter plaatse. Karin Brouwers wil dat ook Vlaanderen daar op een andere manier mee omgaat. Zo niet, blijven we in de fase van de proefprojecten steken terwijl het systeem wel degelijk werkt en ecologische voordelen heeft.

De minister laat onderzoeken of de periodiciteit van de autokeuring voor een aantal voertuigklassen kan worden aangepast. Wil hij het aantal keuringen opdrijven of verminderen? Aan welke voertuigklassen denkt hij? Zullen bepaalde keuringen vervallen mits de garagehouder een attest kan leveren?

Recent verschenen er in de pers nog ongeruste artikels over de keuringsvoorwaarden voor oldtimers en de verkeersveiligheid. Dat is uiteraard een moeilijke en gevoelige materie. Men begrijpt misschien dat zij niet aan alle criteria kunnen voldoen, maar de versoepeling voor die zeer specifieke categorie mag er niet toe leiden dat er levensgevaarlijke wrakken blijven rondrijden. Dat zit natuurlijk op het snijpunt van Vlaamse en federale bevoegdheden.

Karin Brouwers wil meer duidelijkheid over de slimme verkeerslichten. De minister heeft bekendgemaakt dat hij per jaar 350 kruispunten op gewestwegen wil aanpassen om een betere doorstroming te garanderen. In totaal zijn er 1635 van die kruispunten. De minister heeft al laten weten dat AWV aan een visienota werkt over verkeerslichtenregeling. Eind 2015 moet die klaar zijn. Dan zouden de lichten vanaf 2016 worden aangepakt. Ondertussen lopen er twee proefprojecten. Het zag of ziet er allemaal niet zo positief uit; het verkeer loopt daar helemaal niet goed. Is de oorzaak daarvan gekend? Is er al een evaluatie opgestart?

Daarnaast spreekt de minister over drie casestudies waarmee hij een instrument wil ontwikkelen om de performantie van alle verkeerslichtenregelingen in te schatten op basis van een vaste set prestatie-indicatoren. Hoe verhouden die twee types proefprojecten zich tot elkaar? Hoe kan de minister dat in 2016 allemaal opstarten terwijl de proefprojecten nog lopen en er niet zo goed uit zien?

Er zijn natuurlijk wel supercomputers in Antwerpen en Gent, maar daar is Vlaams-Brabant helemaal niet bij gebaat. Waar liggen die 350 kruispunten? Welke technieken gaat men daarvoor gebruiken? Ze schijnen niet allemaal goed te werken.

1.10. Opmerkingen van Martine Fournier

Martine Fournier wijst erop dat Vlaanderen hoog scoort met het sportief en recreatief fietsen. Een heel ander verhaal is het functioneel fietsen. Jarenlang werd de fiets als transportmiddel scheef bekeken. Naar school fietsen ging nog net, maar wie naar het werk fietste, kon zich blijkbaar geen auto veroorloven. Die situatie is gelukkig aan het keren. De elektrische fiets draagt daar sterk toe bij en opent veel mogelijkheden. Om de modal shift te realiseren, zal iedereen een tandje moeten bij steken, en vooral de minister van Mobiliteit. Men ziet de fiets steeds meer als een valabel alternatief voor de auto, maar zij wil verder gaan. Zij ziet de fiets als een evenwaardige transportmodus. Zij verwijst naar de resolutie van 29 januari 2014.²¹ Inzake de elektrische, vracht- of bakfiets moet de lat nog hoger worden gelegd. Hoe gaat de minister dat doen? Waar exploreert hij de ruimere mogelijkheden? Wat zal hij doen aan de fietslogistiek in de stad om die te promoten?

De minister zegt dat hij in het fietsbeleidsplan harde functionele keuzes zal maken. Daar is Martine Fournier het mee eens. Dat moet niet alleen door de minister gebeuren, maar ook door de lokale besturen. De minister heeft wel de hefboomen in handen, zoals de financiële hefboom. Vorig jaar trok de minister 90 miljoen euro uit voor fietsinvesteringen. Hoeveel wordt dat in 2016? Hoe zit het met het integraal fietsinvesteringsprogramma 2015-2018?

Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk is nog zo'n belangrijk dossier. De minister doet een aanbesteding voor de fietsbrug over de R0 in Brussel, wat zeer goed is. Ook zeer belangrijk zijn de inspanningen om het kernnet van het openbaar vervoer af te stemmen op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk.

De openbaarvervoerhaltes op het kernnet moeten multimodale hubs worden, zeker aan de stations. De leenfietsen van Blue-bike aan de stations zijn gekend, maar de minister wil ook zoeken naar nieuwe locaties. Heeft de minister hierover contact gehad met federaal minister Jacqueline Galant? Welke locaties zitten in de pijpleiding? De federale overheid weifelt en treedt besparend op in dat dossier. Martine Fournier vraagt aan de minister een extra inspanning te doen om de federale overheid te overtuigen van het belang van Blue-bike.

Ook voor vrachtvervoer kan de fiets een alternatief zijn. De minister spreekt over een Europese cofinanciering. Het Europees project Cyclelogistics Ahead werd goedgekeurd. Wat behelst dit project precies? Wat is het budget? Welke zijn de doelstellingen? Welke inspanningen worden er nog geleverd om plaats te maken voor de fiets en de bakfiets in de stedelijke logistiek?

De minister zegt dat de ontwikkeling van Zeebrugge en de omliggende kustregio wordt onderzocht. In 2015 is er onderzoek gevoerd naar de technische haalbaarheid en oplossingspotentie van verscheidene maatregelen en ingrepen die tot doel hebben de toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge te optimaliseren en binnenscheepvaart langs de kust te faciliteren. Kan de minister daar iets specifiek over zijn? Wat heeft hij onderzocht? Wat waren de resultaten? Welke beleidsaanbevelingen neemt hij mee?

Wat is de stand van zaken in het SHIP-project? Hoever staan de voorbereidende plannen voor zowel wegeninfrastructuur, de voetgangers- en fietserstunnel, de spoorwegbrug als nieuwe kaden?

²¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2251/1-3.

Voor woon-werkverkeer is het Pendelfonds een belangrijk instrument. De minister zal aanpassingen doen die gericht zijn op een betere ontsluiting van bedrijventerreinen. Kan de minister daarover een stand van zaken geven?

In de bespreking van de beleidsnota vorig jaar stelde Martine Fournier een vraag over de bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijventerreinen.²² De minister antwoordde toen dat er een onderzoek zou worden gevoerd om na te gaan welke bedrijventerreinen onvoldoende bereikbaar zijn met alternatieve vervoermiddelen. Hij wou de bestaande ad-hocinitiatieven integreren en had het toen over Pendelfonds en Shuttledecreet. Bedoelde hij dat ruimer? Welk onderzoek is er intussen gevoerd? Wat is de stand van zaken?

De shuttlediensten horen bij het collectief vervoer, maar ze hebben een andere finaliteit dan het Pendelfonds, aangezien ze gericht zijn op het ontsluiten van moeilijk bereikbare bedrijventerreinen. Brengt de minister hierover binnenkort meer transparantie met een apart ontwerp van decreet voor het shuttlevervoer naast het Pendelfonds? Er was anderhalf jaar geleden al een ontwerp tekst klaar toen hij minister werd. Vanwaar dan het uitstel?

In het regeerakkoord staat dat in de Seine-Scheldeverbinding over de Leie richting Frankrijk de aanpak van het kanaal Kortrijk-Bossuit een belangrijke prioriteit is. In de beleidsbrief staat dat er voor het project kanaal Kortrijk-Bossuit naar een startbeslissing wordt gewerkt. Martine Fournier vraagt daar duidelijkheid over.

2. Antwoorden van minister Ben Weyts

2.1. Begroting

2.1.1. Leesbaarheid van de begroting

Minister *Ben Weyts* gaat eerst in op de vragen over de begroting. Dirk de Kort had gesteld dat er qua transparantie en leesbaarheid van de begroting wel wat vooruitgang is geboekt, maar dat het optimum nog niet is bereikt. De minister erkent dat. Sinds de toepassing van het Rekendecreet²³ is er binnen de begroting van Mobiliteit en Openbare Werken een groepering van uitgaven gebeurd. Die wijzigingen zijn doorgevoerd in 2013 en 2014. Het is zijn ambitie om bij de begrotingsopmaak 2017 de algemene begroting van de Vlaamse Gemeenschap en de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds op een andere manier te structureren, zodat de beleidsprioriteiten ook beter tot uiting kunnen komen en zodat men die ook vertaald ziet in de begroting.

Wat het algemene begrotingsbeleid betreft, is de minister van Financiën en Begroting ook enkele mogelijkheden aan het onderzoeken, zoals de prestatiebegroting. Minister Weyts zal zich daar desgevallend natuurlijk bij inschakelen, maar dat is iets voor de toekomst.

2.1.2. Meerjareninvesteringsprogramma's

Naast de begroting zijn er ook de jaarlijkse fysische programma's, die in detail aangeven welke investeringen worden voorbereid en uitgevoerd. Het meerjareninvesteringsprogramma van AWV zal, zoals gevraagd, worden bezorgd aan de commissieleden vóór de goedkeuring van de begroting in de plenaire vergadering.

²² *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 152/5, p. 18.

²³ Decreet van 8 juli 2011 houdende regeling van de begroting, de boekhouding, de toekenning van subsidies en de controle op de aanwending ervan, en de controle door het Rekenhof.

2.1.3. Kredieten BAM

Specifiek met betrekking tot de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel heeft Björn Rzoska een vraag over het surplus van 35 miljoen euro waarin voor voorbereidende werken is voorzien binnen de betaalkredieten 2016. In uitvoering van het beslist beleid met betrekking tot de Oosterweelverbinding is voor BAM in 2016 opnieuw 35,8 miljoen euro ingeschreven in de begroting, voor investeringen. Naast de categorie van de voorbereidende werken, met daarin de investeringen in de nutsleidingen en het financieren van onteigeningen voor grondinnames, zal BAM in 2016 immers ook verder uitvoering geven aan het project IJzerlaankanaal. De minister stelt dat daar gestalte wordt gegeven aan een heel mooi project, namelijk de creatie van de grootste fietsbrug van Vlaanderen, dankzij Oosterweel. Meer groen, meer water, allemaal dankzij de Oosterweelverbinding, dankzij het Masterplan 2020: wees daar maar eens tegen. Zo is er ook de afbraak van de IJzerlaanbrug. Het water wordt teruggegeven aan de stad. En alleen al die werken zijn een vooruitgang voor de verkeersveiligheid aldaar.

Daarnaast zal BAM sterk inzetten op projecten van flankerend beleid, op minder-hinderprojecten en fietspaden. Er is, naast een goede coördinatie en signalisatie tijdens de werken, nood aan extra projectoverschrijdende of flankerende maatregelen. Dat zijn allemaal maatregelen met een duidelijk positieve impact op de bereikbaarheid van de stad Antwerpen. Concreet gaat het over de uitvoering van quick wins. park-and-rides, de optimalisering van de lichtenregelingen en nieuwe fietspaden.

De minister blijft dat benadrukken. Hij vindt dat dit te weinig voor het voetlicht is geplaatst als het gaat over Oosterweel en het masterplan. Hij vindt het indrukwekkend hoeveel kilometers fietspaden erbij komen, hoeveel groen erbij komt, net als de mate waarin de verkeersveiligheid wordt vergroot. Dat wordt allemaal onder de mat geveegd. Het is net alsof het enkel gaat over het tunneltje ter vervanging van een bruggetje. Het is veel meer dan dat: het komt niet alleen de mobiliteit, maar ook de levenskwaliteit en de verkeersveiligheid in en rond Antwerpen ten goede.

Björn Rzoska heeft er ook op gewezen dat er in de toelichting van de begroting een bedrag staat van 47,6 miljoen euro voor de betaalkredieten en een bedrag van 29,6 miljoen euro voor de beleidskredieten. Vanwaar die discrepantie? De minister beaamt dat Financiën en Begroting ter zake een fout heeft gemaakt in de algemene toelichting. BAM werkt immers enkel in betaalkredieten. Zoals gemeld is er daar een toename van 35,8 miljoen euro. Er is sprake van een fout: de vastleggingskredieten zouden daar gelijk moeten zijn aan de vereffeningskredieten. Het gaat dus om 47,6 miljoen euro.

2.2. Pendelfonds

Er zijn heel wat vragen gesteld over het Pendelfonds. Minister Weyts stipt aan dat de eerste call dateert van 2007. De negende oproep is eind november afgesloten; de dossiers worden nu verwerkt. De minister deelt grosso modo de conclusies en suggesties die de MORA in zijn analyse naar voren heeft geschoven. Er is zeker interesse vanuit de bedrijven voor ondersteuning voor het verduurzamen van woon-werkverkeer. Het gaat over de ondersteuning van individuele bedrijven. Een langdurig effect van de ondersteuning is moeilijk aan te tonen, en bovendien is er te weinig kennisdeling en uitwisseling van good practices.

Minister Weyts erkent dat de initiatieven niet de globale modal shift hebben kunnen teweegbrengen. Nog te vaak krijgt hij ontwerpbeslissingen te ondertekenen waarbij het betrokken bedrijf een deel van de subsidiemiddelen moet terugstorten, soms voor grote bedragen. De minister betreurt dat. Enerzijds is het een inefficiënte manier om overheidsmiddelen in te zetten, anderzijds wil het zeggen dat

het project niet succesvol was. De vraag is dan of dat met betere begeleiding of selectie vermeden had kunnen worden.

Een andere conclusie van de MORA was dat er ondertussen ook andere initiatieven en proefprojecten bestaan die ongeveer dezelfde doelstelling nastreven. De minister wil samen met de sociale partners en de MORA bekijken wat er op korte termijn kan worden verbeterd aan de werking en/of de selectie van de projecten. Op langere termijn wil hij bekijken hoe shuttlediensten en andere ondersteuning in het kader van duurzaam woon-werkverkeer kunnen worden georganiseerd. Dat moet wel passen in een brede visie over collectief personenvervoer en basisbereikbaarheid.

Minister Weyts heeft aan de MORA voorgesteld om die evaluaties samen te doen en om een thematische zitting te organiseren, met betrokkenheid van het kabinet. Die zou medio februari plaatsvinden. Tegen dan zou er ook meer zicht moeten zijn op de goedgekeurde projecten van de afgesloten negende oproep en kunnen die meteen getoetst worden aan de ambities.

In antwoord op de vraag van Björn Rzoska over de 500.000 euro die in 2015 werd vrijgemaakt uit het Pendelfonds, geeft de minister mee dat dat bedrag werd gebruikt om het I-Busproject in de Antwerpse haven te ondersteunen. Dat bedrag komt voorlopig niet terug in het Pendelfonds, maar wordt wel nog steeds ingezet voor het pendelverkeer tussen woon- en werkplaats.

Aan Martine Fournier antwoordt de minister dat hij niet van plan is om een apart decretaal initiatief met betrekking tot shuttlevervoer te organiseren. Die problematiek moet veeleer worden meegenomen in het kader van de basisbereikbaarheid. Belangrijker dan de huidige 1,6 miljoen euro binnen het Pendelfonds is de efficiëntere inzet van ruim een miljard euro voor gemeenschappelijk vervoer.

2.3. Fietsbeleid

Verschillende commissieleden stellen vragen over het fietsbeleid. Minister Weyts erkent dat er niet echt een globaal fietsbeleid op Vlaams niveau aanwezig is. Er wordt gewerkt op verschillende niveaus: Vlaams, provinciaal en gemeentelijk. Het gaat ook altijd over projecten waarvoor de medewerking van de gemeenten onontbeerlijk is. De minister wil de lat hoger leggen, omdat hij vaststelt dat er een enorm groeipotentieel is en ook veel ambitie. In steeds meer gemeenten en provincies erkent men algemeen dat de fiets een steeds volwaardiger alternatief wordt voor de wagen, ook in het kader van het woon-werkverkeer. Daarom moet er, zeker met de opkomst van de elektrische fiets, worden gefocust op de belangrijkste verbindingswegen naar de tewerkstellingsplaatsen.

In zijn beleidsbrief heeft de minister het over combimobiliteit, verknoping, het optimaal benutten van het bestaande netwerk en het realiseren van missing links. Het fietsbeleid heeft te maken met duurzaamheid, maar ook met verkeersveiligheid. De doorstroming, de snelheid en het comfort van 'fietsostrades' bieden ook verkeersveiligheid, omdat er zo weinig mogelijk conflictpunten – kruisingen met autoverkeer en contactpunten – worden ingebouwd.

De administraties doen veel investeringen voor de uitbouw van het fietsnetwerk. Daarom wil de minister al die elementen integreren in een Vlaams fietsbeleidsplan. Er is heel wat goede wil en er zijn heel wat versnipperde initiatieven. Anderzijds zijn er ook budgettaire problemen bij de gemeenten. Sommige middelen die worden ingezet voor fietsbeleid, worden niet opgebruikt omdat de gemeenten moeten mee-investeren. De minister zegt dat hij, samen met de provincie, voor het BFF een subsidie geeft van 80 procent. Men zou dan denken dat de gemeente slechts 20 procent moet betalen. Er zijn echter ook flankerende investeringen

nodig, bijvoorbeeld voor de nutsleidingen en aanpassingen aan de naastliggende weginfrastructuur. Die kosten moeten ook door de gemeenten worden betaald.

Er wordt werk gemaakt van een meer geïntegreerd Vlaams fietsbeleidsplan, dat ruimer is dan een actielijst, maar ook duidelijke doelstellingen binnen een globale strategie bevat. Het plan is om tachtig fietsostrades af te werken in heel Vlaanderen, waarvan twintig van en naar Brussel. Daarvoor is de medewerking van de gemeenten vereist.

De minister wil in dat fietsbeleidsplan de ondersteuning van de gemeenten diversifiëren, zodat er een financiering van 100 procent zou kunnen voor heel belangrijke missing links binnen dat BFF, in het besef dat die gemeenten budgetten moeten vrijmaken voor nutsleidingen en eventuele werken aan de naastliggende wegen. Zo zouden de belangrijkste missing links kunnen worden gedicht. Daarnaast zou er voor de minder belangrijke missing links een financiering van bijvoorbeeld 60 procent kunnen zijn. Dat onderscheid zou het mogelijk maken om doelgerichter te werk te gaan. De gemeenten zouden zo ook moeilijker neen kunnen zeggen.

De minister gaat in op de vraag van Joris Vandenbroucke over het Fietsteam en het Integraal Fiets Investeringsplan. De minister wil het kind niet met het badwater weggoien. Hij heeft zijn bedenkingen over het IFI al geuit. Het zou namelijk tot verwarring kunnen leiden. Het is voornamelijk een wenslijst, een inventarisatie van diverse wensen die door de partners werden geuit. De minister wordt dan afgerekend op de mate van afwerking van die lijst. Hij is van mening dat er duidelijkere prioriteiten moeten kunnen worden gesteld en dat er meer resultaatgericht moet worden gewerkt.

Op de vragen van Dirk de Kort en Martine Fournier welk bedrag er in 2016 zal worden gereserveerd voor fietsinvesteringen en hoe het staat met het globaal fietsinvesteringsplan, kan de minister antwoorden dat hij binnenkort zal beschikken over het integraal meerjarig ontwerp investeringsplan van zijn entiteiten. Daarin zullen de specifieke fietsinvesteringen apart worden opgegeven. Daarnaast zijn er ook investeringen voor een doortocht of een heraanleg van een kruispunt waarbij ook in infrastructuur voor de fietser wordt voorzien. Bij veel investeringen wordt nu eenmaal meer dan één beleidsdoelstelling geïntegreerd aangepakt, bijvoorbeeld verkeersveiligheid en fietsinvesteringen.

Björn Rzoska stelde dat het moeilijk was om uit de begroting af te leiden hoeveel middelen er voor fietsinvesteringen worden ingezet en uit welke budgetten die komen. De minister zegt dat fietsinvesteringen vervat zitten in de begrotingsartikels die door de agentschappen worden aangewend voor investeringen en subsidies. Enerzijds is er het artikel MDU-3MHF2AD-WT dat de gewestelijke investeringen in fietspaden omvat. Dan is er de basisallocatie MDU MH210, die de samenwerkingsovereenkomsten voor de aanleg van fietspaden door het gewest en de geïntegreerde wegenprojecten omvat, waarbij ook fietspaden worden aangelegd. Fietsfondssubsidies worden betaald op een aparte begrotingsallocatie, namelijk MDU MH208.

Minister Weyts heeft de vraag van Annick De Ridder over een app waarmee men kan te weten komen hoeveel en waar er Blue-bikes ter beschikking zijn, doorgegeven aan Blue-mobility, de uitbater van die fietsen.

Martine Fournier vraagt naar nieuwe locaties voor Blue-bike. Blue-bike is gegroeid op NMBS-locaties. Op dat spoor wordt voortgegaan. Er komen acht NMBS-mobiliteitsknooppunten bij. Vier aanvragen worden in december geëvalueerd. Er is echter nog potentieel. De minister wil de koppeling maken met belangrijke haltes van De Lijn. De eerste haltes, waaronder Lier en Boechout, zullen in het voorjaar in

gebruik worden genomen. Zodra alle door Blue-mobility goedgekeurde aanvragen gerealiseerd zijn, is er een netwerk van 61 knooppunten met Blue-bikes.

2.4. Regie mobiliteitsbeleid

Wat de vragen over de regierol binnen het mobiliteitsbeleid betreft van Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska, moet de complementariteit van de verschillende transportmodi meer worden benadrukt en moet meer mogelijkheid worden gecreëerd voor een gevarieerder en meer gecombineerd gebruik daarvan. Minister Weyts heeft het al vaker gehad over de ontwikkeling van knooppunten waar men vlotter van de ene vervoersmodus op de andere kan overstappen. Daarbij moet er ook ruimte zijn voor de wagen en moet dus worden voorzien in parkeerplaats.

De minister heeft gewezen op meer globaal en ook meer lokaal beleid. Met meer globaal beleid bedoelt hij dat er nood is aan een regiefunctie wanneer het gaat over het uittekenen van de mobiliteitsvisie. De diverse entiteiten die vandaag bezig zijn met mobiliteit, AWV, De Lijn en de waterwegbeheerders doen zowel aan beleidsvoorbereiding als aan beleidsuitvoering. Er vindt dus een zekere verkoking plaats. Daarbij zetten die entiteiten vooral in op de eigen vervoersmodus. AWV wil zoveel mogelijk wegen aanleggen, De Lijn wil zoveel mogelijk bussen laten rijden en de waterwegbeheerder wil zoveel mogelijk investeren in de ontsluiting van de waterweg.

Volgens de minister zou het beter zijn dat er een centrale regiefunctie komt in hoofde van het departement waarbij de diverse entiteiten de mobiliteitsvisie zouden uitvoeren. Zij zouden zich dan moeten concentreren op de beleidsuitvoering. Om die reden wordt de beleidsondersteuning gebundeld bij het Departement MOW, in een modusafhankelijke, strategische beleidsafdeling. Er wordt derhalve intern herschikt.

Een vaak terugkerende bezorgdheid en soms zelfs klacht gaat over de betrokkenheid van de lokale besturen. Op dit moment zijn er vooral overlegstructuren ad hoc. Er zijn: de Regionale Mobiliteitscommissie, de intergemeentelijke begeleidingscommissies en de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid, maar er is geen permanente structuur.

Voor de vervoersregio's is op basis van een wetenschappelijke analyse nagegaan welke clusters kunnen worden onderscheiden en welke mobiliteitssystemen geografisch kunnen worden afgebakend. Men kwam daarbij tot dertien vervoersregio's in Vlaanderen. Daar kan op permanente basis overleg worden gevoerd met betrokkenheid van de lokale besturen, een vertegenwoordiger van het departement MOW, AWV, De Lijn, de NMBS en Infrabel. Zo organiseer je de inspraak en de betrokkenheid op permanente basis en zorg je ervoor dat je niet alleen een gedragenheid hebt van de beslissingen die men neemt ten aanzien van de diverse vervoersmodi, maar ook dat van onderuit concrete suggesties kunnen worden geformuleerd voor investeringen of exploitatie van bepaalde lijnen van De Lijn bijvoorbeeld.

2.5. De Lijn en de basisbereikbaarheid

Inzake basisbereikbaarheid legt de minister de laatste hand aan een conceptnota. Er zijn hoorzittingen gehouden met debat in het parlement²⁴, en op basis daarvan is er een resolutie²⁵ goedgekeurd. Vervolgens is de minister daarmee aan de slag gegaan, en het is zijn bedoeling ook zijn conceptnota in het parlement te laten

²⁴ Verslag van de hoorzittingen namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Karin Brouwers en Joris Vandenbroucke over de omschakeling van het principe van basis-mobiliteit naar basisbereikbaarheid in het openbaar vervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 472/1).

²⁵ Resolutie betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/1-2).

bespreken. Hij wil dat eveneens uitvoerig bespreken in het brede forum van de MORA.

De krachtlijnen van de conceptnota vertrekken van een hiërarchisering van het openbaar vervoer. Er komt een vraaggestuurd kernnet van verbindende lijnen waarbij wordt ingezet op snelheid, comfort, betrouwbaarheid en frequentie. Daarnaast komt er een aanvullend net om het kernaanbod te voeden en te vervolledigen. Dat zijn vaste lijndiensten die optimaal aansluiten op het kernnet en op het treinverkeer. Een derde trap is het vervoer op maat: pakketten van functionele, zuiver vraaggestuurde ritten, waarbij alternatieve vervoerconcepten een plaats krijgen om in een aanbod te voorzien. Ook daar is er betrokkenheid van de vervoersgebieden.

Op de vraag van Annick De Ridder naar het vervolgtraject op de conceptnota, bevestigt de minister dat hij voorstelt om de principes uit te tekenen in proeftuinen, die dan in enkele vervoersgebieden worden gestart. Het antwoord op de vragen van Karin Brouwers en Joris Vandenbroucke hoe zal worden omgegaan met de PSO-verordening, ligt in de basisbereikbaarheid. De minister wil daar niet op vooruitlopen en houdt zijn antwoord in beraad wat betreft de vraag of De Lijn wordt aangeduid als interne operator. De essentie is dat de reiziger centraal staat en men niet verzandt in een discussie over organisaties. Men moet vertrekken vanuit het belang en het oogpunt van de reiziger.

2.6. Tariefaanpassingen De Lijn

Minister Weyts komt op de tariefaanpassing van De Lijn. De inkomsten van de door sommigen fel bekritiseerde tariefverhoging waren initieel ingeschat op 18,2 miljoen euro op jaarbasis. Er was echter een gunstige verkoop en het aantal reizigers bleef stabiel met een lichte daling van 0,3 procent. Daardoor zullen de inkomsten op jaarbasis hoger uitkomen dan de initiële schatting. Er zal 6,9 miljoen euro extra zijn. Daarvan gaat men 4,1 miljoen extra investeren in een beter openbaar vervoer. De tariefverhoging zal dus leiden tot een beter openbaar vervoer en tot meer investeringen.

Er is de vraag van Joris Vandenbroucke of de minister zal instemmen met de laatste beslissing van de raad van bestuur van De Lijn om een aantal tarieven van De Lijn meer te verhogen dan een indexering. De minister moet toegeven dat in de kracht van verandering ook heel wat continuïteit schuilt. Men past in dezen geen andere praktijk toe dan in het verleden altijd gebeurde. Men is dus gaan kijken naar de indexering waaraan De Lijn onderworpen is. In plaats van dat bedrag overal lineair te verhogen, waardoor men soms gekke bedragen krijgt, bijvoorbeeld een verhoging van 20 eurocent, kijkt men hoe men dat beter kan spreiden. Dan komt er een selectieve in plaats van een lineaire aanpassing en dus een asymmetrische verhoging, waarbij sommige tarieven iets harder stijgen en andere dan weer helemaal niet. Het totale resultaat blijft gelijk.

De ticketprijzen bijvoorbeeld blijven onveranderd. Globaal genomen wordt dezelfde inkomstenstijging als de inflatiestijging beoogd om de verhoogde kostendekkingsgraad niet meteen weer te laten eroderen. Een van de grote bekommernissen was de gebrekkige kostendekkingsgraad. Volgens de meest gangbare definitie bedraagt die 15 procent. Dankzij de tariefverhogingen gaat men naar een kostendekkingsgraad van onmiddellijk 18 procent. Relatief bekeken is dat een verhoging van de kostendekkingsgraad met maar liefst 20 procent. Dat is nooit gezien. Dat is een serieuze vooruitgang. Als je de kostenstijgingen niet compenseert met een indexering, dan bol je achteruit. Dan zal snel blijken dat de kostendekkingsgraad goed zit, maar dat wordt tenietgedaan door de niet-indexering. Dat zou onverstandig zijn.

De prijs voor maand- en driemaandabonnementen stijgt sterker dan die voor jaarabonnementen. Zo wil men de reizigers stimuleren om over te stappen naar een jaarabonnement. Er was een te kleine prijsspanning ontstaan door de jaren heen. Men kan de zin van al die verschillende formules zelfs in vraag stellen. Vlaanderen heeft een heel breed en complex aanbod ten opzichte van de buurlanden. Het is niet echt overzichtelijk en aan de kust heeft men nog een ander aanbod. De Vlaamse Regering moet hier nog mee instemmen. Er was in elk geval een breed draagvlak binnen de raad van bestuur van De Lijn. In de vorige beleidsperiode kwam er elk jaar of om de twee jaar een prijsaanpassing. Dat is niet uitzonderlijk.

2.7. Investerings De Lijn

De additionele investeringen als gevolg van de extra inkomsten worden gebruikt om in capaciteitsuitbreidingen te voorzien waar nodig. De precieze invulling wordt nog afgesproken. Het is wel heel duidelijk dat het investeringsbudget van De Lijn in tijden van besparingen niet alleen wordt gevrijwaard maar zelfs zal stijgen, onder meer door de inkomsten van de tariefverhoging. Zulke ingrepen brengen niet noodzakelijk belangrijke exploitatiekosten met zich mee. Een nieuwe gelede bus verhoogt niet alleen de capaciteit, maar rijdt ook met dezelfde personeelsbezetting. Zo werd met de inzet van de albatros in sommige gevallen de capaciteit verdubbeld met dezelfde personeelsinzet.

Binnen de reguliere investeringsmiddelen zijn er investeringen met een positieve impact op de exploitatiekost. Dat geldt voor de nieuwe software voor de dagplanning en dienstregeling van de chauffeurs.

In de afgelopen jaren werden zowat vierhonderd nieuwe bussen aangekocht. Dat betekent winst op het vlak van duurzaamheid, uitstoot en verbruik. Het is modern en betrouwbaar materieel en kent dus minder onderhoudskosten.

Minister Weyts wil strikt toezien op de efficiënte uitvoering van het openbaar vervoer en zal de ruimte creëren om versneld te investeren in de aantrekkelijkheid ervan. Dat kan dankzij de extra maatregelen en ondanks de besparingen.

Bovendien zal ook de taxshift leiden tot meer investeringen in het openbaar vervoer. Er is een directe causale relatie door een daling van de RSZ-werkgeversbijdrage van 33 naar 25 procent, een federale beslissing in het kader van de taxshift. Het tempo van de invoering is nog niet duidelijk; volgend jaar zou men daarmee starten. De Vlaamse Regering heeft afgesproken dat De Lijn, de enige entiteit die van dat effect zelf kan profiteren, de winst die zij realiseert, namelijk 8 procent daling van de werkgeversbijdrage op termijn, per werknemer – met duizenden werknemers levert dat een aardige som op – zelf mag gebruiken. De Lijn moet die winst wel investeren met als resultaat een verbetering op het vlak van doorstroming en capaciteit.

Door de combinatie van de meeropbrengst via de tarieven en de taxshift zal er meer kunnen worden geïnvesteerd in een vraaggestuurd openbaar vervoer.

Joris Vandenbroucke betreurt dat er zoveel buslijnen en nachlijnen zouden worden geschrapt. De minister bevestigt dat hij dit jaar enkele belbuslijnen heeft afschaft wegens de bijzonder hoge kostprijs ervan. Hij vindt het onverantwoord een lijn in stand te houden als men daarvoor tot 30 en zelfs 40 euro per rit per reiziger moet betalen. Men had daarin misschien al vroeger moeten schrappen. Op basis van die criteria zal men het netwerk permanent moeten blijven screenen, als een goede huisvader. Die opdracht heeft de minister inmiddels gegeven.

Als men het draagvlak voor het openbaar vervoer wil versterken, moet men immers zorgen voor een efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer voor de gebruiker én

voor de belastingbetaler. Misschien zal dat in de toekomst leiden tot het schrappen van bepaalde lijnen, maar dat is natuurlijk ook de consequentie: als men uitgaat van vraagsturing, dan zal men niet alleen meer capaciteit moeten inzetten waar die wordt gevraagd, maar ook minder waar die niet wordt gevraagd.

De minister wijst Joris Vandenbroucke erop dat hij dienaangaande mogelijk interne besprekingen binnen zijn partij moet aangaan. Hij heeft immers een brief gekregen van TTB, waarin die organisatie zich gealarmeerd toont over de beslissingen van het stadsbestuur van Brugge, dat het aantal bussen in het centrum van Brugge drastisch zou willen verminderen. Ook schepen van Mobiliteit Habib El Ouakili van Hasselt zegt dat er daar veel te veel bussen rijden, en dat dit aantal drastisch moet verminderen. Er zijn dus nog wel andere meningen in zijn partij dan die van de vraagsteller, aldus de minister, en dat is misschien ook goed.

2.8. ReTiBo

Marino Keulen heeft vragen over de timing van de uitrol van ReTiBo. Sinds oktober 2014 is het volledige voertuigenpark van De Lijn uitgerust met hardware daarvoor. Die is dus eigenlijk al een tijdje aanwezig. Er werd beloofd dat ReTiBo al zou worden uitgerold voor 65-plussers, vanaf september van 2015. Dat is wel tijdig gerealiseerd. In 2016 start De Lijn met de uitrol voor de overige betalende MOBIB-abonnementen, zoals de Buzzy Pazz en de Omnipas. Voor de bestaande abonnees wordt het tijdstip van omschakeling naar elektronische vervoerbewijzen op de MOBIB-kaart gekoppeld aan de vervaldag van hun lopende abonnement.

De laatste fase in het ReTiBo-project betreft de software voor de invoering voor de overige vervoerbewijzen, dus de biljetten en de dagpassen. Dat wordt opgeleverd na de abonnementensoftware. Dat is gepland voor eind 2016. De volledige uitrol op het terrein voor de doelgroep van de meer occasionele reizigers zal er vanaf begin 2017 komen. De minister wijst erop dat ter zake vandaag al een soort back-upsysteem bestaat: de individuele tickets worden nu immers al geregistreerd door de ontwaardingsmachine, en ook het steeds toenemende aantal sms-tickets wordt geregistreerd.

Aan Annick De Ridder meldt de minister dat bruikbare data uit ReTiBo voor het volledige aanbod in de loop van 2017 worden verwacht. Aan de hand daarvan kan men het netwerk optimaliseren en dus nog meer vraaggestuurd gaan werken. Eindelijk heeft men dan de harde data, in plaats van de huidige schattingen waarop men zich moet baseren.

2.9. De Lijn en de taxshift

Karin Brouwers vraagt waarom de taxshift gevolgen heeft voor De Lijn. De Lijn is een uitzondering, omdat het een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap is, waarvan de werknemers bijdrageplichtig zijn aan het algemeen stelsel van de sociale zekerheid. In die zin is De Lijn als werkgever rechtstreeks bijdrageplichtig aan de sociale zekerheid. De maatschappij valt dus niet onder een uitzonderingscategorie waarin er geen bijdrageplicht zou zijn. Voor de andere entiteiten is dat wel zo.

De werknemers van De Lijn hebben een arbeidsovereenkomst en vallen onder het toepassingsgebied van de Arbeidsovereenkomstenwet van 1978. Ze zijn geen ambtenaar. Daardoor zal De Lijn wat de verlaging van de basiswerkgeversbijdragen betreft kunnen genieten van dezelfde verlagingen als alle andere privébedrijven. Ze zal gebruik kunnen maken van de voordelen van de taxshift, van de daling van de RSZ-bijdragen. In tegenstelling tot de VRT is De Lijn is een publiekrechtelijk EVA, dat niet valt onder sectorcomité 18. De VRT valt daar wel onder en geniet bijgevolg niet van de federale maatregel inzake RSZ.

2.10. Hoogwaardig openbaar vervoer

2.10.1. *Trambus*

Aan Dirk de Kort antwoordt de minister dat trambussen zeker een rol kunnen spelen bij hoogwaardig openbaar vervoer. Dat moet in ogenschouw worden genomen als een mogelijk alternatief voor tram of bus.

2.10.2. *Spartacuslimn 1*

Hij beantwoordt de vragen van Lode Ceyskens en Marino Keulen over Spartacuslimn 1. De besluitvorming van de Vlaamse Regering daarover zal gebeuren op basis van de drie criteria. Het eerste criterium is de berekening van het verlies aan vervoerswaarde door het voorstel van Maastricht om de lijn in te korten. Daar is een studie over uitgevoerd door Goudappel Coffeng, in opdracht van de Nederlanders. De minister wil in het bijzonder weten wat ons objectief vervoersverlies zal zijn. Daarom heeft Vlaanderen een beroep gedaan op een eigen bureau. Dat werkt volledig afhankelijk van de gegevens van Goudappel Coffeng. Daarom moet TML, het bureau dat de Vlaamse studie verricht, geregeld vragen stellen aan Goudappel Coffeng, waarbij er soms wel wat tijd verloren gaat. Die studie is nog niet opgeleverd, maar de controleberekeningen zouden normaliter rond het kerst-reces voltooid kunnen zijn.

Het tweede criterium is de garantie van Maastricht voor het doortrekken van de sneltramlijn tot aan het station. Er wordt gezegd dat Mosae Forum, aan de Wilhelminabrug, slechts tijdelijk de eindhalte zou zijn. Hoe vertaalt zich dat dan in de planning?

Het derde criterium is de uitspraak van de Raad van State van Nederland, die zich buigt over het bestemmingsplan aan diezelfde Wilhelminabrug. De Raad van State heeft de debatten heropend. De eerste zitting in die procedure vond plaats op 10 november. Omdat de Raad van State met vaste termijnen werkt, volgt de uitspraak ofwel na zes weken, dus op 23 december, ofwel na twaalf weken, dus op 3 februari.

2.10.3. *Tramprojecten*

Op de vraag van Karin Brouwers over de tramprojecten antwoordt de minister dat er een grote wenslijst is en dat hij van De Lijn voorstellen verwacht van hoe dat wordt ingepast in het meerjarenprogramma. Na de goedkeuring van de concept-nota Basisbereikbaarheid moet een snelle doorstart gemaakt worden met het uittekenen van het kernnet, en het investeringsprogramma moet daarop worden afgesteld.

Minister Weyts overloopt de projecten die al in uitvoering zijn. Voor Brabo 2 in Antwerpen is het contract ondertekend op 19 november 2015, in 2016 worden de werken uitgevoerd. In Gent zullen de werkzaamheden aan de kleine lus van The Loop halverwege 2017 afgerond worden en zullen de tramverlengingen naar Zwijnaarde en het UZ in het voorjaar van 2016 afgerond zijn.

Wat het Brabantnet betreft, zal er wat langer gewacht moet worden. Er zal een ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld voor de delen waarvoor dat noodzakelijk is.

Voorts geeft de minister nog mee dat de voorbereidende studies voor de vertramming van lijn 7 in Gent afgerond zijn. De volgende stap is de fasering en inpassing in de investeringskredieten van alle partners, enkele technische haalbaarheidsstudies voor de kunstwerken, locatieonderzoek voor P&R's en dergelijke meer.

2.11. Vlaamse spoorstrategie

2.11.1. GEN

Minister Weyts wijst erop dat met betrekking tot een GEN rond Antwerpen en Gent nu voor het eerst de diverse spelers in de mobiliteit, elk vanuit hun vervoersmodus, aan tafel hebben gezeten en hun plannen, visies en investeringen naast elkaar hebben gelegd. De realisatie van het GEN Antwerpen en het GEN Gent is wat spoorwegexploitatie betreft een federale bevoegdheid. In het kader van de besprekingen in de investeringscel van de NMBS zal bepleit worden dat het GEN in Antwerpen en Gent een aspect moet zijn van het nieuwe beheerscontract dat de federale overheid met de NMBS moet afsluiten.

De Vlaamse overheid werkt momenteel mee aan de studie die de NMBS uitvoert via de entiteiten MOW, AWV en BAM. Minister Galant heeft meegedeeld dat er stapsgewijs zal worden gewerkt aan een studie, die tegen het einde van 2016 opgeleverd zal worden. Er is een overeenkomst over een uitgebreider treinaanbod in de Antwerpse regio, wat al een voorafname is op het GEN Antwerpen.

2.11.2. Operationele samenwerking OV

Minister Weyts beklemtoont dat de operationele samenwerking tussen de NMBS en De Lijn met het oog op het afstemmen van de dienstregeling verbeterd is. Er is nu voor het eerst een concreet stappenplan, de data voor overleg over de vastlegging van de nieuwe dienstregeling zijn al ingepland. Eind 2014 moest de dienstverlening van De Lijn nog node aangepast worden aan de gewijzigde dienstregeling van de NMBS. Nu wordt het dus anders aangepakt.

Minister Weyts meldt dat de Vlaamse vertegenwoordigers in de raad van bestuur van de NMBS nog altijd niet benoemd zijn. Daar speelt onder andere het verhaal van de geslachtelijke quota een rol. De minister bekijkt wel nu al hoe zij, zodra ze benoemd zijn, zullen kunnen rapporteren aan het Vlaams Parlement, rekening houdend met de vertrouwelijkheid van de informatie. Ook de regels van vennootschapsbestuur zijn daarbij van toepassing.

Op de vraag van de Lode Ceysens over de investeringscel van de NMBS antwoordt de minister Weyts dat er daarover geregeld contact is met het kabinet Galant. Het blijkt echter dat de NMBS en Infrabel hun investeringsfiches nog moeten voorleggen aan de FOD Mobiliteit en Vervoer, die dan op operationeel niveau een bespreking met de gewesten zal op gang brengen. Pas nadien zal er op strategisch niveau een bespreking plaatsvinden tussen de federale overheid en de gewesten over het nieuwe meerjareninvesteringsplan 2016-2020 met de NMBS en Infrabel.

Vooralsnog is er op federaal niveau geen duidelijkheid over welke spoorprojecten zullen worden opgenomen in het meerjareninvesteringsplan en wat de investeringsbedragen zullen zijn. De minister beklemtoont dat de activering van lijn 204 in de haven van Gent blijvend deel uitmaakt van de Vlaamse spoorstrategie en dat de voorstellen in het kader van het meerjareninvesteringsplan met het oog daarop zullen worden opgevolgd.

2.11.3. P&R

Het is de bedoeling om de park-and-rides die als minderhindermaatregel in Antwerpen werden geselecteerd, te ontwikkelen als permanente maatregel in de mobiliteitsoplossing. De minister bevestigt aan Karin Brouwers dat het beheers- en exploitatieconcept voor P&R's werd onderzocht voor Antwerpen en dat de resultaten daarvan worden meegenomen voor de Vlaamse Rand rond Brussel. De minister heeft eerstdaags overleg met Jo Cornu daarover. Het zal ook besproken worden in

het analysecomité en het strategische comité van de Investeringscel Spoorwegen die minister Galant heeft opgericht met het oog op het opstellen van het nieuwe investeringsplan 2016-2020 van NMBS en Infrabel. Minister Weyts heeft, in lijn met zijn idee van verknoping en betere overstapmogelijkheden van wagen naar openbaar vervoer, aan de NMBS en Infrabel gevraagd om samen te werken. Vlaanderen is bereid om gronden van NMBS en Infrabel mee te ontwikkelen en daar in parkeer-ruimte te voorzien.

2.12. Doorstromingsfonds

De basisallocatie van het doorstromingsfonds omvat 17,8 miljoen euro: 17 miljoen euro aan investeringen in doorstroming en 0,7 miljoen euro voor handhaving. De doorstromingsmaatregelen betreffen in eerste instantie de ingrepen in de uitvoering van de aanbestede corridorstudies. In tweede instantie is er de aanleg van busbanen, de verkeerslichtenbeïnvloeding, het verplaatsen van bushaltes en het maken van uitstulpende bushaltes.

2.13. FAST

In geval van incidenten en accidenten is het zaak om de hinder maximaal te beperken en ervoor te zorgen dat het verkeer zo snel mogelijk terug zijn gang kan gaan. Daarom werd het FAST-systeem uitgewerkt samen met AWV, de federale politie, de hulpdiensten en enkele andere partners. Het grote probleem was dat er gaten waren in het hele netwerk, vooral in Vlaams-Brabant. De laatste gaten zijn nu gedicht. Voor personenwagens zal er nu een volledige dekking zijn van het hele Vlaamse net op autosnelwegen.

De bestekken voor de FAST-percelen voor vrachtwagens worden nu ook gepubliceerd. Dat vereist namelijk zeer specifieke techniek, kracht en materieel. Het wordt apart in de markt gezet.

2.14. Quick wins

Annick De Ridder vraagt wanneer de minister werk zal maken van quick wins zoals op de R1. AWV werkt hiervoor samen met het Vlaams Verkeerscentrum aan een update van de haalbaarheidsstudie spitsstroken. Mogelijke maatregelen zijn de aanleg van een spitsstrook, het aanpassen van de markeringen enzovoort. De minister verwacht alleszins resultaat tegen begin 2016.

2.15. Grote projecten

2.15.1. Oosterweel

Op de vraag van Marino Keulen hoe er doorbraken kunnen worden gerealiseerd bij een aantal grote investeringen in Vlaanderen, antwoordt de minister dat hij wordt geconfronteerd met de regelgeving, vooral op het vlak van ruimtelijke ordening. Hij roeit met de riemen die hij heeft. Voor Oosterweel wordt er gestaag voortgang geboekt.

2.15.2. Noord-Zuidverbinding Limburg

De aanvechting van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Noord-Zuidverbinding in Limburg is een serieus vertragende factor. Minister Joke Schauvliege volgt dit dossier zeer goed op.

Het zal minister Weyts niet tegenhouden om parallel door te gaan met de grondverwervingen, omdat die essentieel zijn.

Er zijn intussen drie doorstromingsmaatregelen gepland op de Grote Baan. De verlenging van de afslagstrook ter hoogte van de N719 start op korte termijn en de afslagstrook aan de Heidestraat is gepland in 2016. Wat betreft de uitwerking van de rotonde en tijdelijke brug wordt onderzocht of dat combineerbaar is met gemeentelijke rioleringswerken in de Koolmijnlaan. Voor zowel de tijdelijke maatregelen als de omleidingsweg is een opdracht aanbesteed om de communicatie en overlegstructuur rond die projecten te begeleiden.

2.15.3. Seine-Schelde

Martine Fournier vraagt naar de verbreding van het kanaal Kortrijk-Bossuit in het kader van de Seine-Scheldeverbinding. Het kanaal Kortrijk-Bossuit is een testproject voor de procedure complexe projecten. Momenteel bevindt het project zich in de eerste fase van die procedure, de verkenningsfase. Die verkenningsfase zal in de loop van 2016 worden afgerond. Op basis daarvan kan de Vlaamse Regering een startbeslissing nemen die de navolgende stappen zal bepalen.

2.15.4. Projectvennootschap werken rond Brussel

Verscheidene leden willen informatie over de aangekondigde projectvennootschap voor de werken rond Brussel. Wat kan voor Antwerpen, moet ook kunnen voor Vlaams-Brabant. In Antwerpen werd er een specifieke projectvennootschap, BAM, opgericht. De bundeling van krachten en expertise, zeker op technisch vlak, brengt grote voordelen met zich mee, ook op het vlak van budgettering. Daarom wil de minister een dergelijke projectvennootschap oprichten voor de aanpak van de mobiliteit in de Vlaamse Rand rond Brussel.

De Vlaamse Rand is een regio met een hoge complexiteit. Er staan verschillende grote projecten in de steigers. Het belangrijkste en grootste project is de herinrichting van de ring. Maar er is ook het Brabantnet, de nood aan goed flankerend beleid, goede projectcoördinatie en goede communicatie. Er is daarnaast een zeer grote mobiliteitsproblematiek. Er moeten oplossingen worden gezocht voor verschillende aspecten, niet alleen voor de wagen, maar ook voor de fiets, P&R's, doorstroming enzovoort. Daarom wordt een projectvennootschap opgericht die verschillende aspecten opneemt, afstemt en uitvoert, met personeel dat specifiek daarrond zal werken.

Er is ook vraag naar een specifieke gesprekspartner voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Volgende week is er een overleg over een 'memorandum of understanding'. De Vlaamse Regering heeft een voorstel gedaan aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Dat heeft een tijdje stilgelegen, maar wordt nu vlot getrokken. Het zou interessant zijn om vanuit een permanente structuur die gesprekken te kunnen voeren met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

2.16. Slimme verkeerslichten

Op de vraag van Annick De Ridder naar de timing van de afstemming van verkeerslichten in Antwerpen, meldt de minister dat het gunningsvoorstel voor de verkeerscomputer in Antwerpen momenteel de goedkeuringsprocedure doorloopt met het oog op het verkrijgen van het akkoord van de Vlaamse Regering en van de stad Antwerpen. Daarna kan de opdracht worden toegewezen en kan er worden gestart met de uitvoering.

Karin Brouwers en Mathias De Clercq vragen hoe er wordt samengewerkt met de lokale overheden voor de aangekondigde initiatieven van slimme verkeerslichten. Het doel van de aanpassing is dat men nooit voor niets voor een rood licht staat. Technisch gebeurt dat door het uitbreiden van de detectiemogelijkheden door middel van lussen in het wegdek en/of radarsystemen.

Vandaag zijn de verkeerslichten niet 'dom': 90 procent van de verkeerslichten heeft zo'n detectiesysteem. Dat gebeurt nu met lussen die zijn ingeslepen in de grond, maar wel vlak vóór de verkeerslichten. De reactietijd is dus heel lang, omdat het enkel reageert als je vlak aan het verkeerslicht staat. Vervolgens moeten de groen- en oranjetijd worden gerespecteerd. Het duurt daarbij wel even vooraleer het licht weer op groen staat. Er worden groene technologieën bekeken die veel eerder kunnen oppikken wanneer een voertuig nadert dan vandaag het geval is. AWV bekijkt welke kruispunten de grootste winst op het vlak van doorstroming en veiligheid kunnen betekenen. Die oefening loopt momenteel.

De lokale overheden kunnen opmerkingen en suggesties over verkeerslichten doorgeven aan de territoriale wegenafdelingen. De proefprojecten met verkeerslichten in Leuven en Berchem hebben als doel de toepasbaarheid en de effecten van nieuwe verkeersregeltechnieken te bestuderen. Hoe communiceren die lichten elektronisch met elkaar en hoe houden zij rekening met het verkeer? De drie case-studies bestuderen een aantal indicatoren zoals de wachttijd en het aantal wachtende voertuigen die kunnen worden gebruikt om de verkeerskundige werking te evalueren. Zo wordt onderzocht wat de KPI is om de goede werking van een kruispunt te evalueren. Wanneer dat via software zichtbaar wordt, kunnen sneller de nodige aanpassingen worden doorgevoerd.

2.17. Kilometerheffing voor vrachtwagens

2.17.1. Opbrengsten kilometerheffing

Wat de kilometerheffing voor vrachtwagens betreft, liggen de bruto-inkomsten in 2016 lager dan in 2017 aangezien die pas vanaf april 2016 wordt toegepast. Daarnaast moet een eenmalig, contractueel bepaald 'upfront payment' gebeuren aan operator Satelec. Een deel van de inkomsten zal ook worden aangewend als compensatie voor het schrappen van de verkeersbelasting en het eurovignet. Van de nog beschikbare opbrengsten in 2016 wordt 41 miljoen euro op een provisie ingeschreven bij de minister van Financiën en Begroting. Eens er zicht is op de reële ontvangsten zal deze provisie worden verdeeld naar het beleidsdomein MOW.

Het door de minister van Begroting geciteerde bedrag van 202 miljoen euro volgt uit het op een verschillend niveau in rekening brengen van geraamde uitgaven. De inkomsten van de kilometerheffing voor 2016 worden geraamd op 372,7 miljoen euro bruto. Daarvan gaat 70 miljoen euro naar de beschikbaarheidsvergoeding en 103 miljoen euro naar Satelec. Daarbovenop komt 6,5 miljoen euro boete die Satelec moet betalen voor de te late oplevering. De werkingskost van Viapass bedraagt 1,1 miljoen euro en de handhaving van VLABEL 2,5 miljoen euro. Dat betekent een netto-opbrengst voor de kilometerheffing van 202 miljoen euro.

Andere minderopbrengsten zijn te wijten aan het verlies van de verkeersbelasting en het eurovignet. Bij het eurovignet gaat het over een verlies 73,5 miljoen euro, bij de verkeersbelasting gaat het over 4 miljoen euro voor het segment van 3,5 tot 12 ton dat wordt vrijgesteld van verkeersbelasting. Er is ook de verminderde verkeersbelasting van 5,1 miljoen euro voor vrachtwagens zwaarder dan 12 ton. Wat de terugbetaling van de vignetten op aanvraag betreft, gaat het over 5 miljoen euro. Het gaat om een provisie omdat niet zeker is wie die terugbetaling zal vragen.

De minderopbrengsten door het wegvallen van het wegvignet bedragen 87,6 miljoen euro. 202 miljoen euro min 87,6 miljoen euro is 114,5 miljoen euro. Daarvan gaat 73 miljoen euro naar de algemene middelen en 41,5 miljoen euro naar MOW. Voor 2017 bedragen de netto-ontvangsten 315 miljoen euro. 181 miljoen euro gaat naar de algemene middelen en 134 miljoen euro naar MOW. Voor 2018 is de netto-ontvangst 332 miljoen euro. Het bedrag voor de algemene middelen is 181 miljoen euro. 151 miljoen euro gaat naar MOW en de flankerende maatre-

gelen. De minister heeft wel afgesproken dat wanneer de meerinkomsten hoger liggen, dat ten voordele is van het budget voor MOW. Dat geldt ook in de andere richting.

2.17.2. Besteding opbrengsten kilometerheffing en Verkeersveiligheidsfonds

Door de inkomsten van de kilometerheffing vanaf 2017 is er ongeveer 100 miljoen euro extra beschikbaar voor weginfrastructuur. Daarnaast is er nog een bedrag beschikbaar voor flankerende maatregelen voor de sector. Het huidige budget voor weginfrastructuur bedraagt 350 miljoen euro. Het gaat hier dan ook om een stijging met 30 procent.

Daarnaast zijn er de extra inkomsten uit het Verkeersveiligheidsfonds. Vlaanderen krijgt 143 miljoen euro per jaar als boete-inkomsten. Al wat extra wordt binnengehaald, gaat naar een Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. Er is nu al sprake van een toename tot 160 miljoen euro. Dat biedt perspectief voor investeringen.

De inkomsten uit de kilometerheffing komen niet in de plaats van de investeringen uit FFEU. De FFEU-middelen worden jaarlijks bepaald op basis van de gerealiseerde onderbenutting. Wanneer de inkomsten meer dan 100 miljoen euro bedragen, gaat, na afhouding van 5 miljoen euro voor de Plantentuin van Meise, de eerstvolgende 100 miljoen euro naar MOW. Hoe dat geld wordt besteed, is afhankelijk van de keuzes die jaarlijks worden gemaakt.

De minister heeft inderdaad beslist om additioneel 50 miljoen euro toe te kennen aan investeringen in weginfrastructuur op basis van het FFEU. Maar dat is geen verworven recht. De minister heeft die inspanning gedaan om onder andere de lijst van de zwarte punten af te werken. Het is niet zo dat er ook volgend jaar opnieuw 50 miljoen euro zal zijn. Bijvoorbeeld voor de sluis van Terneuzen heeft de minister zich geëngageerd om jaarlijks in 59,5 miljoen euro van de FFEU-middelen vrij te maken gedurende enkele jaren. Van de restanten van dat bedrag beslist men op jaarlijkse basis waar dat naartoe gaat.

Een andere vraag over het investeringsbudget was of de beschikbaarheidsvergoedingen aan pps-partners worden betaald uit de reguliere budgetten of uit inkomsten van de kilometerheffing. De beschikbaarheidsvergoedingen worden, zoals bepaald in de beslissing van 2006, betaald uit de middelen die in het verleden ter beschikking gesteld werden en al enkele jaren werden toegevoegd aan de reguliere AWV-middelen. Die middelen volstaan om de huidige betalingen van beschikbaarheidsvergoedingen na te komen. Zodra er bijkomende projecten gelanceerd worden, zal er in bijkomende middelen voor beschikbaarheidsvergoedingen moeten worden voorzien. Vermits het de bedoeling is om de opbrengsten uit de kilometerheffing aan te wenden voor de weginfrastructuur, kan dat misschien voor een bijkomende investeringscapaciteit zorgen. Zoals het nu loopt, is er alleszins een dekking.

2.17.3. Ontwikking betolde wegen

Er is de vrees voor sluipverkeer naar aanleiding van de kilometerheffing. Het ontwijkingsgedrag valt moeilijk te voorspellen. Er wordt aandacht besteed aan wegen met voldoende grote capaciteit, min of meer parallel aan wegen waarop bij start tol zal worden geheven, alsook wegen die mogelijk als shortcut kunnen worden aangewend. Van de oorspronkelijke kaart zei iedereen dat het een goed netwerk was om te betollen. De minister heeft dat net wat beperkt na onderhandelingen met de sector uit overwegingen van economische leefbaarheid. Alle wegen die op het oorspronkelijke netwerk stonden maar uiteindelijk niet vervat zijn in het betolde wegennet, worden sowieso gemonitord. Er zal een nulmeting plaatsvinden.

Bijkomend is door de mobiliteitsbegeleiders van het Departement MOW, en door gaans in overleg met lokale besturen, een inschatting gemaakt van minder belangrijke wegen die mogelijk ook in aanmerking komen. Het betreft dan in eerste plaats lokale spelers die mogelijk zullen verkiezen om te rijden over grotere afstand over wegen van lagere categorie alvorens voor een weg met hogere capaciteit te kiezen. Voor de nulmeting is nagegaan welke relevante en recente tellingen er nu al bestaan. Waar nodig, voert AWW actueel bijkomende categorietellingen uit om te komen tot die nulmeting.

In de Mobiliteitsbrief werd verduidelijkt dat lokale besturen de mobiliteitsbegeleiders van het Departement MOW kunnen contacteren voor duiding, en er werden ook aanbevelingen voor de uitvoering van categorietellingen geformuleerd, als een lokaal bestuur het alsnog nodig zou achten om op eigen initiatief een meting te organiseren. Dan worden instrumenten aangereikt zodat tenminste overal dezelfde methodiek zal worden toegepast. In het laatste geval wordt gevraagd om de resultaten aan het Departement MOW te bezorgen, zodat de kennis tijdig kan worden gebundeld.

Het departement werkt aan indicatoren om de eventueel vast te stellen grotere hinder, na stabilisatie van de toestand, te kwantificeren. Het is niet gemakkelijk om indicatoren ter zake te hanteren. Je kunt bijvoorbeeld niet zeggen: als er een toename van 20 procent van het vrachtverkeer is, dan moet die weg ook worden opgenomen in het betolde net. In sommige gevallen zou het onnozel zijn, bijvoorbeeld op wegen waar er aanvankelijk geen vrachtwagens rijden en er plots enkele verschijnen. Zo'n indicator op zich is dus niet voldoende.

Daarnaast is ook de wegcategorie van belang om het voorkomen van meer hinder te beoordelen. De uiteindelijke beslissing om het betolde wegennet uit te breiden, wordt zeker voorgelegd aan het parlement, vermits het verankerd is in het decreet.

2.17.4. Flankerende maatregelen kilometerheffing

Inzake de concrete flankerende maatregelen voor de transportsector heeft de Vlaamse Regering een document goedgekeurd: 'Engagement voor een coherent logistiek beleid', waarin een aantal sporen zijn uitgediept. De transportsector en andere relevante partners zaten mee aan tafel. Er zijn verschillende zaken afgesproken. Er is administratieve vereenvoudiging, waarbij grotendeels kon worden tegemoetgekomen aan praktische voorstellen. Ook de kwestie die Paul Van Miert aanhaalde, de betaling via domiciliering, wordt geregeld. Voor het gecombineerd vervoer zal de regelgeving worden aangepast en vereenvoudigd. Er zijn vervolgens een heel pak vragen over loonlast en opleiding in de vrachtsector. De minister zit met het kabinet-Muyters aan tafel. In verschillende werkgroepen worden de pistes uitgewerkt.

2.18. Kilometerheffing voor personenwagens

Minister Weyts herhaalt dat hij voorstander is van een kilometerheffing voor personenwagens, omdat men elk lichtpunt in de mobiliteitsdiscussie moet aangrijpen en omdat het een uitdrukkelijk instrument is voor een mobiliteitssturing zowel voor personenwagens als voor vrachtwagens. Dat is een duidelijk engagement. Daarbij wil men een tijdsafhankelijke en locatieafhankelijke tarifiering hanteren. In de spits moet je bijvoorbeeld meer betalen, of op de ring van Antwerpen. Daardoor kan men sturen en mensen stimuleren. Er staan immers nog altijd heel veel mensen in spitsperiodes in de file, terwijl ze daar niet zo nodig moeten zijn.

Men wil lessen trekken uit de manier waarop de kilometerheffing voor vrachtwagens tot stand is gekomen. Er werd onmiddellijk een onderzoek gestart naar de beprijzing en de effecten daarvan. Op zich was dat een goede werkwijze, maar er

werd pas in laatste instantie overleg gepleegd met de betrokken sector. Zeker bij personenvervoer heeft dat betrekking op iedere inwoner, en het is dus nog veel gevoeliger. Dat vereist dat men nog doordachter moet gaan optreden.

De minister krijgt nu al veel e-mails van mensen die veelal verkeerd geïnformeerd zijn en in een en ander een belastingverhoging zagen. Niets is echter minder waar. Men kan de buitenlanders die vandaag niets betalen, mee laten betalen in de belasting op onze weginfrastructuur. Die meerinkomsten kan Vlaanderen gebruiken voor een daling van de verkeersfiscaliteit, maar ook voor extra investeringen in de weginfrastructuur. Dat is tweemaal winst. Dat moet goed worden voorbereid. Men moet vermijden dat de sociale effecten te zwaar doorwegen.

De minister ziet het onderzoek in drie stappen. Welke invloed heeft wegbeprijzing op het verplaatsingsgedrag, en met welke randvoorwaarden moet men rekening houden? Welke tarieven en welke plaats- en tijdafhankelijke en/of voertuigspecifieke varianten zijn mogelijk? Met welke tools kan dat gebeuren?

De administratie legt op verzoek van de minister de laatste hand aan een aanbesteding voor een onderzoeksoopdracht om te starten met de eerste oefening. Het lijkt hem een goed idee om de resultaten van die eerste stap te komen toelichten in de commissie, maar daar zal nog wel wat tijd overheen gaan.

2.19. Verkeersveiligheid

Een grote bekommernis van de minister is de verkeersveiligheid. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde maakt deel uit van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. De stichting maakt ook deel uit van de stuurgroep en is vertegenwoordigd in verscheidene werkkamers. Er is dus een nauwe samenwerking.

De huidige sensibiliseringscampagne, gericht op gedragswijziging in het verkeer, is een resultaat van een openbare aanbesteding. De humoristische aanpak is gebaseerd op het onderzoek uit 2013 van Watson & White 'Humorous health messages: a fresh approach for road safety advertising campaigns'. Voor de volgende campagnes, vanaf 2017, ziet de minister een belangrijke rol weggelegd voor het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, dat mee de toon, de inhoud en de doelgroepen voor de nieuwe campagnes moet aangeven. Er komt een effectmeting van de lopende campagne.

De regering discussieert over de aanpassing aan de rijopleidingen en de gevolgen voor de kostprijs. De minister deelt de bekommernis van Paul Van Miert over de betaalbaarheid van de rijopleiding. In internationaal perspectief zit Vlaanderen zeer goedkoop.

2.19.1. Verkeersveiligheidsfonds

Betreffende het Verkeersveiligheidsfonds waren er vragen van Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke over het verschil tussen de 15 miljoen euro (inkomsten) en de 5 miljoen euro (uitgaven). Dat komt doordat de kredieten pas beschikbaar zijn op het ogenblik dat de ontvangsten gerealiseerd zijn. Dat zal pas tegen het einde van het jaar zijn. De 15 miljoen euro kan dus nog niet worden vastgelegd. Het is decretaal bepaald dat de kredieten pas worden toegevoegd in de mate dat de drempelbedragen worden overschreden. Als de kredieten beschikbaar zijn, zijn ze omzetbaar in uitgaven of vastleggingen. Daardoor zal er, zeker bij de start van een dergelijk fonds, een discrepantie ontstaan tussen de ontvangsten en de uitgaven in een bepaald jaar. Daar werd op geanticipeerd. Volgens de gewone begrotingsprincipes is het budget dat niet is uitgegeven, onderbenut, en dat vervalt dan. Maar de minister heeft een begrotingsruiter van de minister van Begroting verkregen

zodat de inkomsten die niet worden uitgegeven in 2016 kunnen worden overgedragen naar 2017.

Het variabel krediet aan de uitgavenkant binnen een begrotingsfonds geeft echter enkel de vereffeningsimpact weer. Dossiers die tijdig vastgelegd geraken in 2016, zullen niet altijd onmiddellijk een betaaleffect hebben. Met andere woorden: projecten zullen worden aanbesteed, maar de factuur zal pas later volgen bij oplevering. Dat er slechts 5 miljoen euro aan VEK is ingeschreven, geeft enkel een inschatting van het verwachte betaaleffect.

Er is ook een federaal verkeersveiligheidsfonds, al dekt de vlag niet echt de lading, antwoordt de minister op de vraag van Dirk de Kort. Sinds de zesde staatshervorming kent de federale overheid middelen toe aan Vlaanderen maar ook aan de lokale politiezones. Volgens hun eigen interpretatie blijft dat federaal op basis van de wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de zesde staatshervorming. Het een heeft niets te maken met het ander, maar de termen zijn dezelfde.

2.20. Trajectcontrole

Er waren vragen over trajectcontrole. Op de snelwegen zijn de bestaande installaties: E17 Gentbrugge en E40 Wetteren – Erpe-Mere in beide rijrichtingen. Actueel zijn er twee extra installaties gepland: op de E313 Antwerpen-Oost – Ranst en op de E40 Sint-Stevens-Woluwe – Heverlee. Op de gewestwegen zijn er achttien bestaande installaties; er zijn er extra gepland voor 2016: vier op kortere termijn en vier in het najaar. Dat zijn er in totaal 26.

Concreet wordt er begrotingsgewijs voor trajectcontrole 728.000 euro vrijgemaakt, en dat maakt deel uit van het doorstromingsprogramma. 188.000 euro is geïnvesteerd in het inzetten van de semivaste snelheidscamera ter beveiliging van grote werven op snelwegen. De rest wordt geïnvesteerd in trajectcontrole.

2.21. Autokeuring

2.21.1. Frequentie

De minimumfrequenties van de periodieke technische keuring (vragen van Marino Keulen en Karin Brouwers) zijn Europees vastgelegd en moeten door elke lidstaat gevolgd worden. De Belgische frequenties zijn in een aantal gevallen echter strikter: sommige categorieën moeten frequenter worden gecontroleerd. Dat mag van Europa. Minder frequent kan niet. Een en ander is gealigneerd op de Europese frequenties.

Daarbij moet worden bekeken of de strengere regelgeving voor bepaalde categorieën kan worden versoepeld. Er kan wel niet worden afgeweken van de Europese basisregels.

2.21.2. Oldtimers

Over de autokeuring van oldtimers is er een Europese richtlijn die ten laatste in 2017 moet worden omgezet. Die bepaalt dat oldtimers periodiek gekeurd moeten worden, tenzij een lidstaat beslist om deze categorie vrij te stellen van keuring. Daar speelt ook een andere discussie. Volgens de richtlijn is een auto pas vanaf 30 jaar een oldtimer, terwijl in België 25 jaar als norm wordt gehanteerd. Wat met de wagens die daartussen zitten? Als de Federale Regering niet optreedt, zou dat betekenen dat oldtimers tussen 25 en 30 jaar in ieder geval moeten worden gekeurd, maar dat wagens ouder dan 30 jaar vrijgesteld kunnen worden van keuring.

De Vlaamse Regering moet bepalen of oldtimers jaarlijks moeten worden gekeurd, al dan niet met een aangepaste procedure. De vraag is of wagens van 30 jaar oud kunnen passeren bij de gewone keuring. Ze hebben een andere technologie, wat praktische problemen kan meebrengen. Gelet op dat specifieke karakter moet worden bekeken of er een speciale keuring moet worden ingevoerd. Aangezien de definitie van oldtimer een federale bevoegdheid is, zal er overleg gepleegd moeten worden met de federale minister.

2.21.3. Chippen

Dirk de Kort vroeg of de minister ervan op de hoogte is dat auto's door middel van software worden opgedreven. Dat 'chippen' is hem bekend. Op internet wordt veel reclame gemaakt voor het chippen van Vlaamse wagens in Nederland. Daar zijn er reglementair meer mogelijkheden. Met een vermogenstest kan worden bepaald wat het reële vermogen is van een voertuig en kan worden vastgesteld of dat voldoet aan het vermogen waarmee het voertuig gehomologeerd werd. Maar dergelijke test vergt veel tijd: een tot twee uur. Het kan dus standaard niet bij een technische keuring.

In eerste instantie kan enkel worden gewezen op de consequenties voor bijvoorbeeld de verzekering. Die zou afstand kunnen doen van tussenkomst in geval van een ongeval. Velen staan daar niet bij stil. De oplossing bestaat erin dat fabrikanten meedelen met welke motorparameters een voertuig voor een bepaald vermogen werd gehomologeerd en dat de centra voor technische keuring dergelijke parameters via de 'on-board diagnostics' kunnen uitlezen en verifiëren. Alle recente wagens hebben een boordcomputer die het vermogen regelt. Bij het chippen worden de gegevens van de boordcomputer aangepast. Technisch is dergelijke keuring niet evident en zij vergt bovendien een initiatief op Europees niveau om de fabrikanten te verplichten hun motorparameters mee te delen.

2.22. STOP-principe

Men heeft het STOP-principe expliciet behouden, ook in het regeerakkoord, in het kader van de verkeersveiligheid. De minister wil immers de focus op de zwakke weggebruiker leggen, gelet op het grote aandeel van zwakke weggebruikers onder de verkeersslachtoffers.

Hij wijst erop dat men de jongste tien jaar geen enkele winst heeft geboekt in verkeersdoden bij de zwakke weggebruikers, dus bij fietsers en voetgangers. Dat is ontvondend. Er is zelfs sprake van een zeer lichte stijging, terwijl het aantal doden bij de wagengebruikers sterk is gedaald. Dat komt natuurlijk vooral gewoon omdat de wagens, niet de bestuurders, veiliger zijn geworden.

2.23. Lage-emissiezones

Wat de lage-emissiezones betreft, biedt het Departement MOW ondersteuning aan de lokale besturen. Beleidsmatig heeft het meegewerkt aan de totstandkoming van de regelgeving, gewoon om te verhinderen dat de diverse lokale besturen allemaal aparte systemen zouden hanteren.

Daarom is een regelgevend kader uitgewerkt, waarbinnen de lokale besturen nog autonomie hebben, bijvoorbeeld om de geografische omschrijving van de zones in kwestie te bepalen. Zo zullen ze echter werken op basis van hetzelfde instrumentarium.

2.24. Waterwegen

Dan was er de vraag van Björn Rzoska over de specifieke budgetten voor het promoten van de waterweg. Wat gebeurt er met die middelen? Wat de water-

wegen betreft, investeert de minister in 2016 in hardware, software en 'orgware'. Wat de hardware betreft gaat het dan over de uitbouw van het waterwegennetwerk, met het Albertkanaal en de Seine-Scheldeverbinding, twee projecten die trouwens aanzienlijke Europese ondersteuning krijgen. Er wordt geïnvesteerd in de havens. Er is de ingebruikname van het Deurganckdok. Er is de nieuwe sluis Gent-Terneuzen. Er is de ontwikkeling van de Saeftinghezone. Enzovoort.

Wat de software betreft, gaat het over middelen uit de reguliere budgetten van de waterbeheerder. De strategische locaties voor overslagmogelijkheden en bedrijventerreinen worden onderzocht. Het bundelen van goederenstromen geldt maximaal als uitgangspunt, om zo het transport te optimaliseren. De huidige regeling voor de bouw van kaaimuren loopt tot eind 2016, maar de regering zal opnieuw een aanvraagdossier indienen bij de Europese Commissie om het pps-kaaimurenprogramma te kunnen voortzetten.

Daarbij wordt maximaal gestreefd naar gemeenschappelijke gebruik van die kaaimuren. Het is geweten dat 80 procent van de ondernemingen op 10 kilometer of minder van een bevaarbare waterloop ligt. De minister heeft de ambitie om elk bedrijventerrein met minstens één gemeenschappelijke kaaimuur uit te rusten, waar de overslag van goederen kan gebeuren.

De Scheepvaart voorziet in bijna 4 miljoen euro voor het stimuleren van transport over de waterweg, en W&Z voorziet in 7 miljoen euro. Die kredieten worden onder meer ingezet in het kader van het pps-kaaimurenprogramma, de ontwikkeling van bedrijventerreinen, de inzet van transportdeskundigen, samen met Voka, en innovatieve projecten voor vergroening en palletvervoer.

De orgware is de meest ingrijpende en complexe actie: er komt een fusie van de waterwegbeheerders. De minister wil zo komen één, meer slachtkrachtige, toekomstgerichte organisatie. Dat gebeurt heel gefaseerd en voorzichtig. Dat is gaande, ondanks de verschillende voorgeschiedenis van beide entiteiten. De wil is absoluut aanwezig om te komen tot een beter waterwegbeheer, in één hand, maar er zijn heel wat gevoeligheden.

2.25. Stadslogistiek

Martine Fournier vraagt wat het Europese project Cyclelogistics Ahead inhoudt. Dat project zet in op het stimuleren en professionaliseren van de Europese fietskoeriersector. Het loopt van 2014 tot 2017. Het is de bedoeling de stadslogistiek beter, duurzamer en efficiënter te organiseren met gebruik van de fiets. Men geeft ondersteuning aan beginnende fietskoeriers of helpt het dienstenpakket van bestaande fietskoeriers diversifiëren. Er zijn ook campagnes gericht op de eindgebruiker. Men promoot het zich laten beleveren door fietskoeriers in plaats van met de klassieke vervoersmodi.

Het project betekent voor Vlaanderen toch wel een belangrijke meerwaarde, aldus de minister. Het sluit aan bij de Vlaamse doelstellingen met betrekking tot een duurzame stedelijke distributie. Er zijn al centra actief, bijvoorbeeld in Hasselt. Daarom is besloten tot een cofinanciering van het Vlaamse onderdeel van dit project. De projectsubsidie werd in juni 2015 goedgekeurd. Men heeft die Europese ondersteuning gekregen.

2.26. SHIP

Om het SHIP-project vlot te trekken, heeft de minister de opdracht gegeven de diverse alternatieven te bestuderen, om zo tot een voorkeursalternatief te komen. Men moet een gedegen politieke keuze kunnen maken en de alternatieven tegen elkaar afwegen. Er is sprake van een nieuwe sluis op de Carcokesite, met ofwel een

tunnel voor weg en tram ofwel een tunnel voor de tram en een weg bovengronds. Er is sprake van een nieuwe sluis op de Visartsite of een nieuwe sluis parallel aan de Vandammesluis.

Alleszins wil de minister een weloverwogen keuze maken, op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Het is belangrijk dat men vooruit kan gaan ter zake, wat momenteel niet echt het geval is.

2.27. IJzeren Rijn

De minister deelt aan Annick De Ridder mee dat hij over het dossier van de IJzeren Rijn overleg heeft met de regering van Noordrijn-Westfalen. Er komt voor het eerst een objectivering van de discussie, aan de hand van een studie van de diverse scenario's. Er is een stuurgroep opgericht waarin de federale overheid, Nederland, de Duitse federale overheid en Noordrijn-Westfalen allen vertegenwoordigd zijn.

2.28. Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties

Er wordt een evaluatie gemaakt van de experimenten met de LZV's of ecocombi's. In het ministerieel besluit staan de taken van de evaluatiecommissie en de timing te lezen. In juni 2016 moet een eindrapport worden opgeleverd. Minister Weyts wijst er evenwel op dat de proef zeer kleinschalig is. Heel veel informatie zal daar dus niet uit gehaald kunnen worden. De context van de LZV's is vandaag wel totaal anders dan bij het opzetten op de eerste proef. Er werd intussen werk gemaakt van een Benelux-beschikking, die grensoverschrijdende transporten met LZV's regelt. En ook Wallonië denkt ernstig na over een proefproject met LZV's.

De minister stipt aan dat als men nu een proefproject wil realiseren met transport met een LZV van Nederland naar Vlaanderen, de trekkers aan de grens gewisseld moeten worden. Dat is een nogal gekke situatie, die ook een impact heeft op het aantal bedrijven dat wil meedoen aan de proefprojecten. Daarom wordt, in afwachting van de evaluatie, alvast nagedacht over een andere aanpak en een verruiming van het oorspronkelijke opzet.

Luxemburg wil zelf geen proefprojecten op het eigen grondgebied organiseren, maar blijft wel de Benelux-regeling steunen, zodat de andere Benelux-partners wel kunnen beslissen om grensoverschrijdende transporten toe te laten.

2.29. Luchthaven Antwerpen

De minister beantwoordt vervolgens vragen van Annick De Ridder over trainingsvluchten op de luchthaven van Antwerpen. In het kader van de concessie van de exploitatie van de luchthaven aan de LEM Antwerpen werd uitdrukkelijk de taak opgelegd om trainingsvluchten op de luchthaven te faciliteren.

Het naleven van de milieuvergunning van de luchthaven Antwerpen wordt in eerste instantie opgevolgd door de LEM. De afdeling Milieu-inspectie van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie is bevoegd voor de controle en opvolging van de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning en treedt desgevallend ook op. Voorts staat de milieuoverlegcommissie in voor de periodieke evaluatie van het klachtenregister en de klachtenopvolging, zoals bepaald in de milieuvergunning. De milieuoverlegcommissie heeft ook op permanente basis inzage in de meetgegevens en kan altijd optreden.

2.30. Onderzoeksinstellingen

Wat de samenwerking met de onderzoeksinstellingen betreft, wijst minister Weyts erop dat de minister van Innovatie de structurele samenwerking met de steunpunten

beëindigd heeft, wat niet wil zeggen dat er nu niets meer onderzocht zal worden of dat er niet meer zal worden samengewerkt met de onderzoeksinstellingen. De minister heeft zijn departement de opdracht gegeven om een onderzoeksagenda vast te leggen, om vervolgens te bekijken met welke onderzoeksinstellingen kan worden samengewerkt. Bij wijze van doorstart van het beleidsondersteunend onderzoek dat binnen het Steunpunt Verkeersveiligheid gebeurde, zal die onderzoeksagenda worden opgesteld in de werkkamer evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Voor de vraag over de stopzetting van de subsidies aan het VIM verwijst minister Weyts vraagsteller Dirk de Kort door naar de minister van Innovatie, die de beslissing ter zake heeft genomen, in het ruimere kader van de beslissing over de steunpunten.

2.31. Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het Mobiliteitsdecreet bepaalt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen kan worden aangepast op basis van het MORA-advies en het advies van het Vlaams Parlement, rekening houdend met de resultaten van de publieksparticipatie. Het zal voor de minister afhangen van de aard en omvang van die aanpassingen of er een nieuwe participatie georganiseerd moet worden.

Met betrekking tot het beleidsplan Ruimte Vlaanderen vroeg Karin Brouwers naar de afstemming op regionaal gebied. De minister vindt het een goede suggestie om af te stemmen met de vervoersregio's. Het lijkt hem evident om dezelfde regio's te hanteren, aangezien ruimtelijke ordening en mobiliteit strikt met elkaar verweven zijn. Het kabinet heeft daarom ook al voorstellen gedaan aan het kabinet van minister Schauvliege om een en ander te bespreken.

In de stuurgroep van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid zit de politie mee aan tafel, net als Justitie. Zo is er de vaste betrokkenheid van Geert Smet namens de politie. Daarnaast zijn ook de Vaste Commissie van de Lokale Politie en Centrex Wegverkeer vertegenwoordigd in de specifieke werkkamers van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, waaronder de werkkamer Handhaving. Het is een onbegonnen opdracht om alle politiezones mee te laten aanschuiven, maar op die manier is er een vaste vertegenwoordiging, die openstaat voor elke suggestie van elke politiezone.

2.32. Binnenvaart

Het heeft inderdaad even geduurd om de precieze verdeling van de bevoegdheden in de binnenvaartsector vast te leggen, maar dat is nu wel gebeurd – vraag van Marino Keulen. Er is geen volledige consensus met de federale overheid, omdat ook de FOD Mobiliteit en Vervoer een moeilijke partij is, maar het is grotendeels uitgeklaard. De nodige KB's en besluiten van de Federale Regering worden aangepast. De administratie werkt volop aan een ontwerp van Scheepvaartdecreet, waarbij alle procedurele elementen worden gevat in één decreet.

Ook worden in het ontwerp van oprichtingsdecreet van het nieuwe eengemaakte EVA Binnenvaart, de fusie van W&Z en DS, de rol en de taak van de Vlaamse administratie duidelijker opgesomd.

2.33. Loodswezen

De nieuwe cao Loodswezen is een minder leuke erfenis voor de minister. De stakingsaanzeggingen komen met regelmaat binnen. Het vergt een permanente staat van paraatheid en alertheid. Het in mei 2015 gestrande overleg zal worden hervat.

Het operationeel tekort van het Loodswezen wordt opgevangen door extra middelen in de begroting. Is die verhoging structureel? De hoogte van de budgetten voor het Loodswezen voor de volgende jaren is volledig afhankelijk van de operationele tekorten die worden bepaald door de economische conjunctuur in de scheepvaart, de hoogte van de loodsgeldtarieven en de optimalisatieoefening. Momenteel wordt er een ketenaudit uitgevoerd: de hele keten van de zee, van voor de bocht van Bath tot in de achterhaven wordt onderzocht om de meest optimale manier vast te stellen voor de afhandeling van het verkeer. Er zijn momenteel verschillende procedures en verschillende loodsen: kanaal-, rivier-, zee- en kustloodsen. Dat zijn vier onderscheiden categorieën van mensen, vaardigheden en procedures.

Dit jaar nog wil de minister de nieuwe samenwerkingsovereenkomst met het Nederlands Loodswezen ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorleggen. Er is een basis voor verdere onderhandelingen met het Vlaamse Loodswezen. De gesprekken over de optimalisatie zullen terug worden op gang gebracht. Die oefening is nauw verweven met de problematiek van de loodsgeldtarieven. Daarom wordt dit overleg uitgebreid tot een overleg met alle betrokken stakeholders, dus de havenbedrijven, maar ook de bedrijven die de haven gebruiken.

2.34. Verwijlintresten

Met ingehouden blijdschap deelt de minister mee dat er op dit ogenblik een daling is van de betaalde verwijlintresten ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Het is nog niet duidelijk of dat een structureel gegeven is of iets eenmaligs en toevalligs en of het wel effectief te danken is aan de maatregel die is genomen.

2.35. Taxisector

De vraag van Lode Ceysens of de minister openstaat voor innovatie in de taxi-sector, beantwoordt hij met een volmondig 'ja'. Er wordt gewerkt aan een nieuw ontwerp van Taxidecreet. Het uitgangspunt daarbij is enerzijds vereenvoudiging, maar anderzijds ook heel duidelijk gelijke wetten voor gelijk werk.

2.36. Inbreng lokale overheden

De samenwerkingsovereenkomsten tussen AWV en de lokale overheden zijn een instrument om investeringen te optimaliseren. Het gezamenlijk uitvoeren van projecten met een verdeling van de kosten is een verantwoordelijkheidskwestie. Het is altijd veel beter om lokale besturen mee te nemen in een investering en lasten en lusten te delen. De minister oordeelt dat, als er voor een specifieke ontwikkeling ingrijpende aanpassingen moeten gebeuren aan het wegennet, er daarvoor een deelname in de kostprijs kan worden gevraagd.

Die projecten worden zichtbaar gemaakt in het investeringsprogramma door aan te geven in welke projecten er medefinancierders worden betrokken. Er is geen vast budget vastgelegd. Omdat het geen vaste post is, kan je het niet zo terugvinden in de begroting. Er wordt steeds ad hoc bekeken waar samenwerking mogelijk is.

3. Aanvullende vragen en antwoorden

3.1. Aanvullende opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Wat het fietsbeleid betreft, herhaalt *Joris Vandenbroucke* wat CD&V heeft gezegd. Dirk de Kort zei dat de minister zich gelukkig mocht prijzen omdat hij kan bouwen op stevige fundamenten voor zijn mobiliteitsbeleid dankzij zijn voorganger. Wat minister Weyts zegt over dat beleid, is nochtans niet bepaald een compliment voor zijn voorganger, met name dat er eigenlijk geen globaal Vlaams fietsbeleid bestaat.

Hij wil niet worden afgerekend op het IFI dat zijn voorganger heeft gelanceerd. Dat is volgens hem niet meer dan een wenslijst. Nochtans werden daar concrete en geplande projecten in opgenomen, die bij naam werden genoemd en waarin 300 miljoen euro zou worden geïnvesteerd. Joris Vandenbroucke concludeert dat het plan ofwel onhaalbaar was, ofwel niet meer dan een wenslijst.

Hij vindt het positief dat minister Weyts een Vlaams fietsbeleidsplan opstelt met concrete doelstellingen binnen een globale strategie. Hij juicht ook toe dat de minister gemeenten ondersteunt en de op hun grondgebied heel belangrijke fietspaden voor 100 procent financiert. Vraag is wel wat het totaalbedrag is dat in 2016 zal worden geïnvesteerd in Vlaamse fietsinfrastructuur.

Wat het openbaar vervoer en de PSO-verordening betreft, zegt de minister niet te willen verzanden in een zijdelingse discussie. Het is het belang van de reiziger dat voorop staat. Het is precies in het belang van die reiziger dat de Vlaamse Regering duidelijke taal moet spreken. Joris Vandenbroucke hoopt dat dit voor het einde van het jaar gebeurt, wanneer een conceptnota Basisbereikbaarheid wordt ingediend. Zal de minister De Lijn aanduiden als interne operator of zal hij opteren voor een systeem waarbij op de markt wordt gegaan om collectief vervoer te organiseren? Joris Vandenbroucke vindt dat een fundamentele keuze die een impact heeft op de verwachtingen van de reiziger over collectief vervoer in de toekomst.

De minister heeft nogmaals geschetst hoe hij het collectieve vervoersnet van de toekomst ziet, met name in drie lagen: een kernnet, een aanvullend net en de onderkant van het net. Wat die onderkant betreft, verschilt Joris Vandenbroucke van mening met de minister over wie dat moet organiseren. Hij is het wel met hem eens dat, wat die onderkant van het net betreft, het vraagafhankelijk vervoer zoals dat vandaag bestaat met belbussen, geen goed antwoord is op de vraag die wel degelijk leeft in landelijk gebied. Die belbusgebieden zijn veel te klein. Dat is een heel gebruiksonvriendelijk systeem, waarbij men uren op voorhand moet bellen. Joris Vandenbroucke is ervan overtuigd dat er veel betere alternatieven bestaan. Die staan in zijn conceptnota, waarin hij ook verwijst naar buitenlandse voorbeelden in Nederland en Finland.

De minister heeft tien belbusgebieden geschrapt omdat de kost daarvan onverantwoord hoog ligt. Joris Vandenbroucke is er voorstander van om het openbaar vervoer kostenefficiënt te organiseren, maar de minister schrapt een aantal zaken zonder dat er een alternatief in de plaats komt. Hetzelfde geldt voor het nachtnet in Antwerpen, dat werd geëxploiteerd met een bijzonder lage kostendekkingsgraad. Maar het aantal reizigers van dat nachtnet is de afgelopen jaren met 30 procent gestegen tot 50.000 gebruikers per jaar. Het schrappen van dat nachtnet levert De Lijn een besparing van 250.000 euro per jaar op. En ook hier is geen alternatief voorhanden. De Vlaamse Regering heeft echter wel geld gevonden om cadeaucheques te geven aan mensen die zich een wagen van 75.000 euro kunnen permitteren. Dat is tekenend voor de manier waarop minister Weyts kijkt naar de vervoersbehoeften van verschillende mensen.

Wat betreft de tariefverhogingen wil de minister werken zoals voorheen: de raad van bestuur doet een voorstel, en dan kijkt men wat men ermee doet. De minister heeft al laten doorschemeren dat hij het voorstel van de raad van bestuur zal goedkeuren. In de ogen van Joris Vandenbroucke gaat het recentste voorstel van de raad van bestuur veel verder dan een loutere indexering op basis van kostenstijgingen. De minimale aanpassing is 2 procent, de maximale, afhankelijk van het vervoersbewijs, is 30 procent. Het klopt dat de tickets niet worden verhoogd, maar die zijn al in februari dit jaar verhoogd met 2,5 procent. Het zou er nog maar aan ontbreken dat de tickets opnieuw worden verhoogd.

De minister zegt dat de tariefverhogingen een groot succes zijn, maar hij meet succes enkel en alleen af tegen een verhoogde kostendekkingsgraad, niet aan het aantal mensen dat hij kan verleiden om het openbaar vervoer te gebruiken. Dat aantal is al vijf jaar in dalende lijn. Het ziet er inderdaad naar uit dat de daling in 2015 zeer beperkt zal zijn, min 0,3 tot min 0,4 procent. Joris Vandenbroucke hoopt dat de minister die trend kan ombuigen.

In de internationale benchmarkstudie²⁶ is de kostendekkingsgraad echter geen indicator voor de efficiëntie van het openbaar vervoer. De reële kost die verbonden is aan een bus- of tramrit van een kilometer, is niet hoger dan in het buitenland. De overheadkost van De Lijn is de laagste van alle Vlaamse departementen. De Lijn is een efficiënt en slank bedrijf, zoals de minister in het begin van het debat zeer omstandig heeft toegelicht. De kostendekkingsgraad is de weerspiegeling van een politieke keuze waarbij je beslist wie de factuur betaalt: in welke mate vraag je aan de reizigers om die te betalen, en in welke mate laat je de kostprijs betalen uit de algemene middelen en vraag je een bijdrage van alle Vlamingen naar draagkracht? Het standpunt van sp.a daarover is anders dan dat van de minister.

De minister maakt een karikatuur van het standpunt van sp.a over het openbaar vervoer, stelt Joris Vandenbroucke, en verwijst daarvoor naar zijn conceptnota.²⁷ Hij heeft wel een onderbouwd alternatief neergelegd, gestoffeerd met talrijke cijfers. Ook maakt de minister een karikatuur van de stadsbesturen in Brugge en Hasselt. TTB heeft inderdaad burgemeester Renaat Landuyt aangeschreven, zeggende dat er in de toekomst te weinig bussen zullen zijn. Hij wil de karikatuur weerleggen met de brief van het Brugse stadsbestuur gericht aan TTB. In dat antwoord wordt duidelijk dat sp.a waar ze bestuursverantwoordelijkheid draagt, gaat voor meer en beter openbaar vervoer.

De burgemeester van Brugge schrijft dat binnen het mobiliteitsbeleid een belangrijk uitgangspunt de keuze is voor lichter verkeer, kleine bussen dus, en minder verkeer, autoluwe winkelstraten in de binnenstad. Het stadsbestuur streeft dus naar een lichter openbaar vervoer met kleine bussen in de binnenstad. Het huidige stersysteem van bediening wordt bijgestuurd. Specifiek voor de centrumbediening zijn verschillende scenario's bekeken. Voor De Lijn zijn hierbij volgende randvoorwaarden essentieel: minimum het huidige reizigersniveau moet behouden blijven en minimum het centrum van Brugge moet worden bediend. Het is de betrachting van alle betrokken partijen om Brugge autoluw te maken, zonder voorbij te gaan aan de 11 miljoen reizigers die De Lijn jaarlijks wil vervoeren met de stadlijnen. Het college van burgemeester en schepenen aanvaardde het voorstel van De Lijn op 11 mei 2015. Het punt dat gemaakt wordt, is dus: een betere busontsluiting van de binnenstad.

Voorts schrijft de burgemeester dat het nieuwe scenario van De Lijn niet langer voorziet in een buslijn langs de Katelijnestraat, maar via de Dijver naar de Gentpoort en de Kruispoort. Op die manier worden de Kruispoort- en Gentpoortwijk beter ontsloten.

Een derde punt in de brief is meer bussen rond het centrum. Er wordt gestreefd naar minder en kleinere bussen in de binnenstad en vlottere verbindingen tussen de deelgemeenten en het station. Naar aanleiding van het voorstel van een nieuwe exploitatievorm van De Lijn, dringt het stadsbestuur er nog steeds op aan om alle lijnen in het centrum te ontdubbelen waardoor telkens één lijn rechtstreeks het station aandoet en de andere lijn alsnog door het centrum blijft rijden. Op lange termijn streeft de stad naar een openbaarvervoersscenario waarbij de bussen via de verschillende invalssassen tot de R30 rijden. Ter hoogte van de haltes langs de R30

²⁶ *Parl. St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 446/1.

²⁷ *Parl. St.* VI.Parl., 2014-15, nr. 335/1-2.

kan worden overgestapt op kleinere bussen waarmee de passagiers de beoogde bestemming in de binnenstad kunnen bereiken. De locaties die goed ontsloten zijn door het openbaar vervoer, kunnen ruimtelijk verdichten zodat er ten gevolge van een toenemende vervoersvraag een performanter aanbod kan worden aangeboden.

Joris Vandenbroucke hoopt dat met de inhoud van deze brief de minister en de collega's gerustgesteld zijn, alsook TTB. Ook wat betreft Hasselt leeft blijkbaar de indruk dat de socialisten het openbaar vervoer willen verminderen. Niets is minder waar. De vraag van de schepen aldaar is om werk te maken van een betere doorstroming zodat je met minder voertuigen toch eenzelfde frequentie kunt aanbieden. Dat is een vraag die bijvoorbeeld ook leeft bij De Lijn in Antwerpen. Dat ontlast de stad van doorrijdend verkeer door openbaar vervoer, vervuiling en dergelijke meer, zonder dat de reiziger aan comfort moet inboeten of dat het aanbod wordt verminderd. Het budget voor doorstromingsprojecten stijgt volgend jaar helaas niet betekenisvol. Hij hoopt dat dat de komende jaren wel zal gebeuren.

De minister heeft het gehad over de te verwachten inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2016. Het netto saldo bedraagt 73 miljoen euro in de algemene middelen en er zit 41 miljoen euro in een provisie bij Financiën en Begroting die in principe naar MOW zal gaan, als de inkomsten niet tegenvallen. Als die 41 miljoen euro wordt toegewezen aan MOW, welke uitgaven zal de minister daarmee financieren? Joris Vandenbroucke vraagt dat om te kunnen nagaan of Vlaanderen binnen de Europese Tolrichtlijn blijft die zegt dat 15 procent van de inkomsten moet worden aangewend voor infrastructuur.

De toekomstschets vindt Joris Vandenbroucke tekenend. Volgens de minister kunnen de netto inkomsten voor MOW toenemen tot 151 miljoen euro, maar er zal nog 181 miljoen euro vloeien naar de algemene middelen. Het is duidelijk dat het grootste gedeelte van de 151 miljoen zal worden aangewend voor het financieren van een coherent logistiek beleid. Dat zijn maatregelen voor de vrachtwagensector en 100 miljoen euro voor infrastructuur. Het bedrag zal dus integraal worden gebruikt voor beton en de vrachtwagensector. Joris Vandenbroucke betreurt dat de minister het advies van de MORA naast zich neerlegt en dat hij geen middelen aanwendt voor andere vervoersmodi voor zowel vracht- als personenvervoer. De middelen zijn er, maar de minister heeft zich niet alleen laten uitkleden door de vrachtwagensector maar ook door minister Turtelboom, die haar hand heeft gelegd op 181 miljoen euro. Had de minister een groter deel naar zich toe getrokken, dan had hij werk kunnen maken van de belofte uit het regeerakkoord om meer te investeren in fietsinfrastructuur en openbaar vervoer.

Joris Vandenbroucke is blij dat de weggevallen wegen van het betolde netwerk uit het voorontwerp van decreet zullen worden gemonitord op het vlak van sluiptverkeer. Ook lokale besturen kunnen een monitoring opzetten en zullen daarbij begeleid en ondersteund worden door het departement. Wanneer zal de nulmeting afgerond zijn? Wanneer komt er een eerste evaluatie van de impact van de kilometerheffing? Op basis daarvan kan het parlement beslissen om wegen toe te voegen aan het betolde wegennet. Het is inderdaad een ingewikkelde oefening om de indicatoren te ontwikkelen. De minister had zich dat kunnen besparen door niet zoveel wegen te schrappen op vraag van de vrachtsector.

Inzake de kilometerheffing voor personenwagens maakt de minister het zeer terechte punt dat veel mensen in de spits gaan staan, terwijl ze een alternatief hebben of op een ander moment kunnen rijden. Joris Vandenbroucke vindt het dan ook jammer dat een groot deel van het investeringsbudget nog altijd wordt aangewend voor het accommoderen van de piekvraag. Er bestaat een heel goede manier om het verkeer beter te spreiden in de tijd of om mensen te bewegen naar een alternatief, namelijk het project van spitsmijden zoals in Nederland. Sp.a heeft

dat voorgesteld, maar dat is op een koude steen gevallen. Het zou nochtans de moeite zijn om het uit te testen en als gedragssturing te gebruiken tijdens deze regeerperiode. De kilometerheffing voor personenwagens komt er immers deze zittingsperiode niet meer. Gelukkig heeft de Antwerpse schepen van Mobiliteit het licht gezien. Hij kijkt naar Rotterdam waar het initiatief verkeersonderneming.nl is opgericht door de stad, het havenbedrijf en verschillende private bedrijven om na te gaan hoe de spits kan worden verlicht. Spitsmijden is een van de vlaggenschepen van dat samenwerkingsverband. Joris Vandenbroucke hoopt dat het Antwerpse stadsbestuur wel zal doen wat de Vlaamse Regering weigert, namelijk spitsmijden onderzoeken.

Wordt er bij de kilometerheffing voor personenwagens enkel uitgegaan van een scenario van een volledig gebiedsdekkende kilometerheffing, of worden er verschillende scenario's bestudeerd, zoals een congestieheffing rond bepaalde stedelijke regio's?

Het verbaast de spreker dat de minister over de supertrucks zegt dat hij niet zal wachten op de evaluatie om een groter en grensoverschrijdend proefproject uit te rollen. In het regeerakkoord staat nochtans dat het toepassingsgebied voor lange en zware vrachtwagens maar uitgebreid zal worden na een positieve evaluatie. Hij zou graag hebben dat de minister zich aan het regeerakkoord houdt en een positieve evaluatie op tafel legt alvorens verdere stappen te zetten, ook in het belang van de verkeersveiligheid.

De minister heeft niet geantwoord op zijn vraag over de bijlagen van de beleidsbrief, waarin Joris Vandenbroucke het oprichtingsdecreet van De Lijn zag staan als een van de aan te passen decreten. In het licht van de basisbereikbaarheid moet het decreet op het personenvervoer worden gewijzigd, maar voor het eerst komt ook het oprichtingsdecreet van De Lijn ter sprake. Waarom staat dat in het lijstje?

3.2. Aanvullende opmerkingen Björn Rzoska

Björn Rzoska dankt de minister voor het heel uitgebreid antwoord. Hij is blij dat er nu duidelijkheid is over het cijfer van BAM, en dat hij een fout uit de begroting heeft kunnen halen. Hij had gehoopt dat het het laagste bedrag zou zijn, niet het hoogste. Hij is immers helemaal geen fan van BAM. Hierop verwijst de minister naar de fietsbruggen. Björn Rzoska repliceert dat die inderdaad wel zijn meug zijn, maar dat die de facto ook opgenomen zijn in de alternatieven voor het BAM-tracé. Hij begrijpt dat de minister allerlei groene laagjes op het project wil leggen: fietsen, meer groen in de stad en zo meer. Het is een riedeltje dat de minister al twee keer heeft herhaald, iets wat ook de burgemeester van Antwerpen probeert te doen. De spreker wil hier niet in meegaan, want ook in de alternatieven is in allerlei lekkere dingen voorzien voor fietsers en voor mensen die zich op een andere manier verplaatsen.

Hij wil het ook nog even hebben over het Pendelfonds en het eenmalige project van 500.000 euro voor I-Bus. Dat bedrag, dat er bij de begrotingsaanpassing werd uitgehaald, staat er voor 2016 niet opnieuw in. Is de conclusie dan dat de minister dit, goede, project zal verlengen, dat de middelen ergens anders in de begroting zitten? Of loopt het af en zit er 500.000 euro minder in het Pendelfonds?

Björn Rzoska dankt de minister omdat hij technisch heeft aangegeven wat de artikelen zijn waar de fietsinvesteringen onder zitten. Het antwoord verbaast echter ook. De vorige Vlaamse Regering investeerde in een fietsmanager en sindsdien is er ook een Fietsberaad. Het is verwonderlijk dat de minister zegt niet echt een zicht te hebben op wat er lokaal en provinciaal speelt. Jarenlang heeft het parlement geprobeerd om er een zicht op te krijgen; het leek erop dat het er op een bepaald moment ook was. Het is vreemd dat de minister nu zegt dat hij de puzzelstukken

nog moet samenleggen om daarna pas te zien wat er op vlak van fietsinvesteringen is gebeurd. De vorige Vlaamse Regering maakte nochtans een punt van de fietsinvesteringen en communiceerde er regelmatig over: wellicht werd het parlement om de tuin geleid. Björn Rzoska is alleszins blij dat de minister blijft herhalen dat hij een potentieel ziet in alles wat met fietsen te maken heeft.

Wat de doorstroming betreft heeft de minister Björn Rzoska niet tevreden kunnen stellen. De minister heeft het budget toegelicht en heeft gezegd dat hij daarin zal investeren. Een aantal mobiliteitsspecialisten hebben er in het verleden al op gewezen dat op het moment dat aan de doorstroming wordt gewerkt, zelfs met minder materieel dezelfde frequentie gehaald kan worden en dat daarbij zelfs het aanbod voor de reiziger gestroomlijnd kan worden. De spreker komt dan altijd weer uit bij het project in Antwerpen, dat het meest tot de verbeelding spreekt. De Lijn heeft dat zelf uitgerekend voor één bepaalde lijn. Het filmpje ging snel viraal. Het bevestigde dat, indien er gewerkt zou worden aan de doorstroming, die specifieke lijn een pak vlotter zou verlopen en er bovendien 1 miljoen euro bespaard zou kunnen worden.

Björn Rzoska hoort de minister enerzijds wel zeggen dat hij erin blijft investeren, maar anderzijds merkt hij dat het investeringsbudget de afgelopen jaren weinig evolutie heeft gekend. De minister heeft er de taskforce opnieuw voor geactiveerd en de spreker had dan ook liever concretere antwoorden gehoord op basis van wat uit de taskforce is gekomen. Hij wil graag weten welke projecten aangepakt zullen worden, want hij denkt dat met de 17,7 miljoen euro niet echt werk gemaakt kan worden van de doorstroming. Hij is het eens met de mobiliteitsspecialisten die stellen dat met de doorstroming het materieel veel efficiënter ingezet kan worden en dat het aanbod zelfs kan worden uitgebreid zonder dat dit extra geld kost. Hij kreeg hier graag wat meer concrete info over.

Björn Rzoska merkt op dat alles wat te maken heeft met de ticketing en De Lijn noch in de beleidsbrief, noch in de begroting voorkomt. Een geïntegreerd systeem dankzij een MOBIB-kaart zet mensen ertoe aan het openbaar vervoer te gebruiken, op voorwaarde dat men maatwerk aanbiedt. Dat idee staat volgens hem enigszins haaks op een vraaggestuurde aanpak van het openbaar vervoer, waar de minister het over heeft. Björn Rzoska begrijpt dat laatste, zeker wanneer het gaat over de veeleer landelijke gebieden. Op dat vlak moet zonder taboes worden gediscussieerd over een efficiëntere aanpak van 'the first and the last mile'. Maar met een operationele MOBIB-kaart kan vervoer op maat worden aangeboden.

Björn Rzoska is tevreden over het antwoord van de minister over het Verkeersveiligheidsfonds. Begrotingsruiters zijn op dat punt legitiem. De minister heeft bij de minister van Financiën en Begroting terecht afgedwongen dat de middelen naar Mobiliteit en Openbare Werken moeten komen.

Björn Rzoska begrijpt niet dat de minister het project met de supertrucks uitbreidt nog voor de evaluatie er is. Die uitbreiding staat volgens hem ook haaks op de terechte ambities om de binnenvaart te promoten. Hij herinnert eraan dat 80 procent van de bedrijven zich op minder dan 10 kilometer van een waterweg bevinden, wat dus betekent dat er veel mogelijkheden voor de binnenvaart zijn. Björn Rzoska stelt dat de minister in zijn fractie een bondgenoot heeft om daarop in te zetten. Volgens hem moet de minister, gezien de mobiliteitsproblemen, gaan voor duidelijke keuzes, en niet voor een versnipperd en-enbeleid. Ten slotte is hij blij dat de minister het meerjarig investeringsplan op tafel zal leggen.

3.3. Aanvullende opmerkingen van Annick De Ridder

Annick De Ridder antwoordt Björn Rzoska dat de Oosterweelverbinding met zich meebrengt dat het viaduct van Merksem wordt afgebroken, wat de leefbaarheid in de buurt en het fietsverkeer ten goede komt.

Ze zegt Joris Vandenbroucke dat het niet moeilijk is om te spreken over dalingen van de reizigersaantallen van De Lijn wanneer hij vergelijkt met de cijfers uit het verleden, want die zijn nattevingerwerk. Zo ging men ervan uit dat men in een stedelijk gebied met een abonnement per maand 90 reisbewegingen met het openbaar vervoer maakte, tegen 52 reisbewegingen per maand in een landelijk gebied. Ze stelt voor dat men de tellingen van het ReTiBo-project afwacht. De studie van Cathy Macharis²⁸ toont volgens haar aan dat de bijdrage – zolang die redelijk is – niet determinerend is voor een wijziging van het verplaatsingsgedrag. Stiptheid en doorstroming zijn belangrijke factoren die tot een gedragswijziging kunnen bijdragen. Volgens Annick De Ridder wegen beide factoren zwaarder door dan het op zich staande bedrag dat men vraagt voor die verplaatsing. Uit internationale benchmarking blijkt zeer duidelijk dat onze tarieven zeer betaalbaar zijn.

De minister stelt dat begin 2016 de resultaten van Minder Hinder voorhanden zullen zijn. Annick De Ridder herhaalt dat ze het in haar vraag daarover over Vlaanderen heeft. Zij gaat ervan uit dat de minister het ook over Vlaanderen heeft.

Annick De Ridder is verheugd dat het dossier van de IJzeren Rijn uit het slop is getrokken. Zij hoopt dat de onderhandelingen eindelijk voor een doorbraak zullen kunnen zorgen. Volgens haar trekt minister Weyts het dossier in de juiste richting.

Minister Weyts antwoordde niet te weten of de app voor Blue-bike lokaal kan worden toegepast en dat het ervan afhangt waar de parking staat. Annick De Ridder stelt vast dat dit in Antwerpen al volledig is uitgerold voor Velo.²⁹

Dan is er de vraag om in de conceptnota Basisbereikbaarheid oog te hebben voor het TOV-biljet. Dat is in Antwerpen een tijd geleden ingevoerd. Het gaat om een mogelijkheid om het nachtvervoer betaalbaar te houden. Als men met een nachtbus of een belbus komt tot prijzen van 30 of 40 euro per rit per reiziger, dan is dat volgens Annick De Ridder niet houdbaar. Maar daarom mag de Vlaamse Regering het niet loslaten. Daarom is het TOV-biljet volgens haar een initiatief waarmee in de basisbereikbaarheidsoefeningen rekening moet worden gehouden.

Annick De Ridder zegt een beetje in de war te zijn over het Saeftinghedebebat. Minister Schauvliege had in de plenaire vergadering³⁰ aangekondigd dat ze met zeer concrete juridische pistes naar de Vlaamse Regering zou komen, om te bekijken hoe dat dossier opnieuw vlot kan worden getrokken. Maar uit een klein berichtje bleek dat er niets gebeurde en dat de Vlaamse Regering ervan uitging dat ze in dat dossier sterk genoeg staat. Nu zou dat niet juist zijn. Annick De Ridder vraagt minister Weyts om bij zijn collega om duidelijkheid te vragen.

Annick De Ridder vindt het goed dat ReTiBo in 2016 verder wordt uitgerold. Zij vraagt om dat ook op te nemen in de conceptnota en om in het verdere decreetgevende werk dat minister Weyts eraan zal wijden, rekening te houden met de meetgegevens. Het beleid moet daarop worden afgestemd.

3.4. Aanvullende opmerkingen van Lode Ceysens

Lode Ceysens verheugt er zich over dat het indicatieve meerjareninvesteringsprogramma van AWW aan het parlement zal worden overhandigd. Hij herhaalt voor wie dat allemaal belangrijk is: voor het eigen mobiliteitsbeleid maar ook voor alle stakeholders, betrokkenen, nutsvoorzieningen, wegenbouwers, lokale besturen enzovoort. Andere zaken worden er ook concreter door.

²⁸ A. De Witte en C. Macharis, "Pendelen naar Brussel: hoe aantrekkelijk is 'gratis' openbaar vervoer?", *Brussels Studies*, nummer 37, 19 april 2010, www.brusselsstudies.be.

²⁹ [Http://www.velo-antwerpen.be](http://www.velo-antwerpen.be).

³⁰ *Hand.* VI.Parl. 2015-16, plenaire vergadering van 25 november 2015, p. 20-23.

Lode Ceyskens blijft er stellig van overtuigd dat het parlement in het verleden niet bedrogen is. Maar inderdaad, het IFI leek hem toch een vrij concreet programma: het ging over projecten die volledig klaar waren en waarvoor de budgetten al vrijgemaakt waren in het meerjarenprogramma. Daarom is hij blij dat dat programma er opnieuw zal zijn. Hij wil wel weten wanneer het er juist zal zijn. Liefst komt het er niet vlak voor de stemming, zodat het nog grondig kan worden doorgenomen.

Minister Weyts heeft op de vraag van Lode Ceyskens betreffende de conceptnota Personenvervoer geantwoord dat hij eraan werkt. Lode Ceyskens herhaalt zijn vraag naar de timing. In de beleidsbrief leest hij dat die conceptnota er in het najaar van 2015 zal zijn als er wordt verwezen naar de in het parlement aangenomen resolutie (beleidsbrief p. 73), maar dat dit het voorjaar 2016 wordt als de beleidsbrief het heeft over het 'gelijk speelveld voor taxisector en private verhuur' (p. 66).

Lode Ceyskens stelt vast dat met betrekking tot de spoorvisie zijn angst wordt bevestigd door wat minister Weyts zegt: de investeringsfiches moeten nog allemaal worden voorgelegd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. Betekent dat automatisch dat de timing die vooropgesteld was, voorjaar 2016, daardoor wordt verlaet, of blijft dit nog altijd de ambitie?

De doorstromingsmaatregelen voor de Noord-Zuidverbinding in Limburg zouden op korte termijn starten. Wat houdt dat in?

Vlaanderen zet de grondverwervingen voor die Noord-Zuidverbinding voort. Zijn de budgetten ter zake sluitend? Vorig jaar was dat nog niet het geval. Dat hoefde niet; men moet niet alles tegelijk aankopen.

De spreker had een vraag om uitleg ingediend over de veilige berm. Er werd hem gevraagd om die vraag te berde te brengen in de bespreking van begroting en beleidsbrief. Kan de minister daar een antwoord op geven?

De MAV's worden niet uitgebreid. Dat komt aan bod bij de basisbereikbaarheid. Kan dat andersom worden bekeken? Kan de MAV een rol spelen in een bredere basisbereikbaarheid? Kan dat een van de proeftuinen zijn?

3.5. Aanvullende opmerkingen van Mathias De Clercq

Mathias De Clercq heeft het over de Gentse lijn 7. Die zou de hoogste prioriteit krijgen in de tramontwikkeling en -evolutie op Gents grondgebied. De minister heeft daar zeer positief op geantwoord. Het gaat vooruit; de voorbereidende studies zijn afgerond. Het moet nu worden vastgelegd in een investeringskrediet. De minister toont voluntarisme. De spreker zal dit dossier opvolgen.

Lijn 204 in de Gentse zeehaven blijft een prioriteit in het kader van de Vlaamse spoorwegstrategie. Maar de Vlaamse vertegenwoordiger in de investeringscel voor de spoorwegen is nog niet aangeduid. De minister gaf de reden daarvoor. Voor de spreker moet er snel een vertegenwoordiger komen zodat de prioriteiten kunnen worden voorgedragen en verworven.

Open Vld zal de evolutie van de verwijlntresten opvolgen. Gelukkig is er toch al een daling. Er moet goed worden gemonitord of dat toevallig gebeurde, of ten gevolge van de door Filip Boelaert aangekondigde acties.³¹ Hopelijk is het dat laatste, zodat Vlaanderen daar structureel werk van kan maken. Hier wordt over veel noden en keuzes gesproken. De miljoenen die daar kunnen bespaard worden aan intresten,

³¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 586/1.

kunnen nuttig worden ingezet, niet ten koste van de belastingbetaler, maar in het belang van de belastingbetaler en de burger.

3.6. Aanvullende opmerkingen van Koen Daniëls

Koen Daniëls vindt dat met een nulmeting moet worden nagegaan of op de gewestwegen die niet of nog niet in de kilometerheffing zitten, sluisverkeer waargenomen wordt. Dat is belangrijk voor de Vlaamse overheid en voor de lokale besturen die zo'n gewestweg in hun gemeente hebben.

In de beleidsbrief staat dat de mobiliteit in en rond de Waaslandhaven en in de hele regio moet worden verbeterd. Dat klopt. Het Waasland zit natuurlijk gekneld tussen de E17 en de E34. De Oosterweelverbinding mag niet stoppen aan de grens van de provincie Antwerpen in Zwijndrecht. De files staan in Melsele, Waasmunster, Haasdonk en dergelijke. Het verhaal is ruimer. Er werd al op gewezen, dat als de mobiliteit in Antwerpen opgelost geraakt, het geen zin heeft dat de mensen stilstaan in het Waasland en pas kunnen beginnen te rijden vanaf Zwijndrecht. Dat is ook van groot belang voor de Waaslandse dorpskernen. De spreker kijkt uit naar de projecten die dat moeten realiseren.

3.7. Aanvullende opmerkingen van Dirk de Kort

Dirk de Kort bedankt de minister voor het feit dat de commissie het meerjaren-investeringsprogramma van AWV daadwerkelijk zal krijgen, en voor de inspanningen die hij wil doen om de begroting leesbaarder te maken. Het is immers van belang om in alle helderheid en transparantie en op een goede manier politieke keuzes te kunnen maken, ook voor de toekomst. Aan de hand van de antwoorden van de minister worden een aantal keuzes duidelijk. Het stemt Dirk de Kort tevreden dat bijvoorbeeld met betrekking tot de kilometerheffing voor personenwagens daadwerkelijk degelijk studiewerk wordt verricht. Dat is een belangrijke stap in de goede richting.

Het is hem echter nog niet duidelijk welke extra middelen er zullen komen voor wegeninfrastructuur. De minister had gezegd dat er in totaal tot hiertoe ongeveer 350 miljoen euro werd geïnvesteerd en dat in de toekomst de opbrengst van de kilometerheffing daar zal bijkomen. Voor dit jaar komen er echter enkel de FFEU-middelen bij, en hij begrijpt dat die FFEU-middelen in de toekomst veeleer zullen worden aangewend voor de financiering van onder meer de sluis Gent-Terneuzen en niet meer voor meer wegenwerken.

Hij verwijst naar zijn vraag over lage-emissiezones en het plaatsen van verkeersborden. Daarover is er immers een hele polemiek ontstaan in Nederland. Is er hier wél overleg met het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken over de vraag over welke borden het moet gaan en waar die mogen worden geplaatst? Door heel die discussie in Nederland krijgt men daar immers weer een veelheid aan borden.

3.8. Aanvullende antwoorden van minister Ben Weyts

De *minister* stelt dat men een goede poging heeft gedaan om een en ander te duiden als kritiek op zijn voorganger. Dat klopt niet. Soms moet men echter verbeteren waar dat mogelijk is, en dat heeft niets te maken met het uiten van enige kritiek ten aanzien van Hilde Crevits of wie dan ook. Hij houdt gewoon alles tegen het licht.

Hoeveel wordt er in fietsinfrastructuur geïnvesteerd? De minister heeft altijd gezegd dat 90 miljoen euro zijn ambitie was ter zake, waarbij er de volgende jaren geld bij zou moeten komen. Vandaag is dat een verrekening. Het is het Rekenhof dat die opmerking heeft gemaakt en dat zelf is begonnen met een studie ter zake. Er

is nu eenmaal gewoon sprake van investeringen op verschillende niveaus, namelijk door gemeenten, provincies en de Vlaamse overheid, met participaties wederzijds. Ook is er sprake van werkzaamheden waarbij de fietscomponent altijd moet worden geïsoleerd. De minister dringt er immers steeds meer op aan dat, als er wegwerkzaamheden plaatsvinden, men ook de verkeersveiligheid en de toestand van de fietspaden zou bekijken. Dat zit in één aanneming, in één bedrag, zodat men vervolgens achteraf de specifieke investering in fietsinfrastructuur moet gaan isoleren.

Dat maakt dat er vandaag een post-factumrekening wordt gemaakt. De minister gaat ervan uit dat men opnieuw op 90 miljoen euro zal uitkomen. Met schriftelijke vragen werd regelmatig naar de tussenstand gevraagd. Dat blijft echter een manco. Men moet gewoon bekijken hoe dat duidelijker kan. Hij meent echter dat men altijd met de net geschetste beperking zal kampen, aangezien er sprake is van diverse partners.

De minister vindt wel dat het Fietsberaad meer moet worden ingeschakeld. Dat is nog pril, maar het is misschien een mogelijkheid. Los van het budgettaire plaatje dat dit uiteindelijk oplevert, wil hij vooral bekijken hoe een en ander meer kan worden gecoördineerd en hoe gemeenten kunnen worden gestimuleerd en verleid om te investeren in fietsinfrastructuur, bijvoorbeeld door soms te voorzien in een financiering voor honderd procent als er sprake is van echt belangrijke missing links in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, zeker als het gaat over fietsostrades.

Dan is er de duiding bij het beleid van de gemeentebesturen van Brugge en Hasselt. De minister stelt enkel te trachten een antwoord te geven op de karikatuur die erop neerkomt dat De Lijn in de afgrond wordt gestort door besparingen en schrappingen allerhande. Joris Vandenbroucke heeft erkend dat sommige belbussen inderdaad moeten worden geschrapt. Dat is zeer goed. Dan rest hem wat het schrappen betreft enkel nog dat ene nachtnet, waarmee men is gestopt door het wegvallen van de private sponsoring. Men zit daar met een grote kostprijs. Is dat dan de grote steen des aanstoots om te zeggen, ook in de pers, dat De Lijn het slachtoffer is van besparingen en het schrappen in de exploitatie? De minister heeft niet horen herhalen dat De Lijn 22 miljoen euro bespaart op exploitatie en investeringen, wat daarvoor in de pers werd gelanceerd. Hij herhaalt dat dat nonsens is, omdat men enkel naar de dotatie kijkt en men het eenmalig terugdraaien van het BAM-geld, van de 13 miljoen euro en ook nog eens de extra gegenereerde inkomsten verzwijgt, zodat de investeringen voor De Lijn in totaal uiteindelijk stijgen. Ondanks het besparingsklimaat zorgt de minister ervoor dat de investeringen voor De Lijn stijgen: dat is het correcte verhaal. Voor minister Weyts is de conclusie dat er niet wordt gehakt in het aanbod, ondanks het feit dat sommige socialisten op lokaal niveau pleiten voor minder bussen.

Er wordt gezegd dat de kilometerheffing 'maar' een stijging van de investeringen van 100 miljoen euro of 30 procent mogelijk maakt, maar de minister betwijfelt of er ooit een grotere stijging heeft plaatsgevonden. Hij verwijst naar de invoering van het eurovignet in 1995. Toen is welgeteld nul euro van de inkomsten ervan afgeleid naar het budget voor Mobiliteit en Openbare Werken. De Vlaamse minister van Mobiliteit was toen Eddy Baldewijns; de federale minister van Verkeer was Elio Di Rupo, die medio 1995 werd vervangen door Michel Daerden. Toen gingen de volledige inkomsten naar de algemene middelen, vandaag gaat 100 miljoen van de 315 miljoen euro linea recta naar investeringen in de weginfrastructuur.

De minister deelt de bezorgdheid over het ontwijkgingsgedrag op niet-betolde wegen. De evaluatie ter zake zal vrij snel doorgevoerd worden. Alle gegevens zullen gebundeld worden in maart 2016. Dat zal rond zijn tegen de start op 1 april. Eerst volgt er een gewenningsperiode en een normalisatie van de vervoersstromen,

maar al in het najaar van 2016 zal er een monitoring gebeuren, om dan eind 2016, begin 2017 te evalueren. Minister Weyts gaat ervan uit dat het proefproject personenwagens volledig dekkend is, maar dat is afhankelijk van het resultaat van de onderzoeksopdracht en van wat nu in de markt wordt gezet.

Over de LZV's staat in het regeerakkoord inderdaad dat er pas een nieuw project zal worden uitgerold na de evaluatie van de bestaande proefprojecten, maar dat belet niet dat er al over mag worden nagedacht. Op die manier kan er op het moment van de evaluatie meteen geschakeld worden.

Voorts bevestigt de minister dat het I-Bus-project wordt verlengd.

Combimobiliteit is voor minister Weyts de basisboodschap. Daarbij wordt uitgegaan van het gebruik van de wagen, want dat is nu eenmaal de realiteit. Dat betekent dat er zowel wordt geïnvesteerd in weginfrastructuur als in de fiets en het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer, door niet te focussen op de factuur, maar op snelheid en comfort. Voor het vrachtverkeer wordt tevens het alternatief van de waterwegen naar voren geschoven, waarvoor de minister heel aantrekkelijke investeringen en innovatieve projecten voor ogen heeft.

Een volgend punt betreft de studie rond minder hinder en de quick wins in het dossier Masterplan 2020 Antwerpen. De minister geeft mee dat de verkeerskundige analyse gebeurd is en dat nu de bouwkundige check volgt. Normaal gezien is die eind februari klaar. Met betrekking tot de juridische stappen voor het Saeftinghedok worden momenteel verschillende pistes onderzocht door het kabinet van minister Schauvliege: herstel van het ruimtelijk uitvoeringsplan, validatie door het parlement, of heropstart via het decreet Complexe projecten.

Minister Weyts was vergeten in te gaan op enkele van de vragen van Lode Ceysens. Wat de timing van het Taxidecreet betreft: in het voorjaar 2016 zou er een conceptnota moeten zijn.

De gunning voor de Noord-Zuidverbinding is gedaan: nu is het dus wachten op de aannemer.

Het concept van de veilige bermten past in de aanpak van de vergevingsgezinde wegen. Sowieso zullen bij de herinrichting van wegen de principes van vergevingsgezinde wegen maximaal worden toegepast. De inrichtingsprincipes van de voorbije decennia kunnen niet volledig worden hersteld. Het is dus niet zo dat alle bomen zullen worden gekapt. De aanwezigheid van bomen zorgt inderdaad voor een aantal positieve elementen. Als een bepaalde boom echt gevaarlijk in de weg staat, moet het kappen ervan kunnen worden overwogen. Een mensenleven is het belangrijkste. Per situatie wordt bekeken wat mogelijk is: plaatselijke wegversmalingen, het plaatsen van een vangrail of een andere afscherming.

De expertise van de MAV's wordt meegenomen in het verhaal van basisbereikbaarheid.

In antwoord op een vraag van Mathias De Clercq verduidelijkt de minister dat er wel een aanduiding, maar nog geen benoeming is gebeurd van de leden van de raad van bestuur van Infrabel en de NMBS. Voor de Investeringscel is dat wel gebeurd. Op operationeel niveau werd Filip Boelaert aangeduid en op strategisch niveau Bart Van Camp.

Koen Daniëls wijst er terecht op dat de ontsluiting die wordt vooropgesteld in verband met de Waaslandhaven moet gericht zijn op de regio Waasland en niet louter op de Waaslandhaven.

Vanaf 2017 is er sowieso 100 miljoen euro extra voor investeringen in de weginfrastructuur dankzij de inkomsten van de kilometerheffing. Daarnaast blijven we beschikken over de middelen van het FFEU. Het is niet zo alsof die in het verleden in hun totaliteit of volgens een vast ritme werden toegekend voor investeringen in de weginfrastructuur, integendeel. Voor dit jaar heeft minister Weyts 50 miljoen euro kunnen vrijmaken voor weginfrastructuur. Vanaf volgend jaar is er de voorafname van 59 miljoen euro voor de sluis van Terneuzen. Dan rest er nog 40 miljoen euro. Er zal ad hoc worden bekeken waar dat kan worden geïnvesteerd, in de hoop dat we kunnen rekenen op 100 miljoen euro om te besteden in het kader van het FFEU.

Er is één type bord erkend voor de lage-emissiezones in het kader van het verkeersreglement. Er is dus geen wildgroei aan borden. Dirk de Kort verwijst naar Nederland, waar de afdeling Mobiliteit stelt dat die borden niet mogen worden geplaatst aan de snelwegen. Daarover gaat de discussie. Vanaf waar worden die zones aangeduid? Dat is de discussie tussen de afdeling Mobiliteit en de lokale besturen in Nederland. Er zijn de minister nog geen problemen gemeld. Hij vraagt het na. Hij heeft voorts begrip voor de terughoudendheid die er altijd is in verband met het plaatsen van borden langs de autosnelweg.

Het lijkt *Joris Vandenbroucke* inderdaad een zeer goed idee om de mobiliteitsplannen op te vragen van stadsbesturen waar socialisten aan boord zijn, omdat ze misschien inspirerend kunnen zijn voor de minister of zijn partijgenoten die in stadsbesturen zetelen zonder socialisten.

De spreker vindt het tekenend dat de minister moet teruggaan tot 1995 om vergelijkingen te maken met het eurovignet waarvan de inkomsten uiteraard veel lager zijn. De minister klopt zich op de borst met een stijging van 30 procent van het investeringsbudget. Het klopt dat dat budget stijgt met 30 procent, maar het is het enige budget dat de minister daarmee doet stijgen. Dat is net het punt dat *Joris Vandenbroucke* wil maken: hij vindt dat de minister een pak meer middelen naar zich toe zou moeten trekken om niet alleen in beton te investeren, maar ook in projecten voor andere modi, zowel voor het personenvervoer als het goederenvervoer.

30 procent is trouwens niet zoveel. *Joris Vandenbroucke* kent socialisten uit het nabije verleden die bepaalde budgetten uit hun beleidsdomein met 150 procent hebben doen stijgen.

Joris Vandenbroucke wijst nog eens op het oprichtingsdecreet van De Lijn, dat in het lijstje van aan te passen decreten staat. Wat doet dat daar? Welke wijzigingen zijn in het verschiet? Volgens minister *Ben Weyts* gaat het over eventuele aanpassingen die nodig zijn in het kader van de basisbereikbaarheid.

III. Indicatieve stemming

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2016 (bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Ben Weyts) wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 10 stemmen tegen 2.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Joris VANDENBROUCKE
Martine FOURNIER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AB InBev	Anheuser-Busch InBev
ANPR	Automatic Numberplate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BBC	beleids- en beheerscyclus
Benelux	België, Nederland en Luxemburg
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
CEF	Connecting Europe Facility
DAB	dienst met afzonderlijk beheer
DINA	Dienst Inruilen Nummerplaat voor Abonnement
DS	nv De Scheepvaart
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
EVA	extern verzelfstandigd agentschap
FAST	files aanpakken door snelle tussenkomst
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investerings- uitgaven
FOD	federale overheidsdienst
GEN	gewestelijk expresnet
gps	global positioning system
I-Bus	Industry-bus Antwerpen
IFI	Integraal Fiets Investeringsplan
Infrabel	Infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorweginet
ITS	intelligente transportsystemen
KB	koninklijk besluit
KPI	key performance indicator
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	milieueffectenrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOBIB	(elektronische) mobiliteitsbibliotheek
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
nv	naamloze vennootschap
OV	openbaar vervoer
P&R	park and ride
pps	publiek-private samenwerking
PSO-verordening	Public Services Obligations (Verordening betreffende het open- baar personenvervoer per spoor en over de weg)
R0	ring rond Brussel
R1	ring rond Antwerpen
ReTiBo	registratie, ticketing en boordcomputer
RIS	Rivier Informatie Service
RSZ	Rijksdienst voor Sociale Zekerheid
SHIP	Strategisch Haveninfrastructuurproject
sms	short message service
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio
STOP	(prioriteit aan) stappen, trappen, openbaar vervoer, personen- wagens
TEC	Transport en Commun (Waalse vervoermaatschappij)

TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TML	Transport & Mobility Leuven
TOV	taxi en openbaar vervoer
TTB	TreinTramBus, Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers
UZ	universitair ziekenhuis
VAK	vastleggingskrediet
VEK	vereffeningskrediet
VIM	Vlaams Instituut voor Mobiliteit
VLABEL	Vlaamse Belastingdienst
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VRT	Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie
VSGB	Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV