Vlaams Parlement

15 (2016-2017) – Nr. 7-H
ingediend op 8 december 2016 (2016-2017)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Annick De Ridder, Joris Vandenbroucke en Dirk de Kort
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 2017

en over de beleidsbrief
Mobiliteit en Openbare Werken
2016-2017

verzendcode: OPE

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;

Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;

Mathias De Clercq, Marino Keulen;

Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;

Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;

Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;

Bart Somers, Emmily Talpe;

Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;

Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:

15 (2016-2017) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
– Nr. 2 t.e.m. 6: Amendementen
– Nr. 7-A t.e.m. 7-G: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

14 (2016-2017) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Amendement

12-B (2015-2016) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
– Nr. 2: Verslag

13 (2016-2017) – Nr. 1: Algemene toelichting
– Nr. 2: Toelichtingen per programma

16 (2016-2017) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof over de begroting

21 (2016-2017) – Nr. 1: Meerjarenraming
– Nr. 2: Verslag van het Rekenhof over de meerjarenraming

956 (2016-2017) – Nr. 1: Beleidsbrief
– Nr. 2: Motie

INHOUD

I. Toelichting door minister Ben Weyts 5
1. Begroting 2017 5
1.1. Algemeen 5
1.2. Belangrijkste wijzigingen 6
1.3. Specifieke wijzigingen voor De Lijn 9
2. Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2016-2017 9
2.1. Klemtonen in het beleid 9
2.2. Een vlotte bereikbaarheid van de school en van het werk 10
2.3. Verkeersveiligheid 14
2.4. Investeringen voor mens en economie 15
2.5. Slagkrachtige overheid 17
II. Bespreking 17
1. Vragen en opmerkingen van leden 17
1.1. Opmerkingen van Mathias De Clercq 17
1.2. Opmerkingen van Björn Rzoska 19
1.3. Opmerkingen van Dirk de Kort 22
1.4. Opmerkingen van Joris Vandenbroucke 27
1.5. Opmerkingen van Annick De Ridder 32
1.6. Opmerkingen van Marino Keulen 35
1.7. Opmerkingen van Martine Fournier 37
1.8. Opmerkingen van Ingrid Pira 38
1.9. Opmerkingen van Paul Van Miert 39
1.10. Opmerkingen van Lode Ceyssens 40
1.11. Opmerkingen van Karin Brouwers 41
1.12. Opmerkingen van Lies Jans 43
2. Antwoorden van minister Ben Weyts 45
2.1. Algemene opmerkingen over de begroting 45
2.2. Fietsbeleid 46
2.3. Doorstroming 50
2.4. Pendelfonds 51
2.5. Combimobiliteit in het personenvervoer 52
2.6. Kilometerheffing voor vrachtwagens 54
2.7. Basisbereikbaarheid en vervoersregio's 55
2.8. Investeren in netwerken 57
2.9. Spoorvervoer 58
2.10. Intelligente verkeerssystemen 59
2.11. Masterplan 2020 62
2.12. R0 en Vlaamse Rand 62
2.13. Toegankelijkheid openbaar vervoer 62
2.14. Verkeersveiligheid 63
2.15. Investeringen voor mens en economie 67
2.16. Slagkrachtige overheid 71

3. Aanvullende opmerkingen en antwoorden..... 74
3.1. Aanvullende vragen van Joris Vandenbroucke 74
3.2. Aanvullende vragen van Lode Ceyssens 74
3.3. Aanvullende vragen van Björn Rzoska 75
3.4. Aanvullende vragen van Marino Keulen 76
3.5. Aanvullende vragen van Dirk de Kort 76
3.6. Aanvullende vragen van Martine Fournier 77
3.7. Aanvullende vragen van Lies Jans 77
3.8. Antwoorden van minister Ben Weyts 77
3.9. Slotopmerkingen 79
III. Indicatieve stemming 80
Gebruikte afkortingen 81
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 10 en 17 november 2016 en op 2 december 2016 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2017. 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 10 november lichtte de minister begroting en beleidsbrief toe. Op 17 november konden de leden vragen en opmerkingen formuleren. Op 2 december beantwoordde de minister de vragen en was er een afrondend debat.

De uitgavenbegroting werd behandeld in samenhang met de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2016-2017, ingediend door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn (*Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 956/1).

Op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be zijn als bijlage opgenomen: de presentaties van minister Ben Weyts (over de begroting MOW en over zijn beleidsbrief) en een brief van de MORA.

I. Toelichting door minister Ben Weyts

1. Begroting 2017

1.1. Algemeen

Minister Ben Weyts heeft goed nieuws: voor het derde jaar op rij nemen de beleidsmiddelen toe voor de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken. Voor 2017 kan hij rekenen op 407 miljoen euro extra beleidsimpulsen; dat is bijna 13 percent meer in één jaar. De beleidskredieten MOW stijgen van 3,153 miljard euro op de aangepaste begroting 2016 tot 3,560 miljard euro voor 2017.

Met volgende tabellen toont hij aan dat de investeringsbudgetten voor alle vervoersmodi en entiteiten historische pieken halen:

(in duizend euro)

Beleidskredieten	**Begrotingsaanpassing 2016**	**Begrotingsopmaak 2017**
Departement MOW	313.203	380.823
MDK	78.283	78.410
AWV	257.986	258.189
Vlaams Infrastructuurfonds	621.852	747.020
DAB Loodswezen	66.995	69.655
DAB Vloot	57.434	58.058
Waterwegen en Zeekanaal	283.465	297.736
De Scheepvaart	131.358	134.971
VVM – De Lijn	1.160.232	1.202.107
BAM	114.879	206.115
Overige rechtspersonen*	66.999	126.786
Totaal	**3.152.686**	**3.559.870**

* LOM Antwerpen, LOM Oostende-Brugge, Pendelfonds, VIA-invest/Werkvennootschap, Wandelaar Invest, Lijninvest (enkel BA 2016), nv Vlaamse Havens, nv Site Kanaal, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, nv Tunnel Liefkenshoek

(in duizend euro)

Betaalkredieten	**Begrotingsaanpassing 2016**	**Begrotingsopmaak 2017**
Departement MOW	363.928	429.019
MDK	78.302	78.410
AWV	257.820	258.028
Vlaams Infrastructuurfonds	665.430	709.199
DAB Loodswezen	66.995	69.655
DAB Vloot	62.434	61.001
Waterwegen en Zeekanaal	327.086	299.049
De Scheepvaart	120.135	130.228
VVM – De Lijn	1.194.988	1.204.123
BAM	114.879	206.115
Overige rechtspersonen*	65.289	74.922
Totaal	**3.317.286**	**3.519.749**

* LOM Antwerpen, LOM Oostende-Brugge, Pendelfonds, VIA-invest/ Werkvennootschap, Wandelaar Invest, Lijninvest (enkel BA 2016), nv Vlaamse Havens, nv Site Kanaal, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, nv Tunnel Liefkenshoek

In de concrete verdeling van de beleidskredieten wordt duidelijk dat bij vergelijking van de aangepaste begroting 2016 en begrotingsopmaak 2017 de bedragen steevast hoger liggen. Ook bij de betaalkredieten is er een positieve evolutie.

1.2. Belangrijkste wijzigingen

Minister Ben Weyts zoomt in op de belangrijkste wijzigingen.

1.2.1. Kilometerheffing

Bij de invoering van de kilometerheffing heeft de Vlaamse overheid aan de sector beloofd een investering te doen ten belope van ongeveer 100 miljoen euro in weginfrastructuur. Het blijkt niet mogelijk om dat te realiseren met de inkomsten uit de kilometerheffing zelf. De Vlaamse Regering is de minister gevolgd in zijn wens om dat engagement alsnog te honoreren. Het kan tegelijk ook losgekoppeld worden van de reële ontvangsten uit de kilometerheffing.

70 miljoen euro daarvan is al ingeschreven op het investeringskrediet van AWV binnen het Vlaams Infrastructuurfonds, voor het verbeteren van het hoofdwegennet. De andere 30 miljoen euro staat voorlopig nog op de provisie binnen het VIF en zal toegewezen worden aan respectieve entiteiten voor specifieke projecten. De verdeling is nog niet gebeurd.

Gelet op de wens van het Rekenhof, wordt de uitgavenprovisie gekoppeld aan de kilometerheffing ingeschreven binnen het beleidsdomein MOW. De provisie bedraagt 54,1 miljoen euro bij opmaak van de begroting 2017. Dat behelst de optelsom van 40 miljoen euro voor het engagement inzake flankerende maatregelen voor de transportsector, en 14 miljoen euro rechtstreeks uit de inkomsten van de kilometerheffing. Dat alles komt bovenop de investeringsimpuls van 100 miljoen euro binnen het VIF.

1.2.2. Terugdraaicompensaties

De terugdraaicompensaties hebben betrekking op het terugplaatsen van compensaties en afspraken die tot stand kwamen in het kader van de begrotingsaanpas-

sing 2016[1]. Voor het doelgroepenbeleid werd toen 9,8 miljoen euro aan krediet van het beleidskrediet MOW gecompenseerd naar het beleidsdomein WSE. Bij de begrotingsopmaak 2017 wordt die compensatie teruggedraaid. Bij het beleidsdomein Werk en Sociale Economie wordt eenmalig 9,8 miljoen euro gecompenseerd om de kredietbeweging tussen beide beleidsdomeinen intertemporeel neutraal te maken.

Bij de begrotingsaanpassing 2016 is tevens 6,8 miljoen euro vanuit de provisie van het VIF eenmalig geheroriënteerd naar het beleidsveld Wonen, met het oog op de toekenning van renovatiepremies. Ook die compensatie wordt bij de begrotingsopmaak 2017 recurrent teruggedraaid.

1.2.3. Stationsomgeving Mechelen

Voor de stationsomgeving Mechelen wordt een nieuwe schijf ingeschreven van 10 miljoen euro ter uitvoering van de overeenkomst met betrekking tot de heraanleg van de stationsomgeving. Er is cofinanciering met de NMBS.

1.2.4. Doorstroming

Voor de doorstroming wordt komt er een extra budget van 15 miljoen euro binnen het VIF, in eerste instantie voor het openbaar vervoer en in het kader van het voornemen om daarop extra in te zetten.

1.2.5. Vlaams Fonds voor de Lastendekking

Bij de besparing bij het VFLD is in 2016 een bijkomend vastleggingskrediet ingeschreven van 11,2 miljoen euro op de provisie binnen het VIF. Dat moest dienen om lasten uit het verleden en andere schadedossiers op te vangen. Bij de begrotingsopmaak 2017 daalt dat bedrag naar 7,5 miljoen euro.

1.2.6. De Werkvennootschap

De Werkvennootschap heeft tot doel territoriaal gerichte infrastructuurinvesteringen te doen, met name grote mobiliteitsprojecten waarbij meer dan één vervoersmodus is betrokken.

Een eerste project dat in de steigers staat, betreft de modernisering van de ring rond Brussel in Vlaams-Brabant. Het project behelst onder meer de scheiding van het doorgaand verkeer op de ring, waardoor er meer capaciteit komt, maar ook investeringen in meer dan 40 kilometer fietspaden en meer dan 60 kilometer tramlijnen. Dat alles krijgt een investeringsimpuls van 60 miljoen euro als startkapitaal.

Met het oog op de onvoorspelbare doorlooptijd van procedures en mogelijke effecten en de focus op een aantal grote werven, worden die middelen overgedragen over de jaren heen, met de techniek van de begrotingsruiter. Het is dus een rollend fonds waarbij onbenutte bedragen in De Werkvennootschap blijven en de volgende jaren kunnen worden uitgegeven.

1.2.7. Verkeersveiligheidsfonds

De uitgaven van het Verkeersveiligheidsfonds nemen in 2017 toe met ongeveer 4 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2016. Er is onder meer sprake van een bijkomende projectsubsidie van 2,3 miljoen euro voor de VSV, voor de projecten 'Sensibilisering en informatie' en 'Verkeersweken Secundair Onderwijs'.

[1] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 19/4-H, p. 16.

Er worden ook middelen vrijgemaakt voor de digitalisering van de flitspalen, het uitbouwen van trajectcontroles en extra infrastructuurwerken voor het wegwerken van zwarte punten.

1.2.8. Loodswezen

Voor DAB Loodswezen is sinds een jaar een structurele oplossing bereikt. In eerste instantie is er de herijking van de Bunker Adjustment Fee vanaf augustus 2016, waardoor de ontvangsten in 2017 zullen toenemen met 1,8 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2016. Nog belangrijker is de tariefverhoging voor de loodsgelden sinds 1 augustus 2016, wat een stijging van de ontvangsten met zich meebrengt van 3,4 miljoen euro.

De uitgaven die DAB Loodswezen verricht aan DAB Vloot dalen dan weer met 0,4 miljoen euro door te verwachten lagere kosten bij DAB Vloot. Gemaakte afspraken van schaalvergroting doen echter de uitgaven voor loonkosten binnen DAB Loodswezen oplopen met 2 miljoen euro.

De slotsom is dat de toelage aan DAB Loodswezen met 3,6 miljoen euro verlaagd kan worden. Dat maakt het mogelijk om voor een groot deel de sterke verhoging van de betoelaging van DAB Loodswezen ten behoeve van het begrotingsevenwicht terug te draaien.

1.2.9. FFEU

De FFEU-middelen aan de instellingen die in 2016 eenmalig geboekt werden, worden uit de kredieten gehaald. Concreet gaat het om 7 miljoen euro bij W&Z voor het kanaal Brussel-Charleroi en 10 miljoen euro bij DS voor de vernieuwing van de Theunisbrug over het Albertkanaal.

Dat behelst geen vermindering, omdat de nieuwe FFEU-middelen later nog verdeeld worden. Dan worden ze pas ingeschreven en toebedeeld. Er is wel een engagement voor 60 miljoen euro ter financiering van de sluis Gent-Terneuzen. Dat blijft gehandhaafd. Er is derhalve nog zowat 30 miljoen euro van de ongeveer 90 miljoen euro te investeren in het beleidsdomein MOW.

1.2.10. Europese projecten waterwegbeheerders

Voor de Europese projecten van de waterwegbeheerders nemen de beleidskredieten van W&Z en DS in 2017 nog toe. Beide maatschappijen worden later gefuseerd. Ze genieten Europese subsidies in 2016 en 2017 ten bedrage van bijna 23 miljoen euro voor het TEN-T-project Albertkanaal. Dat wordt omgezet in extra beleidskredieten voor de waterbouwkundige werken van DS. Op basis van de Europese subsidies was al 9,9 miljoen euro ingeschreven in de begrotingsaanpassing 2016. Uiteindelijk komt het neer op een toename met 13 miljoen euro, het resterende bedrag.

W&Z kent een toename in de beleidskredieten van 1,7 miljoen euro dank zij de subsidies voor het Seine-Scheldeproject. In totaal zal 35,1 miljoen euro ingeschreven zijn in de begroting van W&Z voor begrotingsjaar 2017. De investeringsmachtiging voor W&Z is met 20 miljoen euro verhoogd en wordt in samenloop met de Europese cofinanciering voornamelijk aangewend voor het Seine-Scheldeproject. Er ontbrak nog 20 miljoen euro om de engagementen waar te maken. Zonder die middelen zou men tevens verstoken blijven van de Europese middelen.

1.2.11. BAM

De beleidsuitgaven van BAM nemen toe met 91,2 miljoen euro. Zowat 80 miljoen euro daarvan gaat naar hoofdwerken voor de Oosterweelverbinding op Linkeroever. Die laatste uitgaven worden buiten de begrotingsnormering gehouden.

1.2.12. Fiets

De fietsinvesteringen wil men zo snel mogelijk naar een hoger niveau en met name boven 100 miljoen euro tillen, met focus op snel uitvoerbare missing links in de prioritaire fietssnelwegen. Dat is de ambitie, maar de fietsinvesteringen zitten gespreid over verschillende entiteiten en dus wordt er achteraf een verrekening gemaakt.

1.3. Specifieke wijzigingen voor De Lijn

1.3.1. Besparing interne efficiëntie

Bij De Lijn wordt voor de belastingbetaler alvast een besparing gerealiseerd. De exploitatiekredieten van De Lijn dalen met 7 miljoen euro, omdat de maatregelen inzake interne efficiëntie op kruissnelheid komen.

1.3.2. Investeringen

Hoewel er minder belastingdotatie is, stijgen de investeringen voor De Lijn en zelfs in die mate dat de investeringskredieten in 2017 221 miljoen euro bedragen.

Daarmee komt men ongeveer 30 percent hoger uit dan op het einde van de voorgaande legislatuur. De stijging van zowat 50 miljoen euro is dan nog zonder de 22 miljoen euro investeringsmiddelen uit het Klimaatfonds die in de volgende jaren aan De Lijn zullen worden toegekend voor de versnelde vergroening van het rollend materieel.

1.3.3. Actualiseren parameters

Het actualiseren van de parameters in de mechanismen voor leerlingenvervoer, brandstoffen en exploitanten zorgt voor een toename van de uitgaven met 9,7 miljoen euro.

1.3.4. Aanwending fondsen

Door de aanwending van middelen uit eerder opgebouwde fondsen (ruiterwerking) kunnen eenmalige investeringskredieten ingeschreven worden in de begroting van De Lijn. Het gaat dan om ongeveer 17,6 miljoen euro voor investeringen in stationsomgevingen en 15,4 miljoen euro voor investeringen in het kader van het Masterplan 2020 Antwerpen.

In de begrotingsaanpassing 2016 was al 4,9 miljoen euro vrijgemaakt voor de bewuste ruiters. Dat brengt de stijging van de beleidskredieten van De Lijn op 28 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2016.

2. Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2016-2017

2.1. Klemtonen in het beleid

De minister schetst eerst de algemene beleidslijnen van zijn beleidsbrief, gericht op investeringen en verkeersveiligheid.

Investeringen noemt hij het succesrecept voor de uitdaging van het probleem van steeds meer verkeer – wagens en vrachtwagens – op steeds minder ruimte. Alleen investeringen in zowel weginfrastructuur als in alternatieven daarvoor kunnen soelaas brengen.

Los van regulier onderhoud en reguliere investeringen, vindt de minister perspectiefwekkende investeringen in wegen belangrijk, zoals voor de R1 en de R0, waar hij effectieve realisaties nastreeft van onder meer de Oosterweelverbinding en alles wat samenhangt met de Brusselse ring. De minister ziet niet graag het debat over bijvoorbeeld de Oosterweelverbinding en het Masterplan 2020 Antwerpen verengen tot een discussie over louter de weginfrastructuur. Het gaat evengoed om de aanleg en verbetering van fietsinfrastructuur, zoals op Linkeroever of rond de ring rond Brussel, waar 20 kilometer weginfrastructuur wordt aangelegd, 41 kilometer fietspaden en 60 kilometer traminfrastructuur.

Een andere rode draad in de beleidsbrief zijn de investeringen voor mens en economie, gericht op een duurzame toekomst. De waterwegen horen daar bij en minister Weyts is van plan om die van onder het stof te halen. Vlaanderen heeft 1100 kilometer bevaarbare waterwegen. Meer dan 80 percent van de ondernemingen situeert zich op 10 kilometer of minder van een bevaarbare waterweg. Die moeten derhalve beter worden benut. Waar bedrijven- en industrieterreinen zich in de loop der tijden van het water afkeerden, krijgt die opportuniteit intussen weer meer focus. In 1960 werd in Gent de Reep gedempt, wat de rondvaart doorbrak. Dat moet ongedaan gemaakt worden. Er worden in Gent trouwens ook tramsporen heraangelegd.

De fusie van de waterwegbeheerders W&Z en DS wordt vanaf 1 januari 2017 een feit en ziet er goed uit, dank zij de inzet van de werknemers en een verregaande responsabilisering. Er komt een sterkere promotie. De waterwegen vormen steeds meer een volwaardig alternatief, dat dank zij een toenemende kostenefficiëntie. Het vrachtverkeer over water wordt zo interessanter. Dat verantwoordt ook de investeringen in de sluis Gent-Terneuzen, de Seine-Scheldeverbinding en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal.

Voor het alternatief van fietsverkeer hoopt de minister de kaap van 100 miljoen euro investeringen te bereiken.

De investeringen in het kader van openbaar vervoer als alternatief bieden eveneens veel perspectief en moeten meer mensen ertoe verleiden om de auto aan de kant te laten staan, zeker voor ten minste een deel van het traject woon-werkverkeer.

Het tweede grote blok – eveneens een grote ambitie – ligt bij de verkeersveiligheid. Het goedgekeurde Verkeersveiligheidsplan geldt als leidraad.

2.2. Een vlotte bereikbaarheid van de school en van het werk

2.2.1. Stand van zaken 2016

Ingaand op de belangrijkste thema's geeft de minister eerst een korte stand van zaken van wat in 2016 is gepresteerd.

Hij wijst op de totstandkoming van het Fietsbeleidsplan en de wijzigingen aan het Pendelfonds. De kilometerheffing voor vrachtwagens kwam na enige hindernissen uit de startblokken, met in eerste instantie enigszins tegenvallende inkomsten door een verkeerde inschatting van wat ter zake te verwachten viel.

Voor het openbaar vervoer werd het concept basisbereikbaarheid uitgewerkt en het tramnetwerk is versterkt. Op tien autosnelweglocaties – nog op acht intussen – is een gebiedsdekkend FAST-systeem voor personenwagens ingevoerd.

2.2.2. Fiets

De volgende jaren moet het Fietsbeleidsplan uitgevoerd worden op basis van de drie pijlers: beleid, investeringen en fietscultuur.

Fietsbeleid spitst zich toe op het versterken van het samenspel tussen de diverse actoren: de lokale besturen, het provinciale en het Vlaamse niveau. Verschillende entiteiten zijn alle op hun domein met fietsinfrastructuur bezig: zowel W&Z, DS en AWV. Het Vlaamse niveau krijgt een regierol. Het Fietsteam moet de stakeholders op geregelde tijdstippen samenbrengen om de diverse beleidsprioriteiten en -agenda's op elkaar af te stemmen. Voor fietsinfrastructuur is er een integrale aanpak, met onder meer de realisatie van 80 kilometer fietssnelwegen, door missing links aan te pakken; dat zijn vaak korte stukjes maar die zijn ook heel duur.

Er wordt een ambitieus fietsinvesteringsbeleid gevoerd, met als doel de 100 miljoen euro te besteden. Extra investeringsbudgetten zijn vrijgemaakt om vooral de missing links aan te pakken. De minister wil niet louter afgerekend worden op het aantal aangelegde kilometer fietspaden. Daarbij gaat het niet zelden om het wegwerken of omzeilen van barrières zoals gewest- of autosnelwegen. Die moeten overbrugd of ondertunneld worden om bepaalde woon-werktrajecten te openen. De minister geeft het voorbeeld van de 'boulevard' die ontstond door de overbrugging van de Singel aan het station van Berchem. Dergelijke ingrepen garanderen fietscomfort en -snelheid.

Voorts wordt de bestaande subsidieregeling van het Fietsfonds bijgestuurd. De subsidiemogelijkheden verruimen: behalve de aanleg zelf, zullen ook andere aspecten subsidieerbaar zijn voor lokale besturen. Het betreft dan onder meer de studiekosten. De financiering verhoogt bovendien. Lokale besturen kunnen vooralsnog voor ingrepen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk rekenen op een ondersteuning van 40 percent vanwege de Vlaamse overheid en 40 percent vanwege de provincie. Er rest dan nog 20 percent te betalen. Voor missing links in dat netwerk zal de tussenkomst verhoogd worden met 20 percent zodat gemeenten eigenlijk geen feitelijke aanlegkosten meer moeten dekken. Dat maakt het moeilijker om die punten niet aan te pakken.

De fietscultuur in Vlaanderen beperkt zich vooral tot het weekendfietsen, waarvoor het de vergelijking met Nederland kan doorstaan. Tijdens de week geldt dat evenwel niet. Het woon-werkverkeer in Nederland gaat voor 25 percent met de fiets, in Vlaanderen amper voor 13 percent, wat al een stijging inhoudt. Sensibilisering en responsabilisering maken deel uit van het plan.

2.2.3. Openbaar vervoer

Bij het openbaar vervoer speelt de grondige verschuiving in de aanpak – van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid – de hoofdrol. Basisbereikbaarheid gaat uit van twee principes. Er is meer afstemming op de vraag. En het beleid wordt meer globaal en meer lokaal gericht. De lokale besturen worden meer betrokken, niet alleen bij het openbaar vervoer maar ook bij het globale mobiliteitsbeleid. In de vervoersregio's, waarin proefprojecten lopen, wil de minister de lokale inspraak niet beperken tot De Lijn en het vervoer op maat. De vervoersregio's moeten de plek bij uitstek worden waar het beleid wordt besproken, met de lokale besturen, met De Lijn, NMBS, Infrabel, AWV en al wie met mobiliteitsbeleid te maken heeft.

Het Departement MOW krijgt een meer centrale beleidsregiefunctie. Daar krijgt de beleidsvisie gestalte. De respectieve entiteiten moeten de uitvoerders zijn van die visie en bezig zijn met beleidsvorming in het kader van hun eigen vervoersmodus.

In 2015 en 2016 zijn 238 nieuwe bussen en 40 nieuwe trams besteld. In het najaar van 2016 komen er nog extra trams bij en de volgende jaren wordt ingezet op vernieuwing van het rollend materieel. Er ligt een bestelling van nog eens 146 trams in het verschiet en er komen ook extra bussen. Het gaat voor Gent alleen om 16 Albatrossen van elk 3,4 miljoen euro en ook in Antwerpen rijden ze volgend jaar uit.

De Taskforce Doorstroming ziet zijn budget verdubbelen, vooral voor het openbaar vervoer. De doorstromingsmaatregelen komen in de eerste plaats het openbaar vervoer ten goede.

2.2.4. Pendelfonds

De 9e oproep van het Pendelfonds is afgewerkt. Het budget is verhoogd. Er wordt 2,4 miljoen euro vrijgemaakt voor 35 projecten. Dat is meer dan aanvankelijk gepland en de focus is licht gewijzigd, meer gericht op samenwerking tussen bedrijven.

De reserves die zijn opgebouwd worden effectief aangewend. In het najaar van 2016 wordt een nieuwe Pendelfondsoproep gelanceerd.

2.2.5. Verknopen van netwerken voor een betere combimobiliteit

Het verknopen van netwerken voor een betere combimobiliteit staat ook op het programma, met het GEN Antwerpen en GEN Gent. In december 2016 worden extra OV-lijnen ingezet in Antwerpen. In december 2017 gebeurt hetzelfde voor Gent.

De combiparkings vormen nog altijd onderwerp van gesprek met de NMBS, gekoppeld aan de discussie over het investeringsplan van de spoorwegen. Er is dialoog over de keuze van diverse locaties. De minister biedt daarbij aan mee te investeren in het uitbreiden of aanleggen van nieuwe parkeermogelijkheden die een vlotte overstap tussen vervoersmodi mogelijk maken.

2.2.6. Kilometerheffing

De kilometerheffing voor vrachtwagens wordt verder gemonitord. Men meet ex post ook de mogelijke sluipwegen. Het gaat daarbij om zowat 275 tracés die in aanmerking komen. Alle gemeenten zijn aangeschreven om ter zake hun inzichten te delen. De respons was beperkt; al zijn er enkele tracés bijgekomen. De metingen zouden rond zijn tegen Pasen 2017 en uitwijzen welke tracés effectief een gevoelige verhoging van vrachtverkeer vertonen. Dan moeten er gericht maatregelen komen. Het kan gaan om een opname in het betolde wegennet, of infrastructurele ingrepen om vrachtverkeer te bemoeilijken.

Voor het overige staan ongeveer 40 miljoen euro ter beschikking om te investeren in flankerende maatregelen. Ze worden geïnvesteerd in drie of vier onderdelen. Dat behelst onder meer een arbeidsmarktgerichte aanpak, waarbij meer werkzoekenden en werkenden een opleiding als vrachtwagenchauffeur krijgen. Ook vanuit Onderwijs moet dat meer gestuurd worden. Meer onderwijsinstellingen zouden de opleiding moeten aanbieden. Dat kan niet goedkoop, omdat er terreinen nodig zijn en brandstofkosten gemaakt worden. Die laatste zullen voor 100 percent gesubsidieerd worden en de kosten voor het oefenterrein voor 75 percent. Die

kunnen immers nog andere doeleinden dienen. Het wordt wel aantrekkelijker voor scholen om de opleiding in te richten.

Naast verkeersveiligheidsmaatregelen zullen ook ecologische maatregelen subsidie genieten, zoals roetfilters.

2.2.7. Basisbereikbaarheid

Wat betreft basisbereikbaarheid zijn drie proefregio's van start gegaan en men hoopt daaruit lering te trekken voor een uitrol over heel Vlaanderen.

2.2.8. Wegen

Er komt extra zuurstof voor weginvesteringen.

Er is een campagne gestart met als motto 'Werken aan de weg!'. Het doel is vooral opnieuw perspectief te creëren en de weggebruiker diets te maken dat wegwerkzaamheden er niet zijn om de files langer te maken en hen het nog moeilijker te maken. De ambitie is goed wegenonderhoud en -verbetering. De campagne met de gele borden moet dat ondersteunen.

Bij het wegwerken van de onderhoudsachterstand, wordt de focus verlegd. In 2016 zijn 18 autosnelwegtracés grondig aangepakt. Het gros van de autosnelwegen bevindt zich intussen in een aanvaardbare staat, al zijn er verschillen. Het reguliere onderhoud wordt doorgezet, maar de focus wordt verlegd naar de gewestwegen. Voor die wegen worden extra middelen ingezet voor onderhoud en verbetering, bijvoorbeeld voor de fietsinfrastructuur of de verkeersveiligheid. Dat wordt meegenomen in elke oefening.

Er komen extra middelen voor hefboominvesteringen zoals wat er gepland is voor het Masterplan 2020, en voor wat op stapel staat in het kader van De Werkvennootschap, met name de aanpak van de Brusselse ring en al wat ermee te maken heeft, zoals tramverbindingen.

2.2.9. Slimme netwerken

Een ITS-actieplan is geactualiseerd voor de volgende jaren. De verkeerslichten op gewestwegen worden stapsgewijs slimmer, wat de nodige effecten genereert voor doorstroming en verkeersveiligheid.

De minister stelt de ITS-spelers ook voor een gerichte uitdaging. Zowat 98 percent van de verkeerslichten zijn 'geregeld' met het oude lussysteem en dus enigszins 'slim' maar niet voldoende. Die lus is dan ingeslepen in asfalt of beton voor de lichten. De reactiesnelheid is daarbij te traag. De diverse kleurfasen van de lichten worden pas achtereenvolgens ingeschakeld wanneer een voertuig gedetecteerd is door die lus, vlak voor de lichten. Te laat, dus, stelt de minister. De uitdaging aan de verschillende ITS-specialisten bestaat erin dat de effectiviteit van hun systemen wordt vergeleken. Een aantal strategische kruispunten wordt hen toevertrouwd en zij moeten op een zo veilig en vlot mogelijke manier het verkeer erover geleiden. Dat moet een doorstromingskampioen opleveren. Er was over dat concept heel wat animo, en het wordt in 2017 uitgewerkt. De ITS-specialisten moeten hun technologie uitspelen.

Reglementaire barrières mogen geen rem zijn op vernieuwing. Moderne vormen van autonoom vervoer en andere toekomstige ontwikkelingen krijgen wel vaker te maken met praktische belemmeringen in die zin. Met minister Philippe Muyters, bevoegd voor Innovatie, wordt de bestaande wetgeving doorgelicht om die hindernissen weg te werken.

De minister laat de mobiliteitsdata ontsluiten als open data. Dat is essentieel. Er is een website waarop alle mobiliteitsgegevens worden samengebracht. Private partners worden gevraagd en gestimuleerd om daarmee iets te doen, bijvoorbeeld om een app of multimodale routeplanners te ontwikkelen.

2.2.10. Verkeer in Antwerpen

Het verkeer in Antwerpen, de mobiliteit en de betere leefbaarheid liggen in handen van de intendant voor de overkapping, van wie een ambitienota verwacht wordt. Die nota handelt over de verbetering van de leefbaarheid gecombineerd met de uitrol van het Masterplan 2020 en de aanpak van de congestieproblematiek in en rond Antwerpen.

De plannings-, vergunnings- en aanbestedingsprocedures voor de Oosterweelverbinding worden doorgezet en de realisatie gaat van start met werken op Linkeroever. In 2016 zijn de voorbereidende werken gestart, wat onder meer een investering in de grootste fietsbrug van Vlaanderen aan de IJzerlaan inhoudt.

2.2.11. Verkeer in de Vlaamse Rand

Het verkeer in de Vlaamse Rand komt aan bod in het beleid inzake de Brusselse ring.

2.3. Verkeersveiligheid

Het onderdeel verkeersveiligheid gaat uit van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan, met de klassieke E's.

2.3.1. Education

Een eerste is 'education'. Daaronder ressorteert de rijopleiding en de aanpak van de 'schande van de 400'.

2.3.2. Engineering

Dan is er 'engineering': de oude lijst met zwarte punten wordt afgerond. AWV heeft in 2016 nog één project aanbesteed en vier liggen nog in het verschiet. De lijst moet geactualiseerd worden op basis van jaarlijkse ongevallencijfers. De oude lijst was niet meer up to date. Sommige zwarte punten zijn verholpen, andere intussen onbestaand geworden door wijzigingen in de verkeersstromen.

2.3.3. Enforcement

De Taskforce Handhaving focuste in 2016 op verdergaande mogelijkheden van trajectcontrole en ANPR-camera's. Het belangrijkste was de dialoog die met het federale niveau is opgezet. Er komt een gezamenlijk raamcontract voor ANPR-camera's terwijl dat vooralsnog uitsluitend Vlaams is. De politiezones kunnen door dat raamcontract, ook als er niet gesubsidieerd wordt, een ANPR-installatie aanschaffen via de Vlaamse overheid, zonder daarvoor de procedure van de overheidsopdrachten te volgen. Het materiaal kan bij de Vlaamse overheid tegen een scherpe prijs aangekocht worden.

Die schaal wordt nu vergroot door toevoeging van het federale niveau. De federale politie zal hierbij als aanbestedende overheid optreden met een raamcontract waartoe Vlaanderen toegang heeft en via het Vlaamse niveau ook de gemeenten. Dat moet nog scherpere prijzen mogelijk maken.

De minister heeft de ambitie om voor de autosnelwegen een vrijwel gebiedsdekkend systeem te ontwikkelen met een combinatie van anticriminaliteitscamera's en snelheidscamera's. Dat zal revolutionair zijn in het kader van de snelheidscultuur, meent de minister. De maximale snelheid zal zo nagenoeg constant gecontroleerd worden. De toewijzing moet in 2017 gebeuren en de uitrol begint dan ook.

Ook voor de gewestwegen wordt dat systeem overwogen. Zowat 15 percent van de dodelijke ongevallen doet zich voor op autosnelwegen, 35 percent op gemeentewegen en 50 percent op gewestwegen. De Vlaamse Regering is bereid een extra inspanning te doen voor trajectcontrole op gewestwegen. Er wordt voorzien in de uitbouw van 20 extra trajectcontroles per jaar, met 100 percent financiering door de Vlaamse overheid die ze dan ook plaatst. Men wil dat snel zien gebeuren.

2.3.4. Evaluation and engagement

Voor evaluatie en engagement rekent de minister op het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Dat staat nog in de kinderschoenen. De minister ziet evolutie, maar ook groeipijnen. Vooral organisatorisch moet nog de continuïteit verzekerd worden. Hij ziet het positief in.

De minister lanceert over enkele weken een verkeersveiligheidscampagne, toegespitst op snelheidsregimes. Het gaat om een zeer ingrijpende maatregel, met buiten de bebouwde kom als regel een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur. Daarvan kan alleen nog worden afgeweken als de conflictdensiteit – de verkeersongevallenratio – beperkt is, als er apart liggende fietspaden zijn en als er geen botsgevoelige infrastructuur in de buurt is. Dat maakt het mogelijk om heel wat snelheidsborden te verwijderen en de regel gaat in op 1 januari 2017. De communicatie aan de gemeenten is al verstuurd, maar het weghalen van borden wordt een werk van lange adem, weet minister Ben Weyts. De sensibiliseringscampagne begint kortelings.

In het kader van de opvolging van verkeersonveilige situaties worden jaarlijks een 300-tal kruispunten onder de loep genomen met de bedoeling ze verkeersveiliger te maken met de juiste maatregelen.

2.4. Investeringen voor mens en economie

2.4.1. Bijdragen tot een gezonder en groener Vlaanderen

Bij de investeringen voor mens en economie noemt de minister vooreerst projecten in het kader van integraal waterbeleid en waterbeheersing. Hij noemt het Sigmaplan waarvan intussen opleveringen mogelijk zijn, onder meer in Kruibeke en langs andere rivieren.

MOW investeert aanzienlijke bedragen in de realisatie van de IHD's. AWV draagt bij tot de bouw van ecoducten, ecorasters en wilddetectiesystemen. Dat loopt goed, stelt de minister. In Vlaams-Brabant zijn er verscheidene dergelijke investeringen gebeurd.

2.4.2. Economische investeringen in logistieke netwerken

Er wordt fors geïnvesteerd in logistieke en economische netwerken zoals de emblematische investeringen in de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding, waardoor de Vlaamse havens over water een verbinding krijgen met Parijs. Er is ook de opwaardering van het Albertkanaal en de zeesluis in Terneuzen. Het kanaal Brussel-Charleroi wordt verbreed, wat een investering behelst van 250 miljoen euro op lange termijn.

Er zijn voorts werken in het kader van waterbeheersing ter voorkoming van waterellende en overstromingen. De Dender, het kanaal Bocholt-Herentals, de Ringvaart, zijn allemaal investeringen in waterwegen om de binnenvaart als alternatief voor vrachtverkeer aan te bieden.

2.4.3. Kustveiligheid

Het Masterplan Kustveiligheid moet betere bescherming garanderen tegen overstromingen. De werken aan het Zwin worden voltooid en er wordt gewerkt aan een ontwerp voor de zeedijk in Middelkerke.

Het project Vlaamse Baaien moet een langetermijnvisie aanreiken voor de kustzone. De plannen zijn voorgesteld. Ze omvatten ook de mogelijkheden van binnenvaart op zee, in combinatie met de aanleg van kunstmatige eilanden. Investeringen in kustverdediging zouden zo een economische return kunnen opleveren.

2.4.4. Vergroening van het voertuigenpark van De Lijn

De vergroening van het wagenpark van De Lijn zou een beroep kunnen doen op middelen van het Klimaatfonds. De ambitie is vanaf 2019 nog enkel in rollend materieel te investeren met een alternatieve aandrijving, minstens hybride en liefst elektrisch of andere groene technologie.

In 2016 werden voor maar liefst 85 miljoen euro nieuwe bussen en trams besteld en er is nog een ruime nieuwe instroom voorzien van respectievelijk ongeveer 200 en 40 stuks. De busvloot vergroent op versneld tempo en het aankoopbeleid richt zich expliciet op duurzaamheid.

Stedelijke omgevingen zouden tegen 2025 enkel nog met groene bussen bediend moeten worden. In stadskernen zou dan nog enkel elektrisch gereden worden.

2.4.5. Klimaatbeleid

Het klimaatbeleid stoelt op de klimaattop van Parijs waar een akkoord uit volgde met 195 landen. De eigen klimaattop in april gaf de aftrap om fundamenteler te streven naar een koolstofarme samenleving. Een tweede klimaattop komt er op 1 december 2016 in Gent.

2.4.6. Multimodaal Vlaams vervoersbeleid

Het multimodaal promotieplatform moet een forum bieden om onder meer bedrijven die hun logistieke processen willen organiseren een aanbod te kunnen bieden vanuit en voor de verschillende entiteiten en vervoersmodi. Elke entiteit had voordien zijn eigen promotieteam. Die mensen en middelen wil de minister nu samenbrengen. Ondernemingen die hun logistieke processen dan willen organiseren met een combinatie van transportmodi als waterwegen en vrachtverkeer kunnen daar wel bij varen. De mental shift moet ook in hoofde van de ondernemerswereld gebeuren.

2.4.7. Versterken TEN-T-netwerk

Voor het versterken van het TEN-T-netwerk komt er een nieuwe Europese subsidieronde. Daar kwam Vlaanderen vrij goed uit en men haalde min of meer het beoogde binnen, behalve voor de zeesluis in Terneuzen. Minister Ben Weyts heeft al gesprekken gevoerd met zijn Nederlandse collega, Melanie Schultz van Haegen, om gezamenlijk dossiers in te dienen. Grensoverschrijdende projecten komen meer in aanmerking voor subsidie.

2.5. Slagkrachtige overheid

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet de slagkracht van de Vlaamse overheid vergroten. Ook een modernisering van de interne organisatie en de fusie van de waterwegbeheerders dragen daartoe bij. Die fusie – door de minister ''dat grote project'' genoemd – start in 2017.

Ook De Werkvennootschap wordt uitgebouwd. Men wil vooral territoriaal werken en de grote infrastructuurwerken vanuit één punt coördineren voor de diverse modi. De conceptnota Basisbereikbaarheid[2] wordt verder uitgewerkt. De transitiebeheersovereenkomst van De Lijn zal consequenties hebben voor de interne organisatie van De Lijn zelf, maar ook van het departement en de vervoerregio's.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van leden

1.1. Opmerkingen van Mathias De Clercq

Mathias De Clercq ziet dat de beleidsbrief logischerwijs voortbouwt op de beleidsnota[3] en de vier grote themata die daarin naar voren zijn geschoven: vlotte bereikbaarheid van school en werk, verkeersveiligheid, investeringen in mens en economie, en slagkrachtige overheid. Er zijn negen strategische doelstellingen en 36 operationele doelstellingen.

Hij gaat eerst in op de eerste operationele doelstelling van SD 1: antwoorden geven aan de mobiliteitsvraag. Wat zijn de eerste bevindingen met de nieuwe stijl van fietssnelwegen? Er is een eigen logo met nummering en bewegwijzering die door de provincies is uitgewerkt. Er zijn proefprojecten in Kalmthout en Leuven uitgevoerd. Wat is de evaluatie en op welke termijn zal dit worden uitgerold over het gehele gewest?

De minister zet ook in op de promotie van de speed pedelec in het woon-werkverkeer. Vlaanderen heeft een sterke fietscultuur, maar vooral in het weekend. Het is een grote uitdaging om dat ook tijdens de week voor het werk te faciliteren en aan te moedigen. Er is nog veel verbetering mogelijk. In de steden ligt het gebruik hoger, maar veel hangt af van goede en veilige infrastructuur. De spreker is tevreden met de fietsinvesteringen die de minister gaat doen.

Voor alternatieve transportmodi blijft de minister investeren in duurzaam woonwerkverkeer, waaronder Max Mobiel in de Gentse regio. Ook collega's Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke vinden dat belangrijk. Mathias De Clerq pleit in dat opzicht voor spoorlijn 204[4]. Iedereen is het erover eens dat hier een enorm capaciteitspotentieel ligt en een enorme kans om nodeloze wagens van de weg te houden. De spreker rekent erop dat de minister hierop aandringt bij federaal mobiliteitsminister François Bellot.

OD 2 gaat over het verknopen van netwerken en combimobiliteit. Het is een goede zaak om tot tariefintegratie te komen bij de voorstadsnetwerken in Antwerpen en Gent. Is er ook een tariefintegratie mogelijk in andere regio's? Hoever staat het met die voorstadsnetwerken? Is er een timing? Wat is de precieze rol van Vlaanderen? De spoorwegen zullen zorgen voor verbeterde verbindingen naar de steden. De spreker vermoedt dat het ook de ambitie van De Lijn is om het netwerk rond de steden te versterken.

---

2 *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 614/1-2.
3 *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 152/1-5.
4 Gent-Zelzate

Hij wijst op een aantal verschuivingseffecten op lokaal niveau van het vrachtverkeer als gevolg van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Het is niet onlogisch dat er bij de invoering van iets nieuws bepaalde effecten zijn op de omgeving. Het is belangrijk om dat goed te monitoren en te evalueren. Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat een bepaalde maatregel wat verder negatieve effecten heeft en dat de leefbaarheid in het gedrang komt.

Mathias De Clercq onderstreept het belang van OD 4, over goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken teneinde een optimaal functioneren ervan te verkrijgen. Hij heeft al een paar keer een lans gebroken voor een efficiënte afhandeling van ongevallen. FAST betreft puur de takeling. Er zijn nog meer zaken mogelijk om die afhandeling te verbeteren. Hoever staat het bijvoorbeeld met het gebruik van drones in die gevallen? Die technologie kan worden ingezet om een en ander snel, goed en adequaat in kaart te brengen. Hoever staat het met het Instituut voor Accidentologie dat er op federaal niveau zou komen, in samenwerking met de gewesten, om die factoren beter in kaart te brengen voor de analyse van verkeersongevallen?

Er komt een sturing van verkeerslichten in Antwerpen en Gent. Dat is een goede zaak. Het project van die verkeerslichtencomputer krijgt meer vorm. Dat is toe te juichen. In Gent wordt er op de kleine ring een laatste verkeerslichtinstallatie aangesloten. Kan de minister dat preciseren? De doorstroming van het verkeer is toch van groot belang.

OD 5 gaat over volledige netwerken. Spoorlijn 204 zou daar perfect in passen.

Mathias De Clercq verwijst naar het antwoord op de vraag die hij stelde rond de Verapazbrug[5]. Daaruit begreep hij dat de bouwaanvraag in 2017 kan worden ingediend. De bouw ervan zou anderhalf jaar duren. De spreker vindt het belangrijk om hiervoor de nodige budgetten vrij te maken: "Negen miljard euro is mooi[6], maar acht miljoen euro zou hier ook niet misstaan.". Kan de minister ook in dit dossier duidelijkheid scheppen? Het dossier gaat al twintig jaar mee, vroeger onder de naam Handelsdokbrug, nu Verapazbrug. De spreker kijkt uit naar de eerste spadesteek om de brug over het water te bouwen. Hij benadrukt daarbij dat Vlaanderen de dynamiek van Gent al op diverse vlakken steunt: de fusie van de havens, de sluis, de Nederschelde met de Reep.

De spreker stelt dat Vlaanderen blijvend ambitie moet tonen voor het tramnetwerk. Hij vraagt om budgetten voor de dossiers die nagenoeg klaar zijn, zoals tramlijn 7 in Gent.

OD 6 handelt over het realiseren van slimme netwerken voor een vlotte en veilige doorstroming. Zal de minister het initiatief nemen om de effecten van onder andere autonome voertuigen op andere beleidsdomeinen te onderzoeken? Bereiden we ons voldoende voor op de nieuwe technologieën, zoals zelfrijdende wagens? Die nieuwe technologieën worden gerealiseerd door ondernemers, maar de politiek moet het kader creëren waarin zaken als veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid worden verbeterd. De filevormingen van de afgelopen uren, maanden en jaren tonen aan dat er een gigantische behoefte is om van onveiligheid naar verkeersveiligheid te evolueren. Het lijkt de spreker daarbij verstandig om niet zelf met een app op de markt te komen, maar wel apps te gebruiken die reeds in de markt zijn, en op die manier beter te informeren.

---

5 *Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2015-16, nr. 1023 aan minister Ben Weyts.

6 Een verwijzing naar de kosten van de Oosterweelverbinding en de overkapping van de ring in Antwerpen.

Verkeersveiligheid is een zeer belangrijk onderdeel. In OD 10, over verkeersveilig ontwerpen, wordt er ingegaan op de vraag naar leesbare wegen, zoals eerder door de conceptnota's van Open Vld en CD&V naar voren gebracht[7]. Kan de minister een stand van zaken geven? Op welke manier is er met de steden en gemeenten, de lokale besturen, overleg gepleegd over het afwegingskader inzake snelheidsregimes?

In OD 11 gaat het over opleiding, verkeersgedrag, veiligheid, vakbekwaamheid. Is hiervan een timing bekend? Zal er eveneens aandacht worden besteed aan de gevaren van de dode hoek? Mathias De Clercq prijst het initiatief van de minister om daaraan middelen te spenderen, de sector te faciliteren en de verkeersveiligheid met betrekking tot die problematiek te versterken.

De autokeuring wordt gemoderniseerd. Er komen meer controles op overladen vrachtwagens. Hoe staat het met de controles langs de weg? Daarop moet voorts worden ingezet.

Onder SD 4, investeringen voor mens en economie, staan maatregelen inzake waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie. De stuwsluizen in het Denderbekken zijn een belangrijke aangelegenheid. Zitten die werken op schema?

Mensen uit de sector wezen de spreker erop dat het project Vlaamse Baaien veel mogelijkheden biedt ter hoogte van de Walvisstaart. Men zou er baggerwerken kunnen uitvoeren; wat tot een verbeterde maritieme toegang zou leiden voor Zeebrugge. Hij vraagt de minister dat te bekijken.

Wat het internationaal en multimodaal vervoersbeleid betreft (SD 5), verwijst de minister naar de veiligheid in de nautische keten. Volgens Mathias De Clercq zijn er problemen met de Vlaamse bemanning van de gemeenschappelijke nautische autoriteit in Vlissingen, wat van belang is voor de maritieme toegang van de Westerschelde. Welke maatregelen kunnen er worden genomen?

En ten slotte wil het lid met betrekking tot SD 8, inzetten op een slankere en wendbare overheid, weten hoeveel lokale wegen er al zijn overgedragen aan de lokale besturen. Hoeveel moeten er nog worden overgedragen en wat is de timing daarvan?

1.2. Opmerkingen van Björn Rzoska

Björn Rzoska stelt vast dat de minister ambitieus is, want hij wil ongeveer tweehonderd initiatieven nemen die Vlaanderen fietsvriendelijker en veiliger moeten maken. Hij vat de nota met twee werkwoorden samen: investeren en hervormen. Hij vindt het positief dat het budget voor de doorstroming verdubbelt; dat wordt ingezet op combimobiliteit; dat wordt ingezet op een vlot en veilig verkeer, aan de hand van het Verkeersveiligheidsplan[8]; en dat wordt ingezet op een handhavingsbeleid.

De spreker juicht toe dat de minister wil investeren in alternatieven voor het gebruik van de wagen, aan de hand van zijn Fietsplan[9]. In zijn beleidsbrief 2016-2017, pagina 21, staat dat hij een fietsbeleidsplan zal opstellen teneinde de versnipperde aanpak van het fietsbeleid te stroomlijnen, en dat hij in 2016 zal starten met de uitvoering van een fietsactieplan, dat vorm moet geven aan "een harde functionele keuze voor een zachte modus in het woon-werkverkeer en het woon-schoolver-

[7] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 706/1-2 en *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 407/1-3.
[8] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 706/1-2.
[9] Bijlage 2 van *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 831/1.

keer". Waar is dat actieplan? En waar is het fietsinvesteringsplan, waarvan sprake op dezelfde bladzijde van de beleidsbrief?

Dat sluit volgens Björn Rzoska goed aan bij de opmerking van het Rekenhof[10]. Volgens het Rekenhof wordt in de begroting de ambitie uitgesproken om de kaap van de 100 miljoen euro fietsinvesteringen te halen, maar het Rekenhof kan op basis van de ingediende begroting niet verifiëren of daar de nodige kredieten tegenover staan. Het antwoord van minister Weyts op deze te verwachten vraag over de opmerking van het Rekenhof moet volgens de spreker meteen ook een antwoord zijn op de analyse van het Rekenhof.

Volgens Björn Rzoska zit er veel ambitie in de beleidsbrief 2016-2017, maar hij vindt het moeilijk om te volgen wat er gerealiseerd werd in 2016 en wat nog niet. Daarom maakt hij een algemene opmerking. Uit de beleidsbrieven van andere ministers, bijvoorbeeld die van minister-president Geert Bourgeois, valt duidelijk op te maken wat in 2016 werd gerealiseerd en indien het niet gerealiseerd werd, wat daar dan de reden voor is en wat de hernieuwde ambitie is voor 2017. Björn Rzoska roept minister Ben Weyts op om de leesbaarheid en zo de controleerbaarheid door het parlement van zijn beleidsbrief te vergroten. Nu blijft het overzicht van de realisaties beperkt tot kleine elementen bij de aanhef van bepaalde ambities. Dat zou systematischer moeten gebeuren.

Minister-president Geert Bourgeois koppelt op een transparante manier in zijn beleidsbrief ook doelstellingen aan budgetten in de begroting. Zo zet hij een stap naar een prestatiebegroting. Het zou voor het parlement interessant zijn mocht minister Ben Weyts bij de operationele en strategische doelstellingen de link maken naar de begroting en op die manier een stap zetten in de richting van een prestatiebegroting.

Björn Rzoska komt terug tot de inhoud. Wat betreft openbaar vervoer heeft minister Weyts enkele concrete ambities betreffende het concept combimobiliteit, dat meer vraaggestuurd moet zijn. Voor het 'horrordossier' ReTiBo wordt een einddatum opgegeven. Eind 2017 zou er eindelijk een intelligent, geïntegreerd systeem zijn. Björn Rzoska neemt zich voor om eind 2017 na te gaan of het er is.

Hij vindt dat minister Weyts zeer intelligent communiceert over de binnenvaart en dat hij die vervoersmodus terecht probeert door te duwen als een alternatief door werkgevers en bedrijven erop te wijzen dat een bevaarbare waterweg zich niet al te ver van hun terrein bevindt. Alleen moeten we dan wel consequent blijven, vindt Björn Rzoska. Minister Weyts beweert: "Ik positioneer de binnenvaart als hét alternatief om een massa vrachtwagens van de weg te halen.". Maar dan begrijpt Björn Rzoska niet goed waarom er nog altijd met die monstertrucks[11] aan de slag wordt gegaan. We gaan blijkbaar opnieuw, in een proefproject met bijgestuurde criteria, dergelijke mastodonten op onze al oververzadigde wegen inzetten.

Knooppunten en netwerken, de duurzame combimobiliteit, de park & ride-parkings, de fietsinfrastructuur aan trein-, tram- en bushaltes: dat vindt Björn Rzoska allemaal goed. De mensen zijn allesgebruikers; ze organiseren hun mobiliteit op heel veel verschillende manieren. Maar daarin kan nog een stap verder worden gegaan. De spreker lanceert daarom een constructief idee. Hij heeft gezien hoe men in Kopenhagen fietsen kan meenemen op bussen door vooraan op de bus een fietsenrek te monteren. In Kopenhagen heeft die maatregel gezorgd voor een stijging van 8 tot 9 procent gebruikers van het openbaar vervoer. Met een eenvoudige ingreep worden mensen die zich al op een duurzame manier willen verplaatsen, nog meer aangemoedigd om verschillende vervoersmodi te combineren.

[10] *Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 16/1, p. 29-30.
[11] Langere en zwaardere vrachtautocombinatie, LZV.

Er staan volgens Björn Rzoska nog dingen in de beleidsbrief die hij kan steunen, maar waarbij hij wel vindt dat minister Weyts er vrij laat mee komt. Er ligt nog heel wat werk op de plank voor 2016. Er zijn de vernieuwde oproep voor het Pendelfonds, de flankerende maatregelen in verband met de kilometerheffing, de verkeerslichtinstallatie, de vervoersregioraden die nog moeten samenkomen over de proefprojecten enzovoort.

Björn Rzoska volgt voor zijn punctuele vragen de structuur van de beleidsbrief en voegt daar enkele vragen over de begroting tussen.

Björn Rzoska vond weinig concreets over het permanent Vlaams fietstelsysteem. Tijdens de Fietstelweek was er een app. Die had aanvankelijk wat kinderziekten, maar daarna werkte hij goed. Het was interessant om te zien hoeveel kilometer je aflegde, wat de CO_2-besparing was enzovoort.

Björn Rzoska is blij dat de minister inzet op het potentieel van de speed pedelec. Als overtuigd gebruiker meent hij dat daar heel wat win-wins te halen vallen op het vlak van mobiliteit, klimaat en verplaatsing. Hij heeft het evenwel moeilijk met wat er nu gebeurt op federaal niveau, waar men zeer veel drempels aan het opbouwen is. Hij hoopt dat de minister federaal minister Johan Van Overtveldt zo ver krijgt om tegen een aantal onnozelheden in te gaan. Hij verwijst naar de vele mails van gebruikers die hij hierover krijgt. Het is een element in het verduurzamen van het vervoer.

De minister verhoogt terecht het doorstromingsbudget. Het parlementslid vraagt een lijst van de doorstromingsprojecten die men in 2017 wil realiseren, met een planning ervan.

De passage over het stimuleren van deelauto's, noemt Björn Rzoska vaag. De minister gaat subsidie- en ondersteuningsmogelijkheden in kaart brengen. Dat lijkt vrij gemakkelijk en snel te realiseren, maar wat wil de minister vanuit Vlaanderen doen om dat autodelen nog meer te ondersteunen en zelfs te versterken?

Wat betreft de kilometerheffing voor vrachtwagens kijkt het parlementslid met spanning uit naar de resultaten van de studie over sluipverkeer: in hoeverre werkt dat of werkt dat niet? Zelf is hij geen frequent gebruiker van de auto, dus weet hij niet of er al dan niet een verschuiving is.

Hij vraagt zich af of de aangekondigde studie over de kilometerheffing bij auto's er komt in 2017. Is dat het enige wat er zal gebeuren? De minister heeft regelmatig gesproken over een proefproject op basis van de OBU's, die al zijn aangekocht in het kader van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Hij dacht dat de minister het idee had om met een beperkt aantal auto's een proefproject te doen. Dat lijkt niet zo moeilijk aangezien de poorten er staan.

Björn Rzoska vraagt wat het budget is voor het stelselmatig slimmer maken van de verkeerslichten. Hij vraagt ook naar de planning hiervoor: hoe zal dat worden uitgerold, in welk tempo en op welke plaatsen? In verband met de verkeerslichten spreekt de minister over het wegwerken van juridische obstakels en van conflict-vrije groenfases. Valt daar ook het concept 'vierkant groen' onder[12]?

De spreker komt tot de verkeersveiligheid en het Verkeersveiligheidsfonds. Er is de discussie met de federale collega's wat betreft de verdeling van het boetefonds. Is de inzet van middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds daarvan afhankelijk? Zijn die middelen daaraan gelinkt of niet? Of is er, zoals met de kilometerheffing

[12] *Vragen om uitleg* 2015-16, nr. 2799.

voor vrachtwagens, ook een deel losgekoppeld en hangt het niet zozeer af van de inkomsten die we daar realiseren?

Hij heeft nog opmerkingen over SD 4, investeringen voor mens en economie. In de beleidsbrief staat dat het Belgisch actieplan 'Clean power for transport' in november 2016 rond moet zijn. Björn Rzoska gaat ervan uit dat dat ver klaar is. Voorts noemt hij het zeer verbazend plots te lezen dat de minister een nieuw project wil met supertrucks, met andere criteria en voorwaarden. Waarom is er een nieuw proefproject nodig? Moet dat per se in de huidige verkeersdensiteit en op een moment dat de minister zelf zegt dat hij een massa vrachtwagens van de weg wil halen?

Opmerkingen van het Rekenhof[13] zijn er vooral rond fietsinvesteringen en alles wat te maken heeft met het investeringsbeleid bij De Lijn. Voor het Rekenhof is het niet helemaal duidelijk hoe het zit met beschikbaarheidsvergoedingen en projecten van Via-Invest en Lijninvest, die trouwens binnenkort overgaan in De Werkvennootschap. Hij vraagt aan de minister om hier klaarheid in te scheppen.

1.3. Opmerkingen van Dirk de Kort

Dirk de Kort valt het ook dit jaar opnieuw op hoezeer de diensten en de administratie hun uiterste best doen om van de begroting een onleesbaar document te maken, waar geen zinnige vragen uit kunnen volgen. Dat is niet nieuw. Met het Rekendecreet heeft het parlement de genadeslag gegeven aan een begrijpelijke begroting. Men is volledig overgeleverd aan de kwaliteit van de toelichtingen bij de middelenbegrotingen, en die variëren sterk van beleidsveld tot beleidsveld. Dirk de Kort verwijst naar het beleidsdomein Onroerend Erfgoed van minister-president Bourgeois, dat bijzonder goed gestructureerd is, met een zeer duidelijke toelichting bij de artikelen van de begroting.

Vergeleken daarmee is de informatie die men krijgt over het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, beknopt. Zo worden bijvoorbeeld onder het begrotingsartikel van de ondersteuning van Wegen en Verkeer onder werking en toelagen heel wat taken gefinancierd. Die karige uitleg maakt het de leden zeer moeilijk om relevante beleidsvragen te stellen. Op een budget van 169.778.000 euro gaat 532.000 euro, of 0,31 procent, naar een ander artikel, als gevolg van het actieplan Energie-efficiëntie. De rest, 169.245.000 euro, gaat naar wegenonderhoud en winterdienst onder werken en toelagen. Het is niet duidelijk hoeveel er naar de nieuwe benadering van het lichtplan gaat. De rest van de belangrijke uitgaven van het AWV staat onder de DAB Vlaams Infrastructuurfonds.

Het begrotingsartikel covert zowel de uitgaven voor de communicatie van AWV en minderhindermaatregelen als de plakkosten – echt waar – voor affichecampagnes van het BIVV en OVAM, en de schaduwtol van de Liefkenshoektunnel. Met dat laatste was er blijkbaar een probleem, want bij het budget van 5.654.000 euro moest er 300.000 euro bij komen. Blijkbaar konden er niet minder affiches worden geplakt.

Dirk de Kort vindt dat er zeker en vast ook heel wat goed nieuws is in de begroting. Zo is er financieel een verdubbeling voor doorstroming, tot meer dan 32 miljoen euro, waarmee de minister het belang daarvan onderstreept. Doorstroming is inderdaad bijzonder belangrijk als men het openbaar vervoer aantrekkelijker wil maken, zeker voor de keuzereizigers.

[13] *Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 16/1, p. 29-30.

Van de 100 miljoen euro geoormerkte inkomsten uit de kilometerheffing wordt er al 70 miljoen euro toegevoegd aan een artikel voor investeringen, weginfrastructuur en structureel onderhoud. De minister houdt 30 miljoen euro in provisie "teneinde op basis van specifieke projecten de middelen aan de meest aangewezen entiteit toe te wijzen doorheen het jaar". Op basis van welke criteria gaat hij die 30 miljoen euro toewijzen? Aan welke uitgaven kan dat dan worden toegewezen en aan welke niet? Dirk de Kort neemt aan dat de minister daar niet de plakkosten mee wil gaan betalen, maar blijft dit beperkt tot weginfrastructuur of kan het ook worden gebruikt voor bijvoorbeeld watergebonden investeringen?

Dan is er het artikel, op bladzijde 75, van de FFEU-middelen voor de investeringen in wegeninfrastructuur. Het FFEU heeft enkel vereffeningskredieten. Zullen die kredieten dan alleen nog worden gebruikt om betalingen te doen voor vroeger vastgelegde dossiers? Hoelang verwacht de minister op dat artikel nog betalingen te moeten doen?

Nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV hebben nog een eigen begroting. Nochtans zullen ze op 1 januari 2017 fuseren en De Vlaamse Waterweg nv worden. Is dit dan de laatste keer? Zo ja, zal die fusie ook begrotingsmatig een doorvertaling krijgen op 1 januari 2018, of hoe zit dat precies?

Binnen het Departement MOW vindt men ook een begrotingsartikel met betrekking tot provisies voor de kilometerheffing. Daarin staat dat de minister 40 miljoen euro klaar houdt voor flankerende maatregelen binnen de transportsector. Het lid citeert: "De provisie bedraagt bij begrotingsopmaak 2017 54.121.000 euro. Dit betreft 40.000.000 euro voor flankerende maatregelen binnen de transportsector. De overige 14.121.000 euro, gekoppeld aan en dus afhankelijk van de reële inkomsten uit de kilometerheffing, komen bovenop de verder vernoemde 100.000.000 euro stijging binnen het Vlaams Infrastructuurfonds.". 100 miljoen euro inkomsten uit de kilometerheffing gaan dus naar wegen. 70 miljoen euro is al toegewezen. 30 miljoen euro houdt de minister nog achter de hand. De inkomsten boven die 100 miljoen euro schat hij op ongeveer 54 miljoen euro. 40 miljoen euro daarvan zou gaan naar nog te beslissen flankerende maatregelen. Als er bovenop die 40 miljoen euro nog iets binnenkomt, komt dat bovenop de 30 miljoen provisie in het Vlaams Infrastructuurfonds? De minister rekent op 14 miljoen euro, maar houdt een slag om de arm. Waarom wordt die 14 miljoen euro niet ingeboekt op de provisierekening van het VIF?

Begin deze week hebben de commissieleden het verslag van het Rekenhof[14] ontvangen, dat ook bij dit beleidsdomein enkele opmerkingen maakt. Het stelde vorig jaar al dat de informatiewaarde van de begroting tekortschoot, zeker wat de pps-beschikbaarheidsvergoedingen betreft. De regering had daarop geantwoord dat ze dat overheidsbreed zou aanpakken. Het Rekenhof ziet geen vooruitgang. Ook Dirk de Kort klaagde al meermaals aan dat de informatiewaarde van de begroting van minister Weyts ondermaats is. Wat heeft de minister hier gedaan met de opmerking van het Rekenhof? Hebben zijn entiteiten "zich ingeschreven in een overheidsbrede transparante aanpak", en wat doet hij om aan die opmerkingen tegemoet te komen?

Ook inzake fietsinvesteringen is het Rekenhof niet gelukkig met het gebrek aan transparantie inzake die doelstelling van 100 miljoen euro. De CD&V-fractie zou dat liever onder één begrotingsartikel zien, waarop alle fietsgerelateerde investeringen zouden kunnen worden aangerekend, maar ze vraagt zich ook af of dat wel realistisch is. Hoe ga je die budgetten dan aanwenden? Fietsinvesteringen zitten immers vaak 'verscholen' in bredere dossiers. Dirk de Kort denkt dus ook niet dat

[14] *Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 16/1, p. 29-30.

dat zomaar op te lossen valt. Kan de minister intussen wel toelichten hoe hij de som maakt? Welke zaken telt hij wel en niet mee als fietsinvesteringen?

De laatste opmerking van het Rekenhof is eerder een waarschuwing. Een grote toename in vastleggingskredieten voor het Vlaams Infrastructuurfonds betekent uiteraard dat er de komende jaren ook een toename zal moeten volgen van vereffeningskredieten.

Vorig jaar vond Dirk de Kort de beleidsbrief een correcte voortzetting van de beleidsnota en vond hij die al een stuk concreter dan in het begin van de legislatuur. Jammer genoeg moet hij nu vaststellen dat ze nog niet veel concreter is geworden. Deze beleidsbrief geeft vooral business as usual aan: visies op de mobiliteit van morgen, koerswijzigingen om Vlaanderen terug mobiel te maken en ideeën om de modal shift te realiseren.

Vorig jaar vroeg hij de minister om het STOP-principe niet enkel in het kader van verkeersveiligheid te behandelen, maar als een algemeen sturend begrip te blijven gebruiken. Dat komt dit jaar geen enkele keer meer voor in de beleidsbrief en Dirk de Kort betreurt dat. De modal shift is de uitdaging voor de komende jaren. We zijn er de voorbije decennia te weinig in geslaagd om die effectief door te voeren. Zowel wat het STOP-principe betreft als de modal shift, is de beleidsbrief opvallend weinig ambitieus. Het begrip komt enkele keren voor in een passage over de bereikbaarheid van Antwerpen tijdens de werken en in een passus over onbemand varen in de binnenvaart. Dat is toch maar een mager beestje.

Ter verdediging merkt hij wel op dat de minister het vaak heeft over combimobiliteit. Ziet hij combimobiliteit als een minder bedreigende term voor autogebruikers? In een toekomst waarin het aantal verplaatsingen nog dreigt toe te nemen, zowel in het personenvervoer als in het vrachtverkeer, mogen toch wat ambitieuzere doelstellingen uitgewerkt worden.

Een ander punt dat merkwaardig genoeg zelden voorkomt, is de belangrijke samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. In het regeerakkoord is heel bewust een passus[15] geschreven over de samenhang tussen het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De minister zal proberen ervoor te zorgen dat er geen tegenspraak is tussen beide, maar dat is slechts een minimale invulling van de noodzakelijke afstemming tussen het ruimtegebruik, onze verplaatsingsnoden en ons verplaatsingsgedrag.

Een sector waar de minister wel grote vorderingen lijkt te hebben gemaakt, is de binnenvaart. Hij regelde enkele bevoegdheden die overkwamen, zette een aantal innovatiemaatregelen in de markt en werkte aan internationale vertegenwoordiging en netwerking.

De minister is nu 2,5 jaar verder en heeft al heel wat aangekondigd. Hij blijkt een voorliefde te hebben voor de zondagse geschreven pers. Het wordt nu hoog tijd om te leveren. Leveren betekent niet alleen beton storten voor noodzakelijke auto- en enkele fietsverbindingen.

Dirk de Kort gaat nu gedetailleerder in op de beleidsbrief. Inzake het Pendelfonds nam de minister op 30 september 2016 een belangrijke beslissing, namelijk om de ondersteuning uit het Pendelfonds strategischer en eenvoudiger te maken. De sociale partners stuurden via de SERV een uitdrukkelijke vraag. Zij suggereren om met de nieuwe oproep te focussen op het gebruik van duurzame infrastructuur en de voorkeur te geven aan bedrijfsoverschrijdende samenwerking. Heeft de minister op die brief geantwoord? Wat was het antwoord?

[15] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014, nr. 31, p. 49 e.v.

De eerste strategische doelstelling is 'We verplaatsen ons tijds- en kostenefficiënt'. Over het fietsbeleid zal Martine Fournier het hebben. Het is alvast positief dat de fiets als eerste aan bod komt.

Voor de combiparkings is er blijkbaar nog veel studiewerk voor de boeg. Intussen blijkt dat de federale minister veel stationsparkings betalend wil maken en veel andere stationsparkingprojecten uitstelt. Op welke manier weegt de minister op het beleid van de federale minister om de combimobiliteit aan de stations te versterken? In de conceptnota Basisbereikbaarheid[16] speelt het treinnet een belangrijke rol. Er moet op een goede manier kunnen worden aangesloten op het openbaar vervoer. Ook voor de Vlaamse Rand wordt er nu al lang over P+R-parkings gepraat. Intussen worden de files rond Antwerpen en Brussel langer in kilometers. Ze beginnen vroeger en duren langer.

Voor het autodelen is het een goede zaak dat de minister een decretaal kader voor autodelen wil onderzoeken. Dirk de Kort is ervan overtuigd dat het antwoord op dat onderzoek positief zal zijn. Hij werkt samen met onder andere Marino Keulen aan een voorstel van resolutie over autodelen. Autodelen rukt op in onze steden en voorsteden. Met autodelen staan er zo al minder auto's op de openbare weg, zijn gebruikers meer geneigd om eerst een alternatieve modus te overwegen en worden de betrokken auto's meer benut. Winst voor iedereen. Met een Vlaams kader ondersteunt de minister alle lokale besturen die zich nu stuk voor stuk afvragen hoe ze moeten omgaan met dat voor velen buiten de grootsteden toch nog vrij nieuw fenomeen.

Wat betreft de kilometerheffing wil hij de minister en al zijn partners feliciteren met de al bij al geslaagde invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Als het goed is, moet dit ook kunnen worden gezegd. Ondanks veel scepsis en tegenstand is de minister erin geslaagd dit op een bijzonder goede manier in te voeren. Buitenlandse transporteurs betalen nu mee voor het gebruik van onze wegen. Dirk de Kort heeft in deze commissie al verschillende keren gepleit om, zeker in de omgeving van Antwerpen, na te gaan of de al bij al vrij domme kilometerheffing voor vrachtwagens niet kan worden omgezet in een echte slimme kilometerheffing waarbij bijvoorbeeld nachtelijke ritten minder belast worden dan ritten overdag tijdens de spits. Op die manier zou de bestaande capaciteit beter kunnen worden benut en zouden de file-uren overdag kunnen verminderen.

Dirk de Kort is blij met de standpunten van de minister over de slimme kilometerheffing voor personenwagens. De minister heeft zich al meermaals een sterke voorstander van een sturende slimme kilometerheffing verklaard. De slimme kilometerheffing, in vervanging van bestaande autobelastingen, moet en zal een cruciale schakel worden in de strijd tegen de congestie en het beleid rond een modal shift. Jaren geleden al stelde de CD&V-fractie dat de kilometerheffing voor vrachtwagens, wat een aantal technische aspecten betreft, het grootst denkbare proefproject voor een algemene kilometerheffing is.

Dirk de Kort begrijpt dat er eerst een breed onderzoek moet worden gevoerd naar het draagvlak voor die bij het brede publiek vaak gevoelige kwestie. Kort voor de vorige verkiezingen leidde een wetenschappelijk onderzoek immers nog tot een brede antibeweging. Draagvlak is dus belangrijk, net als politieke durf. Kan de minister meer uitleg geven over de timing voor het eerste en het tweede onderzoek? Het gaat om zeer belangrijke materie, zowel voor de strijd tegen de congestie als voor de financiering van de transportinfrastructuur. Met een slimme sturende kilometerheffing kan men immers eveneens buitenlandse gebruikers mee laten betalen voor het wegennet.

[16] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 614/1-2.

Vorig jaar heeft de minister gesteld dat er vanaf 2016 meer zou worden geïnvesteerd in gewestwegen. Er werd daartoe ook een meerjareninvesteringsplan ingediend. Hoe zit het met de uitvoering van dat plan? In hoeverre zitten de opgenomen projecten op schema? In hoeverre is de minister moeten afwijken van de vooropgestelde planning, en waarom? Indien er een bijsturing van het plan is, had Dirk de Kort graag een nieuw plan gekregen, voor de stemming over de begroting.

Bij de operationele doelstelling over de slimme netwerken wordt er verwezen naar het open databeleid. Dirk de Kort vindt dat een terechte beleidskeuze. Overheidsinformatie moet, mits het respecteren van de privacy, maximaal ter beschikking staan van gebruikers. De minister wil ook verkeersinformatie nog meer ontsluiten. Is het mogelijk om na te gaan op welke manier het Vlaams Verkeerscentrum zijn ruwe data eveneens ter beschikking zou kunnen stellen?

Met betrekking tot het verkeer naar en rond Antwerpen tijdens de geplande grote werken wenst Dirk de Kort te vernemen welke minderhindermaatregelen de minister nog plant en welk budget daarvoor wordt uitgetrokken.

Wat De Werkvennootschap betreft, begrijpt Dirk de Kort de logica om Via-Invest en Lijninvest te laten samenkomen. Werken met dergelijke tussenstructuren leidt soms tot vlottere uitvoering, maar kan soms ook tot extra discussies leiden. Zou het daarom niet wijs zijn om de werking van De Werkvennootschap in het begin duidelijk af te bakenen in afwachting van succes? Als blijkt dat dit inderdaad dé manier van werken is, kan de opdracht nog altijd uitgebreid worden.

Dirk de Kort verwijst naar het Seine-Scheldeproject en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, waarmee Vlaanderen wordt uitgebouwd als een belangrijk knooppunt voor binnenvaart. De binnenvaart is nodig, zowel om Vlaanderen als multimodale logistieke regio te handhaven, maar ook om de verwachte stijging van te vervoeren vracht op te vangen. De binnenvaart is al een veel duurzamere transportmodus dan het vrachtvervoer op de weg, maar toch is er nog veel ruimte voor vergroeningsmaatregelen. Tot september volgend jaar kan men steunaanvragen indienen voor nabehandelingstechnieken of voor de hermotorisatie van schepen. Op welke manier worden die maatregelen bekendgemaakt bij de doelgroep? Hoe staat het met de oproep voor ondersteuning van palletvervoer?

Met betrekking tot de stedelijke logistiek spreekt de minister over een richtinggevend beleidskader. Er komt ook een onderzoek naar dataverzameling inzake stedelijke logistiek. Kan de minister daar wat meer uitleg over geven?

De spreker heeft een vraag over OD 22, over de ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens. De Vlaamse zeehavens zijn een belangrijke schakel in de economie en creëren veel economische meerwaarde voor Vlaanderen. De voorbije dagen werden nog een aantal interessante evoluties binnen de Vlaamse havens bekend die de dynamiek in de havens mooi illustreren: fusieplannen in Gent en uitbreidingen in Antwerpen. De minister heeft een Vlaamse havenstrategie aangekondigd. Welke stappen heeft hij daartoe al gezet? Welke timing is gepland? Wanneer mogen de leden een ontwerp van Havendecreet verwachten?

Inzake OD vernieuwende regelgeving wil de minister uitvoering geven aan de resolutie betreffende de operationalisering van de uitzonderingen op het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, wat het niet-dringend zittend ziekenvervoer en het niet-commercieel vervoer betreft[17] met een conceptnota die een dezer aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd. Kan de minister toelichten op welke manier hij de noden en vragen

[17] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 856/1-3.

van ondernemingen en consumenten uit de disruptieve economie wil paren aan de bezorgdheden van de reguliere taxisector?

Om voertuigen te verhuren moet men aan heel wat voorwaarden voldoen. Elke verhuring moet vooraf worden ingeschreven in een register, en in het voertuig moet een schriftelijke overeenkomst liggen. Dat moet dringend worden aangepast. Hoe zal de minister bij deze regeling rekening houden met de vraag naar niet-dringend ziekenvervoer?

1.4. Opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Volgens *Joris Vandenbroucke* heeft de minister reden om de eerste helft van zijn beleid met gedempte vreugde te vieren: de cijfers zijn positief. Hij verwijst naar de tabel die minister Bart Tommelein voorstelde. Die toont aan dat het budget van minister Weyts een flinke boost krijgt. Hij komt als een van de winnaars uit de regeringsonderhandelingen.

Joris Vandenbroucke haalt de positieve elementen aan uit het beleid. De minister wil investeren in de verdubbeling van het budget voor doorstroming, in gedeelde mobiliteit en in verkeersveiligheid. Wat zal daar concreet mee gebeuren? België beschikt immers al over het dichtste wegennet van Europa en kampt met de grootste fileproblematiek. Dat zou Vlaanderen aan het denken moeten zetten over de toekomst van het mobiliteitsbeleid.

Joris Vandenbroucke verwijst naar het Nederlandse weekblad Trouw van 27 oktober 2016. In deze commissie wordt al eens gewezen op het Nederlandse investeringsbeleid van de afgelopen jaren. Het artikel in Trouw zegt: "Nederland leek op de goede weg met het oplossen van de filedruk. Toch konden automobilisten en beleidsmakers de afgelopen jaren maar kort van dit geluk proeven. Het land ligt vol verkeersaders die snel weer dreigen dicht te slibben, al die nieuwe rijstroken zoals de verbreding van de A1 bij Muiden van zeven naar twaalf banen ten spijt.".

In Nederland wordt de ijzeren wet geïllustreerd dat het creëren van bijkomende capaciteit voor autoverkeer slechts tijdelijk het probleem verlicht en zeker niet oplost, integendeel, het zuigt alleen maar meer verkeer aan. Joris Vandenbroucke heeft de indruk dat nogal wat leden van de meerderheid die les nog altijd niet geleerd hebben. In de plenaire vergadering van 16 november 2016 werd de minister – ook vanuit de meerderheid – ondervraagd over zijn investeringen in de modal shift in en rond Antwerpen. Er werd met aandrang gevraagd – ook vanuit de meerderheid – om te blijven en nog meer te investeren in het alternatief voor de wagen. Nauwelijks een half uur later kreeg de minister vragen voorgeschoteld – ook vanuit de meerderheid, deze keer vanuit Limburg – om extra rijstroken aan te leggen aan de E313. Die leden vragen daarmee om de betonnen rode loper uit te rollen voor wagens om nog meer verkeer te kunnen doorpompen naar die Antwerpse ring. Dat toont aan dat de mentaliteit nog altijd niet is omgeslagen, dat er nog altijd reflexmatig te veel gegrepen wordt naar het creëren van extra capaciteit voor autoverkeer.

Ondanks de positieve impulsen in het investeringsbeleid van minister Weyts, ook voor de alternatieven – de minister heeft maar liefst 400 miljoen euro extra gevonden – spendeert hij nog altijd meer aan de auto. Het lid verwacht dan ook niet dat Vlaanderen de duurzame mobiliteitsomslag kan maken.

De minister heeft al vaak aangekondigd dat hij de magische kaap van de 100 miljoen euro zou ronden inzake de fietsinvesteringen. In 2012 investeerde minister Crevits al 99 miljoen euro in de fiets, dus zo'n waanzinnige sprong voorwaarts is dat niet,

maar het is een symbolische kaap. Overigens meent het Rekenhof[18] die ambitie niet te kunnen terugvinden in de begroting. Van de 7650 kilometer fietspaden langs de gewestwegen is 4450 kilometer nog altijd niet conform. Dat vergt een budget van 467 miljoen euro. Om de fiets als volwaardig alternatief te laten rondrijden in Vlaanderen wordt nog te veel reflexmatig gekeken naar de klassieke investeringen in infrastructuur voor wagens.

De investeringen in openbaar vervoer stijgen, en dat is positief. Het is alleen nog niet duidelijk wat dit netto zal opleveren aan extra aanbod van openbaar vervoer door De Lijn.

De minister heeft een forse extra hefboom gekregen van zijn collega's maar die wordt volgens Joris Vandenbroucke niet voldoende ingezet voor een duurzame omslag in het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

Wat de begroting betreft, is de financiering van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds bijzonder ingewikkeld. De minister heeft dat helder uiteengezet in zijn toelichting, maar twee elementen zijn nog niet duidelijk. Joris Vandenbroucke vraagt zich af hoeveel er eind 2017 in dat fonds zal zitten en hoeveel daarvan tegen eind 2017 uitgegeven zal zijn. Wat is met andere woorden het verschil tussen de inkomsten en de uitgaven van het Verkeersveiligheidsfonds?

Op 4 november was er een brief van de MORA (zie bijlage). Daarin staat dat de minister de MORA heeft ingelicht over het feit dat de prognoses over de inkomsten van het Verkeersveiligheidsfonds op 17,9 miljoen euro zitten, terwijl in de begroting sprake is van een bedrag van 16,6 miljoen euro. Hoe is dat verschil te verklaren?

Bij het begrotingsartikel voor de basisbereikbaarheid dat de minister heeft gecreëerd, staat 6,5 miljoen euro. Daarvan wordt 2,3 miljoen uitgetrokken voor subsidies ter ondersteuning van het woon-werkverkeer. Joris Vandenbroucke vraagt zich af welke projecten daarmee zullen worden gefinancierd. Waarom kiest de minister voor middelen uit dit begrotingsartikel? Hadden die middelen niet even-goed kunnen worden opgenomen in het Pendelfonds? Of gaat het over een heel ander type projecten? Is dat ook de grootte van de bedragen die de komende jaren in de begroting zullen staan ter financiering van de basisbereikbaarheid?

De inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens zijn vorig jaar tegengevallen. De minister heeft zijn belofte om 100 miljoen euro aan infrastructuurinvesteringen te doen, kunnen loskoppelen van die inkomsten. De vraag is of die loskoppeling betekent dat die 100 miljoen euro extra elk jaar opnieuw moet worden verworven in de begrotingsonderhandelingen of dat het gaat om een recurrent bedrag dat jaarlijks wordt ingeschreven in de begroting van de minister los van de inkomsten van de kilometerheffing.

De minister laat 30 miljoen euro op een provisie bij het VIF staan. Joris Vandenbroucke vraagt zich af of het uitgesloten is dat die 30 miljoen euro alsnog kan worden aangewend voor andere investeringen dan klassieke investeringen in weginfrastructuur, bijvoorbeeld voor de binnenvaart, fietsen, openbaar vervoer en duurzame alternatieven.

Minister Weyts schrijft in zijn beleidsbrief dat zal worden onderzocht waarom de inkomsten vorig jaar zijn tegengevallen. Intussen schrijft minister Tommelein in zijn toelichting bij het beleidsdomein Financiën en Begroting dat de inkomsten worden geraamd op 421,4 miljoen euro bruto voor 2017. In juni was dat nog 80 miljoen euro meer. Is er dan niet uitgegaan van verkeerde ramingen? Of is er

[18] *Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 16/1, p. 29-30.

een reden waarom de inkomsten vorig jaar zijn tegengevallen en zullen die zich nog herstellen tot op hun geraamde niveau?

Wat de investeringskredieten voor De Lijn betreft, is er een opmerkelijk sprong van 4,9 naar 33 miljoen euro voor stationsomgevingen en het Masterplan 2020 Antwerpen. In de toelichting staat dat daar onder andere een eenmalige begrotingsruiter op zit van 15,4 miljoen euro voor de koppeling van de Hermelijntrams. Het is de vraag of die 15,4 miljoen euro volledig naar dat project gaat en wat er gebeurt met de rest van die 33 miljoen euro. Joris Vandenbroucke wil weten hoeveel van die optelsom van 121,1 miljoen euro zal leiden tot een nettotoename van het aanbod van openbaar vervoer.

Er zit nog altijd 22 miljoen euro in het Klimaatfonds. De minister heeft vorig jaar in het antwoord op een schriftelijke vraag[19] gezegd dat die middelen bij de opmaak voor 2017 nog altijd in het fonds zullen worden ingeschreven, maar dat ze de volgende jaren vanaf 2017 zullen worden overgezet naargelang er investeringen zijn in nieuw rollend materieel. Zullen er vanaf 2017 effectief middelen uit het Klimaatfonds kunnen worden overgezet naar het budget van de minister?

Een aantal collega's hebben er ook al op gewezen dat het budget voor doorstromingsprojecten verdubbelt. De minister heeft in zijn toelichting gezegd dat het grotendeels zal worden aangewend voor doorstromingsprojecten ten bate van het openbaar vervoer. In de toelichting van de begroting staat dat "het zogenaamde handhavingsbeleid eveneens met deze kredieten wordt gefinancierd.". Er staat een lijstje van onderhoud van fietspaden, installatie van trajectcontrole, aankoop van aswegers, systemen voor automatische nummerplaatherkenning. Kan de minister aangeven hoe groot het aandeel voor het openbaar vervoer zal zijn? Werd het handhavingsbeleid vroeger ook gefinancierd vanuit het fonds?

De minister wil tegen het einde van het jaar de belangrijke kaap van 100 miljoen euro fietsinvesteringen per jaar ronden en spreekt onder meer over middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. Is het bedrag van 100 miljoen euro inclusief of exclusief de middelen uit het EFRO?

Net zoals Björn Rzoska vraagt Joris Vandenbroucke wanneer men het integraal fietsinvesteringsprogramma mag verwachten.

Joris Vandenbroucke geeft een korte historiek van het GEN Antwerpen en het GEN Gent. Op 20 maart 2015 heeft de minister dit plan aangekondigd en hij sprak over een casestudie voor geïntegreerde mobiliteitsnetwerken rond Antwerpen en Gent. Op 18 februari 2016 heeft hij dat concreter gemaakt: "Vlaams minister Ben Weyts maakt zich sterk dat er snel een voorstadsnet zal worden uitgewerkt in Antwerpen en Gent met één ticket voor alle vervoersmodi.". De minister verwees daarbij naar het JUMP-ticket in Brussel. In de beleidsbrief staat opnieuw een verwijzing naar die studies en dat het komende jaar opnieuw overleg zal worden gepleegd. Joris Vandenbroucke vindt dit opnieuw vager dan wat de minister een achttal maanden geleden heeft aangekondigd. Hoe concreet is het ticket voor alle vervoersmodi?

Wat de samenwerking tussen de NMBS en De Lijn betreft, verwijst Joris Vandenbroucke naar een passage uit de beleidsnota van federaal minister François Bellot: "Naar het voorbeeld van de beslissing om de gewesten in de investeringscel en de raden van bestuur van de NMBS en Infrabel te betrekken, richt ik ook een oproep tot diezelfde gewesten om federale vertegenwoordigers op te nemen in de beslissingsorganen van hun vervoersmaatschappijen.". Is de minister van plan om federale vertegenwoordigers op te nemen in bijvoorbeeld de raad van bestuur

[19] *Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2015-16, nr. 1396, aan minister Ben Weyts.

van De Lijn? Zijn de gewesten vertegenwoordigd in de raden van bestuur van de NMBS-groep?

De minister onderzoekt de uitbouw van de kilometerheffing tot een globaal systeem voor alle gemotoriseerd vervoer. Er is een eerste onderzoek bezig en in een latere fase zal onder meer de effectiviteit van opties met betrekking tot tarieven, netwerk enzovoort, worden onderzocht. Er wordt detailonderzoek gestart rond de effectiviteit van mogelijke technologische opties. Op 26 oktober heeft Joris Vandenbroucke samen met Björn Rzoska, Dirk de Kort en Paul Van Miert deelgenomen aan een bijzonder interessant en constructief debat aan de KU Leuven. Ze moesten alle vier het antwoord schuldig blijven op de vraag of er deze legislatuur nog een proefproject zou worden georganiseerd dan wel enkel studiewerk zou worden verricht. Ook de beleidsbrief geeft hierover geen uitsluitsel.

Joris Vandenbroucke citeert een passage uit de beleidsbrief: "Ik versterk het tramnet in Antwerpen en rond Brussel. Inzake tramverbindingen in Gent verricht De Lijn onderzoek met het oog op verdere besluitvorming door de Vlaamse Regering.". Dat vat goed samen waar de prioriteiten van de minister liggen. De spreker vindt dat er wat meer prioriteit zou mogen worden gelegd bij Gent. Voor die stad stelt de minister een trambus op The Loop in het vooruitzicht. Maar voor meer harde investeringen in het openbaar vervoer valt de taart wat mager uit, met enkel een verwijzing naar voortgezet studiewerk, hoewel tramlijn 7 al een tijdje uitvoeringsklaar op de tekentafel ligt.

De spreker vervolgt met een complexe vraag. De minister kondigt in zijn beleidsbrief in het kader van de hervorming van het openbaar vervoer een aantal studies aan. Ten eerste over hoe 'dens' het kernnet moet zijn, ten tweede over de vraag of er een bredere marktwerking mogelijk en/of wenselijk is op het aanvullende net, ten derde over de impact van basisbereikbaarheid op vervoersarmoede en ten slotte over de afbakening van een vervoersregio. Gaat dit effectief over vier verschillende studies? Wie zal die uitvoeren? Wanneer zullen de resultaten er zijn? Worden die studies meegenomen met die proefprojecten? Zullen ze eerder worden uitgevoerd nadat de lopende proefprojecten zijn afgelopen? Of verloopt dat parallel? Het is de spreker niet duidelijk wat de verhouding is tussen de vier vragen en de proefprojecten die lopende zijn.

Joris Vandenbroucke zoomt even in op de vraag of een bredere marktwerking mogelijk en/of wenselijk is op het aanvullende net. Hij verwijst naar een vraag die hij door Kathleen Van Brempt in het Europees Parlement heeft laten stellen aan Violeta Bulc, Europees commissaris voor Vervoer. De vraag betrof artikel 5, lid 2, punt e, van de PSO-verordening. Daarin staat: "Wanneer onderaanneming wordt overwogen, is de interne exploitant gehouden de openbare personenvervoersdienst grotendeels zelf uit te voeren.". Kathleen Van Brempt heeft eurocommissaris Bulc gevraagd wat de Europese Commissie begrijpt onder de term 'grotendeels'. Het antwoord van de Europese commissaris luidt: "Hoewel de term grotendeels een zekere marge toelaat, is het in dit opzicht redelijk te stellen dat de onderaanneming van meer dan een derde van de openbaarvervoersdiensten nadrukkelijk moet worden gerechtvaardigd.".

Er is momenteel een fiftyfiftyverdeling wat betreft het aanbod van buskilometers in Vlaanderen tussen privé-exploitanten en wat De Lijn in eigen regie doet. De spreker begrijpt niet goed wat de minister precies wil onderzoeken. Wil hij onderzoeken hoe die verhouding zal zijn wanneer hij de onderkant van het net – het vervoer op maat – wegknipt en dat inderdaad overlaat aan derden? Hoe zal die verhouding evolueren wanneer hij De Lijn aanduidt als interne operator en hij de private exploitanten, die dat vervoer op maat voor een groot stuk verzorgen, meeneemt? Zal dat meer of minder dan 50 procent zijn? Wat wil de minister precies onderzoeken met die marktwerking? In welke mate verhoudt zich dat tot die PSO-verordening? Is

het met andere woorden de bedoeling om op het kernnet en het aanvullende net, waar De Lijn zal worden aangeduid als interne operator, niet meer dan 50 procent van het aanbod toe te wijzen aan private exploitanten?

De minister schrijft ook in zijn beleidsbrief: "Omwille van aanhoudende technische problemen werd beslist om niet alle initieel voorziene haltes met de grote IRTIS-realtime-infoborden uit te rusten. De marktverkenning naar een lightversie van realtime-infoborden is op dit moment volop aan de gang.". Volgens Joris Vandenbroucke is die marktverkenning al heel lang aan de gang. Op 2 maart 2015, ruim anderhalf jaar geleden, antwoordde de minister op een schriftelijke vraag van de spreker[20] daarover: "Het onderzoek naar de aangehaalde lightversie zit momenteel in de fase van marktverkenning. Op basis van een vereistenlijst werden tal van potentiële leveranciers aangeschreven om een product voor te stellen. Hun voorstellen worden nu geanalyseerd.". Anderhalf jaar later spreekt de minister opnieuw over marktverkenning. Hoe zit het daar concreet mee? Er werden 400 IRTIS-borden van De Lijn geplaatst, met een kost van 5 miljoen euro. Dat is 12.350 euro per bord. Die borden werken inderdaad niet goed, en dus is het beter dat er naar een lightversie wordt gekeken. In Brussel staan er echter ook realtime-informatieborden. Die borden kosten 2352 euro. Dat product is dus zeer interessant. Misschien kan de minister onderzoeken of die technologie ook in Vlaanderen kan worden gebruikt?

In de beleidsbrief heeft de minister het over 70 kilometer per uur als norm buiten de bebouwde kom. Joris Vandenbroucke vindt dat een goede zaak voor de leesbaarheid en de verkeersveiligheid.

In de beleidsbrief wordt niet gesproken over de snelheidsbordendatabank, hoewel die al 20 miljoen euro heeft gekost. Minister Liesbeth Homans heeft in een antwoord op een schriftelijke vraag gezegd dat die databank wordt opgenomen in het project Vlaanderen Radicaal Digitaal. Ze stelt dat het Burgerloket de informatie uit de snelheidsbordendatabank moet ontsluiten ten behoeve van de burgers. Hoe zal dat de werking van de databank verbeteren? En hoe zit het met het meermaals geuite voornemen van de minister om de gemeenten te verplichten die databank up-to-date te houden?

Joris Vandenbroucke stelt vast dat in de beleidsbrief niet wordt gesproken over mobiele trajectcontroles, hoewel de minister daarvoor 285.000 euro ten behoeve van proefprojecten heeft vrijgemaakt. Hij vraagt zich af hoe het zit met die projecten. Hij heeft een vraag over het nieuwe, tweede proefproject over de lange en zware vrachtwagens: is het eerste proefproject al geëvalueerd?

De spreker leest in de beleidsbrief niets over de fusie tussen het Departement MOW en het Agentschap Wegen en Verkeer, hoewel dat in het regeerakkoord en ook in de beleidsnota staat. Komt die fusie er nog?

Op bladzijde 71 staat er dat de raad van bestuur van De Lijn jaarlijks een voorstel tot indexaanpassing van de tarieven opstelt. Joris Vandenbroucke stelt vast dat in de tekst het woord 'index' tussen haakjes staat. Hij brengt in herinnering dat de minister in een antwoord op een vraag heeft geantwoord dat hij zich sterk maakte dat in deze legislatuur geen tariefverhogingen zullen worden doorgevoerd, behoudens indexaanpassingen[21]. Op 1 januari 2016 heeft de minister de tarieven voor de kortlopende abonnementen en dagpassen al met 20 tot 30 procent laten stijgen. Kan de minister formeel bevestigen dat eventuele tariefaanpassingen zich zullen beperken tot indexaanpassingen?

[20] *Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2014-15, nr. 804 aan minister Ben Weyts.
[21] *Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2014-15, nr. 401, aan minister Ben Weyts.

De minister zou in het najaar een conceptnota over het bezoldigd personenvervoer met taxi's aan de Vlaamse Regering voorleggen. Wanneer zal dat gebeuren?

1.5. Opmerkingen van Annick De Ridder

Annick De Ridder stelt vast dat de minister de noodzakelijke beleidslijnen uit het recente verleden handhaaft. In 2014 is ervoor gekozen om een ander beleid te voeren, want het vorige beleid heeft niet geleid tot een modal shift naar het openbaar vervoer. De middelen namen toe, maar een verschuiving naar het openbaar vervoer kwam er niet. Er zijn de files, en de schande van vierhonderd verkeersdoden. Het beleid wil efficiëntieverbeteringen realiseren maar ook blijven investeren. Combimobiliteit moet verleiden tot een overstap naar vervoer per bus, trein of fiets. Hier is een heel voorzichtige kentering waarneembaar, die nog moet worden voortgezet.

In de beleidsbrief staat dat er een hoopgevende daling is van het woon-werkverkeer per auto en dat er een voorzichtige stijging van 0,5 procent is van de verplaatsingen met het openbaar vervoer. De kostendekkingsgraad is gestegen van 15 tot 18 procent. Maar het werk is niet af, en volgens Annick De Ridder behoudt de beleidsbrief de juiste focus.

Zij somt enkele van de meest in het oog springende hoofdlijnen op.

Tot haar vreugde stelt ze vast dat er volgend jaar 80,2 miljoen euro wordt vrijgemaakt voor de voorbereidende werken voor de overkapping van de Oosterweelverbinding. Ze zegt niet alleen persoonlijk, vanuit de Antwerpse context, verheugd te zijn, maar ook te spreken voor haar Waaslandse collega's. Het investeringspad voor de Oosterweelverbinding is volgens haar uitgewerkt, niet binnen de begrotingsdoelstelling maar wel degelijk binnen de begroting, tot spijt van wie het benijdt. Het gaat om een project dat zich op termijn zal terugverdienen, zonder er besparingen voor te moeten gaan doen in de domeinen van Welzijn of Onderwijs, wat niemand zou willen.

Er is nu ook, aldus Annick De Ridder, een draagvlak voor de overkappingsintendant, de ontwerpteams, de bestekken die worden uitgestuurd en de bereidheid om te bekijken of die intendant lang genoeg aan boord kan worden gehouden.

Als het oprichtingsdecreet spoedig kan worden goedgekeurd, kan binnenkort De Werkvennootschap van start gaan[22]. Annick De Ridder wenst dat, en zij vindt het belangrijk om over de grenzen van disciplines heen samen te werken. Het is een goede zaak dat daarvoor 60 miljoen euro kan worden vastgelegd, vooral met het oog op de toegankelijkheid van Brussel.

Er komen middelen van het federale niveau naar het beleidsdomein: de kilometerheffing, het verkeersboetefonds en de verkoop van de grondoverschotten. Volgens Annick De Ridder vallen de inkomsten uit de kilometerheffing tegen. Zij zegt dat minister Weyts wil uitzoeken hoe dat komt, maar dat hij er toch maar in geslaagd is om de beloofde investeringsmiddelen vast te krijgen voor de MOW-begroting. Het gaat om 125 miljoen euro voor het Vlaams Infrastructuurfonds en 32 miljoen euro voor de zo belangrijke doorstroming.

In totaal is er 400 miljoen euro beschikbaar om te investeren. En dat doet deze regering. Ook Europa draagt bij, zeker wat betreft de investering in waterwegen: de sluis in Terneuzen, het Seine-Scheldeproject, de verhoging van de bruggen over

[22] Ontwerp van decreet houdende de totstandbrenging van De Werkvennootschap nv van publiek recht, *Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 995/1.

het Albertkanaal, de bagger- en waterbeheersingswerken. Het is zeer belangrijk dat de waterweg als duurzame modus op die manier alle kansen krijgt.

Annick De Ridder vindt het zeer terecht dat er 100 miljoen euro wordt geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. De fietssnelweg is een nieuw concept in Vlaanderen. Er ontstaat een nieuwe mobiliteitsvorm, die het verkeer vlotter kan maken en de radius van het woon-werkverkeer per fiets verhoogt. Het is zeer terecht dat Europa deze projecten ondersteunt.

De efficiëntieoefeningen wat betreft het openbaar vervoer renderen. De kostendekkingsgraad stijgt. De mensen zijn bereid om voor hun rit de zeer billijke prijs te betalen. Er is een kleine overstap van auto naar openbaar vervoer. Annick De Ridder is ook benieuwd naar de uitkomst van de proeftuin rond basisbereikbaarheid, de samenwerking met andere vervoersvormen, de afbakening van het kernnet en de nieuwe transitiebeheersovereenkomst. Zij hoopt op die manier tot een betere inpassing te kunnen komen van De Lijn in de combimobiliteit in Vlaanderen.

Annick De Ridder komt tot haar concrete vragen. De Tasforce Doorstroming vindt ze zeer belangrijk. Er is een verdubbeling van middelen om te investeren in de doorstroming. Ze beseft dat een verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer leidt tot een verbetering van de doorstroming van alle modi. Hoe zal de minister de lokale besturen aanmoedigen om die grotere inspanningen te leveren? De spreker denkt aan een campagne en het aanschrijven van de lokale besturen. Welke concrete projecten ziet de minister of zijn mogelijk te detecteren? De minister heeft het over een gecoördineerde aanpak van volledige verkeersassen en trajecten. Zijn er in dat verband al projecten geselecteerd of door de lokale besturen naar voren geschoven?

In verband met de duurzame woon-werkverkeersmogelijkheden, zoals de havenbussen, de I-bussen en het shuttleproject van Maatschappij Linkerscheldeoever vraagt Annick De Ridder of de minister geen schrik heeft dat die projecten in elkaars vaarwater gaan zitten. Zal de minister in het oog houden dat ze goed op elkaar worden afgestemd? Zal hij de verdergaande samenwerking ondersteunen? Is een integratie wenselijk om de nodige schaalvoordelen te behouden of daar verder in te voorzien?

Zij vindt het enorm belangrijk dat er doorbraken gebeuren wat betreft het GEN Antwerpen en Gent. Het is zeer belangrijk dat de minister bij de federale minister de Vlaamse spoorstrategie, de Vlaamse prioriteiten en het GEN Antwerpen en Gent blijft verdedigen. Ze rekent erop dat hij daar de nodige successen blijft boeken. Dat is zeer belangrijk in combinatie met het Vlaams openbaarvervoerbeleid.

Ook de combiparkings zijn van groot belang. In Antwerpen is er voor de P+R-parkings een doorbraak gekomen. Binnen het Masterplan 2020 wordt er aan de financiering gewerkt. De minister moet de nodige aandacht hebben voor de betaalbaarheid van die parkings voor de pendelaars. Het succes van een randparking staat of valt daarmee. Hoe zal de minister voor Gent en Brussel voorzien in de mogelijkheid om vanuit het beleidsdomein te participeren in overstapparkings? Binnen de administratie in Antwerpen is het probleem opgelost. Wordt er ook aan een oplossing gewerkt voor Gent en Brussel?

Annick De Ridder komt tot OD 4, en meer bepaald tot de punten die betrekking hebben op de groene golf en de supercomputer. De minister heeft het over het slimmer maken van de Vlaamse verkeerslichten. In een eerdere zittingsperiode is er al een resolutie aangenomen om het Groene Golf Team van Nederland te kopiëren waar mogelijk[23]. De minister zegt dat waar het kan, het principe wordt

[23] *Parl.St.* Vl.Parl. 2012-13, nr. 1905/1-4.

toegepast. Ze vraagt of er al projecten zichtbaar zijn en of er een lijst van beschikbaar is.

Aan de supercomputer in Antwerpen hangt een uitvoeringstermijn van zes jaar vast. Volgens de minister komt er volgend jaar een volledige installatie van de supercomputer, waarna de verkeerslichtenregelingen gefaseerd worden aangesloten op de computer. Kan er al een gedeeltelijke werking worden vooropgesteld? Kan de minister bij de administratie navragen wanneer er al een fragmentaire afstemming kan komen en op welke assen? Men moet namelijk geen zes jaar wachten op een gedeeltelijke inwerkingstelling.

In verband met de basisbereikbaarheid stelt de minister terecht dat er op het niveau van de vervoersregio een multimodaal vervoersplan wordt uitgewerkt. Annick De Ridder vraagt om daar ook de taxi bij te betrekken. Bij OD 36 in de beleidsbrief stelt de minister dat hij in het najaar van 2016 met een conceptnota wil komen voor nieuwe regelgeving omtrent het bezoldigd personenvervoer, om dan in 2017 tot een decreet te komen. Ze vraagt de mogelijkheid om daarin de link te leggen met de basisbereikbaarheid en om de taxisector in te schuiven in proeftuinen en te betrekken in de 'last mile'. Naast het verhaal van de deelauto's, de deelfietsen, de buurtbussen, de dorpswagen en dergelijke meer, is dat een piste waarvoor ze de aandacht van de minister vraagt.

Na de proefprojecten kan de optie basisbereikbaarheid worden uitgerold over heel Vlaanderen. Kan de minister een tussenstand geven van de uitrol? Zijn er bijzondere problemen te detecteren? Hoe loopt de samenwerking met de steden en gemeenten? Die hebben een belangrijke rol te spelen omdat ze heel dicht staan bij de vraag van de gebruiker van het openbaar vervoer. Treden er vertragingen op? Moeten er bijsturingen gebeuren? Misschien is de bespreking van de beleidsbrief een gepast forum om al een eerste kleine stand van zaken te geven.

Voor de N-VA-fractie is ook het ReTiBo-platform heel belangrijk. Annick De Ridder hoopt dat dit finaal in 2017 volledig operationeel zal worden. Er wordt gezegd dat dit medio 2017 echt zal kunnen en van dan af data kan beginnen te vergaren. Kan ook de link met de proeftuinen worden gelegd? Kan de minister bevestigen dat hij met betrekking tot de proeftuinen aan de lokale regisseur vraagt om die data mee te nemen, bijvoorbeeld vanaf de tweede helft of het tweede kwartaal van 2017? Men zou ter zake toch iets concreter kunnen worden, zeker als die uitrol op schema is. Het is cruciaal om die link te maken tussen aanbod en vraag.

Wat complexe investeringsprojecten betreft, heeft de Vlaamse Regering op 15 juli in twee belangrijke dossiers een startbeslissing genomen: de toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge en de extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied van Antwerpen. Dat laatste, het Saeftinghedok, ligt Annick De Ridder bijzonder na aan het hart. Het project wordt geconfronteerd met opmerkingen, niet alleen binnen de regio of binnen België, met de Raad van State, maar ook Europees. Ze vraagt dat de minister, die bevoegd is voor de havens, ter zake zijn volle gewicht in de schaal zou werpen. Ze heeft daarover minister Joke Schauvliege ondervraagd[24], die daar tot haar grote spijt vrij vaag over blijft, hoewel zij bevoegd is voor het vergunningstracé. In september, toen het lid de vraag stelde, was daar nog niet veel over te melden. Twee maanden later misschien wel. Misschien kan de minister een stand van zaken geven. Anders zal ze de vraag wel stellen aan de bevoegde minister.

In het kader van het ITS-actieplan formuleert de minister een gerichte uitdaging voor de private partners. Hij stelt dat enkele strategische kruispunten en trajecten worden vrijgegeven in 2017. Hij zal ter zake een soort wedstrijd organiseren: wie

[24] *Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2016-17, nr. 57, aan minister Joke Schauvliege.

erin slaagt het verkeer zo vlot mogelijk te begeleiden, kroont zich tot doorstromingskampioen. Kan hij daar enige toelichting bij geven? Is dat in samenwerking met bepaalde universiteiten?

De minister wees erop dat er drie nieuwe walstroomkasten zijn geplaatst aan de sluis van Evergem, aan de opwaartse kaaimuur, en tien walstroomkasten op de linkeroever van het Albertkanaal in Wijnegem. Zijn er al concrete plaatsen bekend waar in 2017 nieuwe walstroominstallaties worden geplaatst? Zeker vanuit Antwerps oogpunt is dat zeer interessant.

Voor de stedelijke logistiek werkt de minister aan een richtinggevend beleidskader. Wat is volgens hem de rol en de plaats van de binnenvaart hierin? Wat is de relatie tussen het project Districity en het op te stellen beleidskader?

Dan is er het onbemand varen. Wat is precies de relatie tussen het Europese project binnen Horizon 2020 en het proefproject RAVEN? Dat is een project van Waterwegen en Zeekanaal, De Scheepvaart, KU Leuven en het Noorse bedrijf MARINTEK. Zijn er ook mogelijkheden voor Vlaamse bedrijven om daaraan mee te werken?

Het AIS wordt gebruikt om verblijfsrechten te berekenen in havengebieden, maar de gegevens die worden doorgegeven door de schippers, blijken nadien niet door hen controleerbaar te zijn. Af en toe komen daar wat klachten over binnen. Dat kan leiden tot argwaan, al dan niet terecht, over aangerekende kosten. Is het mogelijk om de schippers nadien op een of andere wijze een controlemogelijkheid te geven, zodat ze kunnen nagaan of hun gegevens correct zijn verwerkt?

N-VA spreekt niet over 'monstertrucks' of 'zware, lange, onmogelijke vrachtwagens' maar over de 'ecocombi's'. Annick De Ridder staat daar positiever tegenover. De eerste proefprojecten zijn in Nederland gestart. De resultaten worden er enorm bejubeld. Het spreekt voor zich dat deze niet in stads- en dorpskernen kunnen rijden, maar op afgebakende trajecten. Er is winst op vlak van uitstoot, files enzovoort. Ze geeft hiermee een meer genuanceerd beeld. Het staat buiten kijf dat er aandacht moet zijn voor verkeersveiligheid, maar de positieve effecten mogen niet uit het oog verloren worden. Ze vraagt de minister over de nieuwe proefprojecten en waar de versoepelingen uit bestaan. Op welke manier worden de oorspronkelijke proefprojecten bijgestuurd?

In het verleden waren er heftige onderhandelingen met de loodsen. Sociale vrede is heel belangrijk, maar ook de competitiviteit en efficiëntie van de dienstverlening. De minister is er in geslaagd daarin een evenwicht te vinden en tot een akkoord te komen. Als Annick De Ridder het zich goed herinnert, zou er eind dit jaar gesproken worden over een verdergaande verhoging van de prestatienorm. Is daar al meer over bekend zonder dat de minister de onderhandelingsposities vrijgeeft? Wat is de timing? Kan er iets gezegd worden over de sfeer van de onderhandelingen? Manifesteren zich onvoorziene problemen of obstakels?

Annick De Ridder besluit dat de N-VA haar goedkeuring kan verlenen aan de beleidsbrief, die een perfecte voortzetting is van de afspraken in het regeerakkoord.

1.6. Opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen stelt dat er twee modellen kunnen worden gevolgd voor tariefaanpassingen bij De Lijn. Enerzijds is er het prijsniveau voor het openbaar vervoer in de zogenaamde benchmarkregio's. Anderzijds kan er worden gekozen voor een eigen toepassing. Dat is eerder een beperkte indexering. De raad van bestuur moet daar zijn zegen over geven. Wat is de ambitie? Welke richting gaat het uit?

Ondertussen is de kilometerheffing voor vrachtwagens operationeel vanaf april 2016. Voor personenwagens was er een proefproject tijdens de vorige legislatuur. In de beleidsbrief wordt geen melding gemaakt van een nieuw proefproject. Misschien is dit een uitgelezen kans om middels een proefproject een aantal varianten van kilometerheffing voor personenwagens uit te testen alvorens een beslissing te nemen over een mogelijke invoering. Daarbij is het belangrijk de alternatieven voor het openbaar vervoer open te houden, vooral voor de perifeer gelegen provincies Limburg en West-Vlaanderen, waarvan de inwoners toch ook heel vaak Brussel en Antwerpen als werkplek hebben.

De MORA spreekt in een brief (zie bijlage) aan de commissievoorzitter over de mogelijkheid van mobiele trajectcontroles. Daarover is al meermaals van gedachten gewisseld. Uit het voorbeeld van Nederland blijkt dat die controles niet van een leien dakje lopen. Er zijn problemen met ijking en met apparatuur die geen sluitende vaststellingen maakt en de rechterlijke toets niet kunnen doorstaan.

Marino Keulen benadrukt dat er een duidelijke correlatie is tussen snelheid en de ernst van verkeersongevallen. Dan is handhaving een sleutelbegrip. De pakkans moet worden vergroot. Zal de minister initiatieven nemen met betrekking tot de mobiele trajectcontroles?

Er is in de commissie een conceptnota ingediend met betrekking tot de leesbare wegen[25]. De spreker meent dat de functie van de weg ook de snelheid moet bepalen. Dat is verschillend voor doorstromend en meer lokaal gesitueerd verkeer. In de beleidsbrief komen de leesbare wegen niet aan bod. Wordt dat meegenomen in het beleid? Zal de minister nog maatregelen of andere initiatieven in dat verband nemen?

In de beleidsbrief worden al een aantal doelstellingen aangestipt die worden opgenomen in de nieuwe transitiebeheersovereenkomst met De Lijn. Voor de kostencalculatie voor lijnen in eigen beheer en lijnen in beheer van de pachters zullen nu identieke formules worden toegepast. Zal er binnen de basisbereikbaarheid iets veranderen voor de pachters van De Lijn, binnen het kernnet en het aanvullend net, enerzijds voor een gegarandeerde dienstverlening, anderzijds voor de aanstelling van De Lijn als interne operator voor het kernnet en het aanvullend net?

De Lijn investeert voortdurend in een vergroening van het wagenpark, door de aankoop van nieuwe bussen met Euronorm 6 en hybride bussen. Marino Keulen leest in de beleidsbrief de ambitie om tegen 2025 in stedelijke omgevingen alle vervuilende bussen te weren. Hoe haalbaar is die ambitie, gezien de gigantische investering die ze vergt? Heeft de minister daar al provisies voor vastgelegd? Zijn de nodige budgettaire voorzieningen getroffen, zodat er permanent middelen beschikbaar zijn om die gezonde ambitie in de praktijk te brengen?

Uit het antwoord op een schriftelijke vraag van Marino Keulen over de deelname aan de nationale actiedag op 29 september[26] bleek dat bijvoorbeeld in Oost-Vlaanderen bij de lijnen in eigen beheer 72 procent van de chauffeurs heeft gestaakt, terwijl in hetzelfde gebied bij de lijnen die bediend worden door de pachters, de stakingsgraad 0 procent was. De spreker wil geen strijd tussen chauffeurs van De Lijn en chauffeurs die rijden voor pachters, want alle capaciteit is nodig, maar toch kan men niet om die vaststelling heen. Uiteindelijk doet men het allemaal voor één partij: de reiziger, die ook belastingbetaler is en die zorgt voor de financiering van De Lijn en het hele openbaarvervoeraanbod. Als het verschil in stakingsgraad zo groot is, is dat een heel belangrijke vaststelling, vooral vanuit een pleidooi voor gewaarborgde dienstverlening. De overheid wil haar geloofwaardigheid

[25] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 706/1-2.
[26] *Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2016-17, nr. 49 aan minister Ben Weyts.

ten opzichte van de burger handhaven, ook ten opzichte van de reizigers. Marino Keulen is helemaal gewonnen voor een performant en klantvriendelijk openbaar vervoer. De Vlaamse overheid moet werk maken van de gewaarborgde dienstverlening in het belang van de reiziger.

1.7. Opmerkingen van Martine Fournier

Martine Fournier wil het hebben over de fiets. Vlaanderen kan een echte fietsregio worden; er is al een sterke geschiedenis in het recreatief en sportief fietsen. Een heel ander verhaal is het functioneel fietsen. Jarenlang werd de fiets als transportmiddel meewarig bekeken. Naar school fietsen, dat ging nog net, maar wie naar het werk fietste, kon zich blijkbaar geen auto veroorloven. Die situatie is gelukkig aan het keren. In de centrumsteden staan de stationsfietsstallingen overvol. Mede door de elektrische fiets ontstaan er nog meer mogelijkheden voor functionele verplaatsingen. Dat zijn allemaal positieve evoluties, maar om de modal shift te realiseren en hard te maken, zal Vlaanderen meerdere tandjes moeten bij steken.

Vorig jaar[27] zei Martine Fournier al dat de fiets als een evenwaardige transportmodus als de wagen moet worden beschouwd. En zelfs dat is niet ambitieus genoeg, persoonlijk vindt zij dat de fiets een beter alternatief is dan auto's of openbaar vervoer. Dit jaar leest zij in de beleidsbrief van de minister: "Met het Vlaams Fietsbeleidsplan wil ik het functionele fietsgebruik bevorderen en de fiets als volwaardig vervoersmiddel op de kaart zetten.".

Dat is voor het lid een stap vooruit. Ook het feit dat de minister in zijn beleidsbrief het fietsbeleid als eerste item behandelt, is zeer positief. Het Vlaams Fietsbeleidsplan werd al besproken in deze commissie[28]. De minister moet het nu uitrollen. Martine Fournier kijkt verwachtingsvol naar de operationalisering van zowel het fietsbeleid, de fietsinfrastructuur als de fietscultuur.

De minister vond Europese cofinanciering om extra fietssnelwegprojecten te realiseren, stelt Martine Fournier. Dat geld zal vooral worden besteed aan de missing links. Vandaag zijn de fietssnelwegen nog niet wat ze moeten zijn; er zijn te veel conflictueuze situaties. Fietssnelwegen moeten nog meer ingeburgerd geraken; om er nog meer gebruik van te laten maken, moet de minister nog de volgende stappen durven te zetten. Idealiter moet een gebruiker van een fietssnelweg nooit stoppen. Dat kan door ongelijkgrondse kruisingen van fietsbruggen en fietstunnels, maar dat is niet overal mogelijk. Bij gelijkgrondse kruisingen moet men de fietssnelweg voorrang geven op het kruisend verkeer.

De minister gaat de fietsfondssubsidieregeling bijsturen, zo staat in het Fietsbeleidsplan. Het is belangrijk dat het Vlaams geld goed besteed wordt, en het is ook belangrijk dat fietspaden een minimale kwaliteit hebben. Toch zeggen de lokale bestuurders, die nochtans van goede wil zijn, vaak dat de huidige regelingen te maximalistisch zijn. Soms is het beste de vijand van het goede. Met een modulering van de subsidieregeling, waarbij de minister minder subsidie geeft aan projecten die het ideaalbeeld niet realiseren maar wel een sterke verbetering vormen, zou hij een grote boost kunnen geven aan het Fietsfonds, stelt Martine Fournier.

Nog dit najaar zal de minister met een ontwerp van wijzigingsbesluit op het Mobiliteitsdecreet naar de regering gaan en de aanpassingen aan de fietsfondsregeling, in navolging van het Vlaams Fietsbeleidsplan, hierin laten opnemen. Hoe zit het met de bijsturing? Hoe ver staat het ermee? Kan de minister hier al wat concreter op ingaan?

[27] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 15/7-I, p.45.
[28] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 831/1.

De minister gelooft sterk in het potentieel van de speed pedelecs. Dat is terecht, dat doet CD&V ook, zegt Martine Fournier. Federaal collega Jef Van den Bergh diende een wetsvoorstel in om de fietsvergoeding ook voor speed pedelecs te laten gelden. Martine Fournier vraagt aan de minister om federaal minister Johan Van Overtveldt daarover aan te spreken om dat te laten onderzoeken.

Misschien kan minister Weyts minister Van Overtveldt ook aanspreken over de btw-regeling voor fietsinfrastructuur. CD&V pleit voor een tariefverlaging. Dat is federale materie. Europa laat dergelijke btw-verlaging in sommige omstandigheden toe, zoals voor schoolgebouwen. Dat heeft een boost gegeven. Een gelijkaardige maatregel voor fietsinfrastructuur zou ook zo'n boost kunnen geven en de fietsinfrastructuur 15 procent effectiever kunnen maken.

Deelfietsen kunnen een belangrijke schakel zijn in de combimobiliteit. Blue-bike, maar ook andere systemen, zorgen ervoor dat mensen een fiets kunnen gebruiken waar ze hem nodig hebben. Voor een traject van het station naar het werk, maar ook voor trajecten binnen de stad zijn de Blue-bikes belangrijk. Het uitbreiden van de Blue-bikes naar hoofdhaltes van De Lijn is een belangrijke volgende stap in het promoten van dit systeem.

Enkele weken geleden stelde Martine Fournier een actuele vraag[29] over het engagement van de NMBS in Blue-bike. Is daar intussen duidelijkheid over? In welke mate zal de minister Blue-Mobility ondersteunen in haar expansieplannen?

Wat de verkeerslichtenregeling betreft, schrijft de minister dat AWV er vaker dan voorheen naar streeft de verkeerslichtenregeling af te stemmen op de actuele verkeersintensiteit, bijzondere aandacht te besteden aan de veiligheid van voetgangers en fietsers door te voorzien in een conflictvrije groenfase, en te voorkomen dat men onnodig voor het rode licht staat. CD&V is voorstander van een soort van voorstart voor fietsers. De voorbije weken is er wat commotie ontstaan in de pers over onveilige kruispunten; niet elk kruispunt zonder volstrekt conflictvrije lichtenregeling is daarom een zwart punt. Bedoelt de minister met een conflictvrije groenfase dat hij de volledige groenfase voor fietsers conflictvrij wil maken? Over hoeveel kruispunten gaat het dan in Vlaanderen? Hoeveel kruispunten zouden worden uitgerust met een voorstart voor fietsers?

Wat de duurzame stedelijke logistiek betreft, ziet Martine Fournier meer en meer logistieke oplossingen die ook met fietsen gebeuren. Zij vraagt de minister om die evoluties te ondersteunen waar mogelijk.

1.8. Opmerkingen van Ingrid Pira

Ingrid Pira vindt dat de minister heel karig is met informatie over de Vlaamse luchthavens. Het gaat over een Luchthavendag, luchthavenspecifieke voertuigen, trainingsvluchten en recreatief vliegen. Er staat dus weinig in over de operationele doelstelling die zegt dat de Vlaamse luchthavens schakels zijn in het logistieke beleid. Ingrid Pira vraagt zich af welke investeringen de overheid doet en wat die luchthavens opleveren.

Het Rekenhof[30] heeft een opmerking gemaakt over het vastleggings- en vereffeningskrediet van 13,2 miljoen euro voor de werking en de toelagen aan beide regionale luchthavens. Die kredieten bevatten naast de kosten verbonden aan het luchthavenbeleid ook de werkings- en investeringssubsidies. Volgens het Rekenhof geeft de toelichting echter geen verduidelijking over de verdeling van die kredieten

[29] *Actuele vragen* Vl.Parl. 2016-17, nr. 54.
[30] *Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 16/1.

over werkings- en investeringskosten enerzijds en over de verschillende regionale luchthavens anderzijds. Kan de minister dit verduidelijken?

De concessievergoeding stijgt voor de regionale luchthaven van Antwerpen na de begrotingsaanpassing, van 222.000 euro naar 258.000 euro. De vraag is hoe dat bedrag is samengesteld. Vorig jaar was er sprake van een verdubbeling van het aantal passagiers. Hoe kan het parlement controleren of het bedrag dat de overheid terugkrijgt van de luchthaven, terecht is, gezien de investeringen? Diezelfde vraag geldt voor de andere regionale luchthaven.

De investeringstoelage voor de luchthaven van Antwerpen daalt met 700.000 euro terwijl die van Oostende stijgt met 700.000 euro. Hoe verklaart de minister dat?

1.9. Opmerkingen van Paul Van Miert

Volgens *Paul Van Miert* kunnen de tegenvallende opbrengsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens toch een succes worden genoemd. Een gemiddelde van 2,4 miljoen euro per dag is niet niks. Hij is blij dat de minister die tegenvallende resultaten wil aanwenden om zijn beleid inzake flankerende maatregelen en weginfrastructuur te voeren zoals initieel aangekondigd.

Op bladzijde 25 van zijn beleidsbrief kondigt de minister aan bezig te zijn met controlemetingen. Die metingen zullen aangeven waar een en ander schort. Aan de hand van die objectieve cijfers zullen eventuele wijzigingen aan het tolwegennet worden voorgesteld aan het parlement. Paul Van Miert vraagt wanneer de commissie die tussentijdse stand of een eindcontrolemeting kan verwachten en of het de bedoeling is om die wijziging in het wegennet onmiddellijk voor te stellen.

De minister heeft opdracht gegeven om de oorzaken van de verkeerde inschatting van de opbrengsten na te gaan. Wanneer is dat onderzoek afgerond en krijgt de commissie de resultaten?

Paul Van Miert zegt dat hij uit gesprekken met transporteurs over sluipverkeer heeft vernomen dat de kilometerheffing niet het probleem is, maar dat het gebruik van alternatieve wegen – het sluipverkeer – meer het gevolg is van congestie op bepaalde wegen. De sector vraagt wel wat de timing is van de uitrol van de flankerende maatregelen.

Paul Van Miert sluit zich aan bij opmerkingen van collega's over het onderzoek naar technologische opties voor kilometerheffing voor personenwagens. Wat zouden hier flankerende maatregelen kunnen zijn?

Paul Van Miert is verheugd dat er in de Kempen nieuwe trajectcontroles komen. De politiezone van Turnhout is een van de voortrekkers en Paul Van Miert ziet maandelijks de voordelen van handhaving met dit middel.

De minister spreekt ook over handhavingssystemen op de meest prioritaire locaties met bijzondere aandacht voor trajectcontroles en het afschaffen van de verkeerscamera's met filmrolletjes. Kan de minister toelichting geven over die prioritaire locaties?

Heel belangrijk is de digitalisering van het betalingsproces. Vanaf volgend jaar zouden er enkel nog e-facturen zijn. Sinds juli van dit jaar wordt dit expliciet vermeld op de documenten. Wat is de stand van zaken?

Het probleem van de verwijlintresten komt ieder jaar terug. De minister heeft een tweede dienstorder opgemaakt waarvan de uitrol is gepland begin volgend jaar. Kan de minister enige toelichting geven over de uitrol van die tweede dienstorder?

Verkeersveiligheid is een bezorgdheid van alle leden van de commissie en van de minister. Handhaving en sensibilisering zijn ook zeer belangrijk. De N-VA-fractie is zeer tevreden met de maatregelen voor de rijopleiding omdat deze zullen bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Ten slotte heeft Paul Van Miert een praktische vraag. Bij OD 10 maakt de minister melding van de fileproblematiek op de afritten van de autosnelweg. Vier locaties zijn al aangepakt en op korte termijn zullen er nog elf worden aangepakt. De minister heeft het voorts over nog zeventien andere locaties. Kan de minister daarvan een overzicht opstellen?

1.10. Opmerkingen van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens vindt het belangrijk dat innovatie prominent aanwezig is in de beleidsbrief. Hij heeft het geturfd: het woord 'slim' komt 23 keer voor en het woord 'innovatie' 19 keer. Innovatie is een van de belangrijke oplossingen in het hele mobiliteitsprobleem. Het staat vast dat de regelgeving moet worden versoepeld ten aanzien van innovatie. Ook moeten reglementaire barrières die vernieuwing vandaag nog in de weg staan, worden weggewerkt.

De spreker vindt het goed dat er wordt gesproken over autonome voertuigen, over platooning.

Wat de rijopleiding betreft, zit Lode Ceyssens op dezelfde golflengte als de minister. Rijopleiding en rijexamen zijn geen middel om een ticket te krijgen om zich in het verkeer te begeven, maar moeten een middel zijn om de jonge en nieuwe chauffeurs te vormen tot weggebruikers die zich op een veilige manier in het verkeer begeven.

De spreker wil met de minister van gedachten wisselen over combimobiliteit. Er is eensgezindheid over het principe van combimobiliteit, maar op een gegeven moment moeten de handen aan de ploeg worden geslagen. Hij is wat teleurgesteld. Hij heeft de minister de suggestie[31] van een pilootproject aangereikt voor een regio die heel slecht is ontsloten voor het treinverkeer. Volgens de spreker is het perfect mogelijk om er de combimobiliteit te realiseren wat betreft het omschakelen van auto naar trein. Hij vond de argumentatie in het antwoord van de minister redelijk zwak. Het project is vrij goedkoop en kan autobestuurders vroeger op het openbaar vervoer en met name op de trein krijgen. Er zijn vandaag duidelijke voorbeelden die aantonen dat het wel kan werken, zoals het station in Brecht. In Nederland wordt dit al veelvuldig toegepast. Hij is van oordeel dat de minister een aantal concrete voorbeelden grondig moet onderzoeken en ook liefst verder uitwerken.

Lode Ceyssens vraagt naar de stand van zaken in verband met de verplaatsbare trajectcontroles. De minister verwijst in zijn beleidsbrief naar 16.000 snelheidsborden die kunnen verdwijnen. Dat is een stap in de goede richting. CD&V wilde echter graag verder gaan in het verminderen van borden, net zoals Open Vld. In de marge van die bespreking hebben een aantal specialisten uit de sector van verkeerssignalisatie hen gecontacteerd. Niet alleen snelheidsborden, maar ook veel andere verkeersborden blijken overbodig te zijn. De kennis over verkeerssignalisatie blijkt bij lokale besturen zeer slecht te zijn. Is het een optie om hierover thematische opleidingen te organiseren? Correcte en functionele signalisatie is een onontbeerlijke schakel in veilig verkeer.

De spreker heeft opgevangen dat de spoorlijn Hasselt-Neerpelt weer een stapje dichterbij is. Met een prefinanciering kan die lijn 18 namelijk veel sneller worden gerealiseerd dan met cofinanciering. Dat vindt de spreker uiteraard positief. In

[31] *Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2015-16, nr. 1352, aan minister Ben Weyts.

juli[32] werd er over die prefinanciering gesproken. In oktober[33] zei de minister dat hij minister Bellot had gevraagd om een werkgroep te installeren die zou nakijken hoe die prefinanciering kan werken. Lode Ceyssens heeft de middelen voor de prefinanciering in de begroting niet teruggevonden.

1.11. Opmerkingen van Karin Brouwers

Karin Brouwers vraagt zich af hoe groot het effect van de federaal doorgevoerde verlaging van de socialezekerheidsbijdragen is, en hoe dat in de begroting tot uiting komt.

Op pagina 65 wordt gesproken over het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ze stelt vast dat dit nu al voor de derde keer gebeurt, maar dat het plan er nog steeds niet is. Op het eind van de vorige legislatuur is een grote bevraging van de bevolking over mobiliteit georganiseerd. Wat is daar inmiddels mee gebeurd?

Karin Brouwers vindt het zeer goed dat wordt geïnvesteerd in nieuwe voertuigen voor De Lijn, want zo kunnen oude voertuigen vervangen worden, kan de capaciteit uitgebreid en het voertuigenpark vergroend worden. Ze steunt de doelstelling om tegen 2025 in de binnensteden emissievrij te rijden. Ze vraagt zich wel af waar de middelen zullen worden gevonden. Voorziet de minister in een stijging van het budget met ongeveer 50 miljoen euro, in vergelijking met het budget dat op het einde van de vorige legislatuur was goedgekeurd? Wordt er 22 miljoen euro uit het Klimaatfonds gehaald, en zo ja, wordt dat gespreid aangewend?

Karin Brouwers vindt het een heel goede zaak dat er trambussen worden besteld, want ze kunnen veel reizigers vervoeren, zorgen voor een snelle op- en afstap en bieden een aangenaam rijcomfort. In eigen bedding zijn ze even zeker als de traditionele trams, maar ze doen dat tegen een lagere kostprijs.

Karin Brouwers juicht het ook toe dat in een aanzienlijke verhoging van het Doorstromingsfonds wordt voorzien. De corridorstudies worden geïntegreerd in de planning voor nieuwe, hoogwaardige vervoerslijnen in Berchem en Gent, en ook voor de sneltramlijn 2 van Spartacus. In het Brabantnet worden twee lijnen vermeld. Karin Brouwers vraagt zich af hoe het met de derde lijn zit: de lijn van de luchthaven naar Brussel-Noord.

Over het GEN leest Karin Brouwers in de beleidsbrief: "Uit de studies voor de implementatie van een GEN voor Antwerpen en Gent, uitgevoerd door de NMBS, blijkt duidelijk dat reizigers vandaag afgeschrikt worden omdat er geen geïntegreerd aanbod of geïntegreerd voorstedelijk tarief (NMBS en De Lijn) bestaat, noch gemeenschappelijke informatieverstrekking of gemeenschappelijke promotie. De NMBS en De Lijn zullen in het komende jaar verder overleg plegen om deze knelpunten zo snel mogelijk op te lossen op een gedragen manier.".

Karin Brouwers verwijst hier nogmaals graag naar het informatierapport waaraan zij in de Senaat, samen met enkele collega's, waaronder de parlementsvoorzitter, gewerkt heeft[34]. Dat rapport trekt conclusies over de ticket- en tariefintegratie, en over de intergewestelijke samenwerking en natuurlijk ook over de samenwerking met het federale niveau waar het de NMBS betreft. In die zin vond zij het heel interessant dat er blijkbaar begin deze week een principiële overeenkomst tussen de NMBS en De Lijn is gesloten. Wat houdt die precies in?

[32] *Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2015-16, nr. 2530, aan minister Ben Weyts.
[33] *Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2016-17, nr. 63, aan minister Ben Weyts.
[34] *Parl.St.* Senaat 2015-16, nr. 6-201/4.

Er is wat betreft de MOBIB-kaart volgens Karin Brouwers een onduidelijkheid in de tekst. Op pagina 28 staat: "Vanaf oktober 2017 volgen de overige vervoerbewijzen op MOBIB, de biljetten, rittenkaarten, dagpassen, abonnementen met korte looptijd.". Maar op pagina 71 staat: "De volledige uitrol op het terrein voor deze doelgroep van meer occasionele reizigers, die nu met de magneetkaart gebeurt, gebeurt vanaf begin 2017.". Karin Brouwers vraagt opheldering over deze tegenstrijdigheid.

Inzake toegankelijkheid wordt volgens Karin Brouwers grote vooruitgang geboekt. Er wordt de nodige aandacht aan besteed, maar zij betreurt wel dat de beleidsbrief nergens het concept integrale toegankelijkheid bevat. Dat concept betekent dat iedereen met een beperkte mobiliteit in de dezelfde mate gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Minister Liesbeth Homans omschrijft 'integrale toegankelijkheid' als volgt: "Integrale toegankelijkheid stelt mensen in staat actief en autonoom deel te nemen aan het maatschappelijke leven.". Karin Brouwers pleit om te beginnen voor een integraal toegankelijk kernnet, zodat iemand met een beperkte mobiliteit zonder hulp van anderen op het perron kan geraken, zelf vanop het perron in de tram, trambus of bus kan gaan zonder hulp van chauffeur of anderen, en dit zonder dat die persoon op voorhand heeft moeten reserveren. Dat niet elke stopplaats in Vlaanderen op korte termijn aan die vereisten zal kunnen voldoen, vindt Karin Brouwers begrijpelijk. Maar in het licht van de basisbereikbaarheid zou het toch de ambitie moeten zijn om voor hoofdhaltes en kernnet naar integrale toegankelijkheid te streven. Karin Brouwers weet niet of het concept van 'mobiele lijnen' volledig strookt met de principes van integrale toegankelijkheid. Zij vraagt minister Weyts om dit concept nader toe te lichten. En wat bedoelt hij met '100 procent toegankelijk'? Is dat voor heel De Lijn? En voor welke doelgroepen?

Karin Brouwers is zeer tevreden dat de beleidsbrief een continuering bevat van de subsidiëring van de diensten voor aangepast vervoer.

Ook de vervoersarmoede is opgenomen in de beleidsnota. Er wordt verwezen naar een aantal sociale tegemoetkomingen in de kostprijs van het openbaar vervoer. Die tegemoetkomingen zijn volgens Karin Brouwers uiteraard heel belangrijk voor doelgroepen die het met minder moeten doen. Een goed gefocust beleid dat de juiste klemtonen legt, kan én sociaal én economisch verantwoord zijn. Plant minister Weyts samen met de raad van bestuur van De Lijn de komende tijd aanpassingen van het tariefbeleid? Er staat in de beleidsbrief iets over indexering, maar dat vraagt nog enige verduidelijking.

Een tweede component van vervoersarmoede, die in de beleidsbrief niet aan bod komt, is dat de afgelegen ligging van de woonplaats ook belangrijk is. Er zijn plaatsen in Vlaanderen waar later op de dag of in het weekend de basisbereikbaarheid niet optimaal is. Hoe kan dat in de toekomst met een vervoer op maat worden verbeterd? Vervoersarmoede is zeker op het platteland een item.

De CD&V-fractie heeft anderhalf jaar geleden een eerste visie over de basisbereikbaarheid uitgewerkt[35]. Eind vorig jaar was er de conceptnota van de Vlaamse Regering waarin alle belangrijke punten van die visie terug te vinden waren[36]. Ondertussen zijn er op basis van de conceptnota proefprojecten opgestart in een drietal vervoerregio's. Er is ook een aanbesteding opgestart om de vervoerregio's te ondersteunen. Op het terrein leven er nu veel vragen.

Essentieel voor het slagen van basisbereikbaarheid is dat er een duidelijk zicht komt op hoe de minister de vervoerregio's in de toekomst vanuit Vlaanderen zal willen financieren voor de opdracht die zij krijgen. De terughoudendheid binnen de proefprojectvervoerregio's heeft alles te maken met een vrees dat Vlaanderen haar

[35] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 414/1-2.
[36] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 614/1-2.

opdracht ook financieel op de rug van de lokale besturen zou afwentelen. Karin Brouwers weet dat dat niet de bedoeling van de minister is, maar ze vraagt om dit nog eens volmondig te bevestigen om die ongeruste stemmen wat te kunnen temperen.

Wat betreft het organisatorische aspect van de vervoerregio's, is het absoluut de bedoeling om de vervoerregio's verantwoordelijk te maken voor het vervoer op maat dat een aanvulling zal zijn op het kernnet en het aanvullend net. Door het niet voorzien in budgetten voor deze proefprojecten, beginnen zij zeer voorzichtig – dat is de indruk die Karin Brouwers heeft. Met voorzichtigheid is er niets mis, maar er moet wel resultaat worden geboekt. Welke timing zal haalbaar zijn om de volgende stappen richting decreet Basisbereikbaarheid te zetten? Hoe verlopen de gesprekken in de vervoerregio's? Hoe verloopt de informatiedoorstroming?

Karin Brouwers steunt de beslissing om De Lijn ondubbelzinnig als interne operator aan te stellen voor het kern- en aanvullend net, conform de afspraken uit de conceptnota.

De minister is goed bezig met de voorbereiding van het Brabantnet. Zijn beslissing om met trambussen te starten, vindt Karin Brouwers uitstekend, op voorwaarde dat een latere transitie naar trams niet op voorhand wordt uitgesloten. Er is een groot potentieel voor de lijnen van het Brabantnet, maar de minister plant in Brabant nog andere werken. Vanwege de overlap heeft de Vlaamse Regering het START-overlegplatform en het flankerend beleid GRUP VSGB daarom gebundeld in een overlegorgaan: het Coördinatieplatform Stand van de Rand. Kan de minister toelichten welke actoren verzameld zijn in dit coördinatieplatform?

Inzake de R0 wil de minister het doorgaand verkeer scheiden van het lokale verkeer en tegelijk het openbaar vervoer en de fiets als alternatieven promoten. In 2017 wordt verder werk gemaakt van het milieueffectenrapport en van het vergunningentraject. Is er een nieuwe plan-MER nodig of niet? De kostprijs van de R0 is minder duidelijk dan die van de ring in Antwerpen. Karin Brouwers hoopt dat beide dossiers op een gelijk niveau worden behandeld en dat ook voor dit knelpunt in Vlaanderen de nodige middelen gereserveerd blijven.

In verband met de combimobiliteit verwijst Karin Brouwers naar de zeer concrete plannen van de minister in verband met de P+R-parkings, iets waar ze al heel lang naar vraagt. Ze is zeer tevreden dat de minister daar eindelijk werk van wil maken.

In Leuven is er ook de ontsluiting van het Vuntcomplex. Het gaat over de ontsluiting van de E314 op een toekomstige parking van de NMBS, die ze hoopt te vinden in het investeringsplan van de NMBS. Dat alles hangt samen. De ene zit wat te wachten op de andere. Ze hoopt dat dat project, waar men al lang op wacht, er komt, namelijk een parking voor alle mensen die van de E314 komen, zowel Limburgers als Vlaams-Brabanders, en die zo een zeer gemakkelijke overstap zouden kunnen maken naar het station van Leuven.

Tot slot is Karin Brouwers heel blij te lezen dat Vlaanderen radicaal digitaal gaat wat betreft de flitscamera's. Ze hoopt dat het lukt om dit in de loop van 2017 te realiseren.

1.12. Opmerkingen van Lies Jans

Lies Jans steekt eerst de loftrompet over het fietsbeleid van de minister: hij is de eerste minister die een echt Fietsbeleidsplan heeft uitgewerkt en ook daadwerkelijk probeert in 2017 die kaap van 100 miljoen euro te bereiken wat fietsinvesteringen betreft. We zijn er echter nog niet, dus ze zal de bloemen houden voor wanneer het daadwerkelijk zo is. Voor de commissie is het heel belangrijk een goede monitoring

van dat Fietsbeleidsplan te kunnen krijgen. Dat blijkt ook uit de uiteenzettingen. Ze leest ook dat de minister wil meten om te weten. Ze wil dan ook graag met hem de afspraak maken dat de commissie die monitoring jaarlijks zou kunnen bespreken, om te bekijken of hij de doelstellingen haalt.

Fietsberaad Vlaanderen is een organisatie die zeer goed werk levert. Dat blijkt ook uit de evaluatie. Lies Jans leest dat er vanaf 1 januari 2017 een nieuwe overeenkomst komt. Worden er in die overeenkomst nieuwe accenten gelegd? Zullen er belangrijke stappen worden gezet naar andere doelgroepen of andere projecten die Fietsberaad Vlaanderen zal organiseren?

De minister zegt in zijn beleidsbrief dat hij werk zal maken van de activering van de oude module 13-projecten. Dat is inderdaad belangrijk, want heel wat projecten blijven liggen, maar dat heeft meestal ook wel te maken met onteigeningen. Het benieuwt Lies Jans dus hoe de minister die module 13-projecten kan activeren. Het zijn projecten waarvoor in de centen is voorzien. Het zou dus goed zijn dat hij ze ook kan laten uitvoeren.

Joris Vandenbroucke had een tijd geleden gesteld dat nog veel te weinig kruispunten conflictvrij zijn voor de zwakke weggebruikers. Lies Jans is niet die mening toegedaan, want ieder kruispunt moet eigenlijk afzonderlijk worden bekeken. Men moet op basis van een aantal criteria bekijken of men dat al dan niet conflictvrij kan maken. Op welke manier evalueert de minister die kruispunten, en wanneer gaat hij over tot die conflictvrije groenfase? Ze vermoedt dat dat niet over alle kruispunten zal gaan.

Ook met betrekking tot de toegankelijkheid voor personen met een beperking ziet Lies Jans een aantal nieuwe en zeer positieve elementen. Er is nu een volledig gebiedsdekkend systeem wat de DAV's betreft. Er waren nog een aantal blinde vlekken. Dankzij die extra financiële steun zijn die blinde vlekken nu ook ingevoerd. De minister geeft ook extra financiële steun aan de geselecteerde vervoerders. Dat is zeer belangrijk om voldoende aanbod te kunnen creëren voor mensen met verminderde mobiliteit.

Ook zal het principe van de automatische rechtentoekenning worden toegepast voor het openbaar vervoer. Dat is de enige manier om ook personen in armoede op een laagdrempelige manier gebruik te laten van het openbaar vervoer. De minister stelde heel duidelijk dat hij met de elektronische MOBIB-kaart een automatische check van het sociaal statuut zal doen. Het is heel belangrijk dat mensen dan onmiddellijk het juiste tarief kunnen krijgen, dat dat wordt gekoppeld aan die kaart en dat ze niet door een hele administratieve molen moeten of zelf moeten onderzoeken of ze in aanmerking komen. Wanneer zal die automatische rechtentoekenning van toepassing kunnen zijn voor die MOBIB-kaart?

De minister heeft het over mobiele lijnen. Hij heeft dat altijd al verkondigd in de commissie. Het is Lies Jans echter niet duidelijk wat hij bedoelt als hij in zijn beleidsbrief stelt dat hij meer openbaar vervoer toegankelijk en gebruiksvriendelijk wil maken. Doelt hij daarmee op die mobiele lijnen of heeft hij ook een actieplan met betrekking tot andere lijnen wat het openbaar vervoer betreft, die dan ook toegankelijk zouden worden gemaakt of aangepast? Dat kan mensen met een beperking helpen om op een vlotte manier het openbaar vervoer te gebruiken. Wat is de planning met betrekking tot de uitrol daarvan? Ze beseft dat dat ook een zware financiële kostprijs heeft, en dat ook lokale besturen ter zake voor een groot stuk moeten meewerken als het gaat over de halte-infrastructuur. Het lijkt haar echter al zeer goed, mocht de minister zeker al die mobiele lijnen kunnen uitbouwen.

2. Antwoorden van minister Ben Weyts

2.1. Algemene opmerkingen over de begroting

2.1.1. Realisaties 2016 (vragen van Björn Rzoska)

Minister Ben Weyts zegt dat het niet zijn bedoeling is uitgebreid in te gaan op de realisaties van 2016. De beleidsbrief is niet het enige instrument om te rapporteren over het grote aantal acties; er werden ter zake in het afgelopen jaar ook 1600 schriftelijke vragen gesteld.

2.1.2. Link OD's en begroting (vragen van Björn Rzoska en Dirk de Kort)

Er is gevraagd naar de link tussen operationele doelstellingen en begroting. De minister erfde een begroting die bij de invoering van het Rekendecreet in 2012-2013 grondig werd herschikt. Bovendien is de MOW-begroting opgedeeld en zelfs versnipperd over de verschillende entiteiten. Dat was een onbruikbare structuur voor de beleidsnota en latere beleidsbrieven. De minister wil in zijn beleid keuzes maken en verschillende entiteiten laten werken naar dezelfde beleidsdoelstellingen. Daarom zijn de beleidsbrief en de begroting op dit ogenblik op een verschillende leest geschoeid, waardoor één-op-éénvergelijkingen moeilijk zijn.

Voor het beleidsdomein MOW moeten een aantal documenten samen gelezen worden: de beleidsbrief en het middelen- en uitgavendecreet, met naast een algemene toelichting op Vlaams niveau een specifieke memorie van toelichting[37] per beleidsdomein tot op begrotingsartikelniveau, en ook investeringsprogramma's per entiteit. Het is onmogelijk om al deze aspecten samen te voegen en mee op te nemen in de beleidsbrief in functie van de leesbaarheid, wat niet wegneemt dat alle informatie wel degelijk beschikbaar is en het parlement dus ook alle informatie krijgt.

In de beleidsbrief van de minister van Financiën en Begroting wordt gesproken van een meer prestatiegerichte begroting, waarbij meer uniformiteit wordt nagestreefd. Het is het opzet om met het oog hierop vanaf de begroting 2018 een aantal stappen te zetten, over alle beleidsdomeinen heen. De komende maanden zal hierover worden gerapporteerd aan de parlementaire werkgroep leesbaarheid van de begroting, aangezien voor de leesbaarheid van een begroting, ook een prestatiebegroting een essentieel gegeven is. Een van de beoogde stappen in het kader van de prestatiebegroting is om een kader op te zetten dat uniform wordt gehanteerd binnen de beleids- en de begrotingsdocumenten, waardoor het in de toekomst leesbaarder zou worden.

2.1.3. FFEU (vraag Dirk de Kort)

Het FFEU-mechanisme, waarmee de overschotten van het jaar X-1 in het jaar X opnieuw worden ingezet voor investeringen, blijft onverminderd behouden. Het FFEU werd als aparte VOI in deze zittingsperiode wel opgeheven. De beschikbare kredieten zullen nog steeds jaarlijks worden vastgesteld. De gerealiseerde overschotten in 2016 kunnen bijgevolg vanaf 2017 worden aangewend voor eenmalige investeringsuitgaven. Het nadeel van dat mechanisme is dat deze beleidsmiddelen niet steeds duidelijk tot uiting komen in de begroting van het betrokken jaar; het gaat net om kredieten die betrekking hebben op het vorige begrotingsjaar.

Bovendien zijn de overschotten van 2016 uiteraard nog niet gekend. Vooruitlopend op de overschotten in 2016 wordt reeds in het nodige vereffeningskrediet voorzien van 59,5 miljoen euro voor de sluis Terneuzen.

[37] Voor beleidsdomein MOW: *Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr.13/2-M.

2.1.4. Begrotingen W&Z en DS (vraag Dirk de Kort)

W&Z en DS hebben elk nog een aparte begroting, maar dat is de laatste keer. Een ontwerp van decreet tot oprichting van De Vlaamse Waterweg houdt in dat DS per 1 januari 2017 wordt omgevormd en dat W&Z hierin inkantelt tegen 1 januari 2018. In 2017 blijft W&Z bestaan als autonome entiteit en behoudt dus ook haar begroting, maar vanaf 2018 wordt dat één begroting voor De Vlaamse Waterweg.

In 2017 worden wél personeels- en werkingskredieten getransfereerd van W&Z naar De Scheepvaart ten gevolge van de overdracht van MOD-personeelsleden van W&Z naar De Scheepvaart. Men zal – als voorbode op de fusie – één gemeenschappelijke afdeling Algemene Ondersteuning vormen; dat wordt een budgetneutrale transfer.

2.1.5. Rapportering beschikbaarheidsvergoedingen pps (vraag Dirk de Kort)

De rapportering van de beschikbaarheidsvergoedingen voor pps-projecten is natuurlijk van toepassing voor meerdere beleidsdomeinen. Daar dit beter op dezelfde manier toegepast wordt, blijft een overheidsbrede aanpak noodzakelijk. Hierbij wordt er maximaal ingespeeld op de aanbevelingen van het Rekenhof.

In de begroting van De Lijn worden de beschikbaarheidsvergoedingen duidelijk aangeduid. Voor AWV maken ze deel uit van het globale investeringsbudget waarin wordt voorzien binnen het VIF. Een memorie van toelichting geeft aan hoeveel er gaat naar het betalen van de beschikbaarheidsvergoedingen.

Volgens minister Weyts zullen de beschikbaarheidsvergoedingen toenemen naarmate er meer projecten worden gerealiseerd. Dat is volgens hem goed aangezien het gaat om mobiliteitsinvesteringen. Sinds vorig jaar neemt het meerjareninvesteringsprogramma van AWV een overzicht op van de beschikbaarheidsvergoedingen die nog moeten worden betaald.

2.1.6. Financiering investeringsprojecten De Lijn (vraag Björn Rzoska)

De financiering van de investeringsprojecten van De Lijn gebeurt via de jaarlijkse kapitaalsubsidies.

2.1.7. Begrotingsruiter stationsomgevingen (vraag Joris Vandenbroucke)

Door een begrotingsruiter zijn er voor 15 miljoen euro extra middelen voor stationsomgevingen. Er is, aldus minister Weyts, geen link met de Hermelijntrams. In 2017 gaat het over grote budgettaire schijven voor Gent-Sint-Pieters, Oostende en Mechelen. Er wordt in 17,6 miljoen euro voorzien uit het fonds, en daarnaast in 11,4 miljoen euro uit de gewone jaarlijkse investeringsmachtiging voor die projecten.

Los daarvan is er het fonds rond het Masterplan Antwerpen. De kredieten daaruit gaan naar de koppeling van de Hermelijntrams. Daarvoor wordt 15,4 miljoen euro besteed.

2.2. Fietsbeleid

2.2.1. Fietsbeleidsplan (vragen van Lies Jans, Björn Rzoska, Joris Vandenbroucke en Martine Fournier)

Het Fietsbeleidsplan stelt een aantal duidelijke beleidsdoelstellingen voorop. Er is een veelheid aan maatregelen, waarbij keuzes moeten worden gemaakt in de prioritering. Minister Weyts heeft de administratie gevraagd een aantal maatregelen

op korte termijn voor te bereiden en uit te werken met het oog op de realisatie in 2016 en vooral in 2017. De focus van de agentschappen ligt op nieuwe fietsinvesteringen en op de voorbereidingen die worden getroffen in het kader van de aanpassing van de Fietsfondsregeling en van het groeipad naar de 100 miljoen euro. De voorbereiding van het Fietsinvesteringsplan 2017-2019 is vorige zomer aangevat. In samenspraak met de provincies worden – niet-limitatief – de perspectiefbiedende investeringen apart aangeduid in het kader van het meerjareninvesteringsplan. Het gaat dan om de grote projecten waarop Vlaanderen wil focussen. Dat is geen eenvoudige oefening, en bovendien een die overal een beetje anders werd opgevat, aldus minister Weyts.

Elke doelstelling wordt in het beleidsplan vertaald in een aantal concrete acties, die elk op zich nog moeten worden uitgewerkt. Het fietsinvesteringsluik wordt ook in de toekomst besproken binnen het Fietsteam, dat op Vlaams en provinciaal niveau alle stakeholders verenigt. Daarnaast is er het Fietsberaad. Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid buigt zich over de aspecten die verband houden met verkeersveiligheid.

Minister Weyts plant ook de oprichting van de Fietsraad, een klankbordgroep met een vrij ruime vertegenwoordiging van stakeholders: overheden, VSV, de Fietsersbond en onafhankelijke mobiliteitsexperten die de kans krijgen om alle vorderingen van het Fietsbeleidsplan van nabij op te volgen. De centrale coördinatie voor die opvolging ligt bij het Departement MOW, aldus de minister.

2.2.2. Fietsberaad (vraag Lies Jans)

Wat betreft het Fietsberaad komt er een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de VVSG en de minister zelf, als vertegenwoordiger van de Vlaamse overheid. In elk geval wordt het Fietsberaad voortgezet, maar de minister wil wel een personele versterking. Hij blijft zijn financiële engagement nakomen. Het kenniscentrum zal niet alleen een aanspreekpunt zijn voor de lokale besturen, maar ook meer en meer worden ingeschakeld voor het fietsbeleid, waarbij alle neuzen in dezelfde richting worden gebracht.

2.2.3. Data fietsgebruik (vraag Björn Rzoska)

De data over fietsgebruik en het fietstelsysteem zijn belangrijk om zicht te krijgen op de fietsverkeersstromen. Belangrijke uitgangspunten bij het monitoren van de fietsbewegingen zijn: gestandaardiseerde methodiek, kostenefficiëntie en een zo groot mogelijke toegevoegde waarde. Het departement werkt aan een dataplatform voor de opvolging van de acties uit het Fietsbeleidsplan.

Verschillende lokale en provinciale overheden tellen fietsers met vaste en mobiele fietstelposten. Zo heeft de provincie Antwerpen de Provinciale Fietsbarometer opgezet, met zeventien vaste telposten. AWV voert fietstellingen uit wanneer dat relevant is, bijvoorbeeld in het kader van infrastructuurprojecten of voor het opstellen van verkeerslichtenregelingen. Die tellingen worden lokaal uitgevoerd door een externe dienstverlener. Fietsberaad Vlaanderen organiseerde voor de tweede keer een fietstelweek, onder andere met een vernieuwde app.

Met het oog op de toekomst wil de minister, samen met de agentschappen en de departementen, nagaan op welke wijze de rol van de Vlaamse overheid het efficientst mogelijk kan worden georganiseerd.

Vaste telpunten zijn een mogelijkheid. Die punten hebben het voordeel dat de wegbeheerder ze eenvoudig kan plaatsen. De meerwaarde voor beleidmakers is echter beperkt, zeker als het netwerk onvoldoende is uitgebouwd. Bovendien moeten dan ook de onderhoudskosten in rekening worden gebracht.

Mobiele data bieden heel wat mogelijkheden. Er is al enige beweging in die sector. Het is vooralsnog onduidelijk wat de mogelijkheden zijn. Dat denkspoor wordt echter verkend. Om hier zicht op te krijgen, lopen onder meer gesprekken met de gsm-operatoren.

2.2.4. Bijsturing Fietsfonds (vraag Martine Fournier)

De minister gaat vervolgens in op de vraag of hij de fietssubsidies uit het Fietsfonds wil bijsturen om de projecten die gedeeltelijk maar niet volledig voldoen, toch voor een subsidie in aanmerking te laten komen.

De voorstellen om de subsidieregeling vanuit het Fietsfonds bij te sturen, liggen op tafel en worden met de provincies besproken. Het gaat onder meer om het voorstel de studiekosten voor fietssubsidies in aanmerking te laten komen. Momenteel is enkel de aanleg zelf subsidieerbaar. De minister wil dat verruimen en wil onder meer de studiekosten subsidieerbaar stellen. Het is de bedoeling dat de nieuwe regels in 2017 van kracht worden.

2.2.5. Fietsbudgetten (vragen van Dirk de Kort, Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke)

Voorts gaat de minister ook in op de vraag of de middelen van het EFRO in de begroting worden meegeteld. De minister wil alle beschikbare budgetten inzetten. Dat omvat ook de middelen van het EFRO. Er is besloten de EFRO-steun door middel van een projectoproep toe te kennen aan bepaalde fietsinvesteringen op de fietssnelwegen. Dat is volgens de minister een duidelijke beleidskeuze. Het is dan ook logisch dat die middelen in het budget voor de fietsinvesteringen worden meegeteld.

De kredieten van het EFRO en van het FFEU worden momenteel gebruikt voor aanzienlijke engagementen ten aanzien van de fietsinfrastructuur. Zo is, bijvoorbeeld, een gedeelte van de middelen van het FFEU ingezet voor de fietsbrug over de hst-lijn en de snelweg in Diegem. Het gaat hier om 9 miljoen euro. Wat 2016 betreft, moet het bedrag nog worden vastgesteld. Van de middelen van het EFRO is na de eerste call al 8,2 miljoen euro vrijgemaakt. Dat geld wordt besteed aan investeringen in het fietssnelwegennetwerk. Voor de tweede call is nog eens in 5 miljoen euro aan middelen van het EFRO voorzien.

2.2.6. Bestaande fietspaden aanpassen (vraag Joris Vandenbroucke)

Dan gaat de minister in op de specifieke vraag van Joris Vandenbroucke over de investeringen om de bestaande fietspaden aan de voorschriften te conformeren. De investeringen die voor de fietsinfrastructuur worden verricht, worden door het AWV in verschillende basisallocaties ondergebracht. Een voorbeeld hiervan is MDU MH 210 7310. Er is ook een allocatie voor het VIF en het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

Een gedeelte van de fietsinvesteringen betreft projecten voor het structureel onderhoud van de gewestwegen waarlangs fietspaden zijn gelegen. Daarnaast wordt een belangrijk gedeelte van de investeringen aangewend om de bestaande fietspaden te verbreden, te verdubbelen of vrijliggend te maken.

Voor het Fietsfonds is er nog een apart jaarlijks krediet van 10 miljoen euro. Tot nu toe zijn de begrote kredieten steeds meer dan toereikend gebleken. Om die reden worden de subsidieerbaarheidscriteria aangepast. Het is de bedoeling met een verruiming een stimulans te bieden.

In de uitgavenbegroting van het VIF staan een aantal begrotingsposten die gedeeltelijk voor fietsinvesteringen zijn bedoeld. Er zijn de investeringsbijdragen in het fiets- en doortochtenbeleid en in schoolomgevingen. Het gaat om 10 miljoen euro. Daarnaast wordt echter ook meer dan 400 miljoen euro besteed aan het structureel onderhoud van wegen en kunstwerken en aan de aanpak van verkeersoverlast. Dat omvat ook fietsinvesteringen.

In de begrotingen van W&Z en van DS wordt dat fietspadeninvesteringsprogramma onder de ESR-investeringscode opgenomen. Dat omvat immers ook jaagpaden en fietsinvesteringen binnen projecten voor oeverwerken, kanaalverbredingen of brugvernieuwingen en -verhogingen. Die investeringen leiden ertoe dat belangrijke bedragen aan de fietsinfrastructuur worden besteed.

2.2.7. Oude projecten Module 13 (vraag Lies Jans)

Er is een inventaris opgesteld van de oude projecten Module 13 die in 2007 of vroeger zijn afgesloten en waarvoor nog een belangrijk subsidiebedrag beschikbaar is. Het gaat om bedragen die nog niet zijn aangewend. Met betrekking tot al die projecten is een stand van zaken opgesteld. Van enkele projecten is vastgesteld dat de interesse om ze uit te voeren, is afgenomen of niet meer aanwezig is. De minister gaat na of die projecten nog noodzakelijk zijn. Hij onderzoekt of de beschikbaar gestelde budgetten niet kunnen worden gebruikt om AWV fietspaden te laten aanleggen.

2.2.8. Fietssnelwegen (vragen van Mathias De Clercq en Martine Fournier)

De minister gaat vervolgens in op de vraag hoe hij de fietssnelwegen conflictvrij wil maken. De evaluatie van de experimenten met fietssnelwegen is nog lopende. Wat de nieuwe stijl betreft, beschikt de minister dan ook nog niet over de resultaten. Op 8 november 2016 hebben de provinciebesturen vergaderd over een evaluatie van de proeftracés. De minister wil de provinciebesturen, AWV en de waterwegbeheerders in het begin van 2017 uitnodigen voor een terugkoppeling over de resultaten. Op dat ogenblik zal het mogelijk zijn in te schatten in welke mate en op welke wijze de nieuwe huisstijl kan worden toegepast.

Wat de kruispunten met fietssnelwegen betreft, deelt de minister mee dat een tweede oproep loopt voor projecten die voor steun van het EFRO in aanmerking komen. Hij wil hierbij specifiek focussen op belangrijke missing links op de fietssnelwegen. Momenteel loopt er onder de coördinatie van Fietsberaad een oefening met verschillende type-inrichtingen. Het is daarbij de bedoeling om te komen tot een leidraad waarmee geval per geval kan worden bekeken welke inrichting en uitrusting van het kruispunt de grootste veiligheidsgaranties kan bieden voor de fietser. Die aanbevelingen worden in de loop van het voorjaar 2017 verwacht.

2.2.9. Speed pedelecs (vragen van Martine Fournier, Mathias De Clercq en Björn Rzoska)

Minister Weyts wil het gebruik van de speed pedelec maximaal faciliteren door ze ook toe te laten op fietssnelwegen en jaagpaden. Op de wegen waarvoor hij bevoegd is, de gewestwegen, zal de signalisatie waar nodig worden aangepast. In het voorjaar van 2017 zullen de agentschappen van start gaan met het uitrollen van de aangepaste bebording. Er zal een zeer groot aantal borden vereist zijn. Het wordt dus een serieuze oefening.

In navolging van de vaststelling dat het huidige fiscale kader geen ruimte laat om een fietsvergoeding toe te kennen aan gebruikers van de speed pedelec, heeft minister Weyts aan federaal minister van Financiën Johan Van Overtveldt gevraagd

een wetswijziging door te voeren zodat die fietsers ook een fietsvergoeding kunnen genieten. Hij heeft bevestigd dat hij dat wil doen.

2.2.10. Btw op aanleg fietspaden (vraag Martine Fournier)

Met betrekking tot een eventuele verlaging van de btw, is minister Johan Van Overtveldt zelf gebonden aan Europese regelgeving. De hoogte van het btw-tarief is afhankelijk van de Europese richtlijnen. Op Europees niveau is bepaald dat voor een limitatieve lijst van producten en diensten vandaag kan worden afgeweken van het standaard btw-tarief van 21 procent. Fietsinfrastructuurprojecten zijn daar momenteel niet onder begrepen en kunnen dus geen aanspraak maken op een verlaagd tarief.

Navraag op het kabinet van minister Van Overtveldt leert ons dat er op dit moment niet echt een indicatie is dat er een aanpassing zou komen van de Europese regels. De verwachting is dus niet dat een bijgesteld btw-tarief zou worden uitgewerkt. Ook eventuele plannen om de btw-regels op lidstatenniveau te kunnen versoepelen, zouden nog niet concreet zijn. Vooralsnog is dat dus geen echt spoor.

2.3. Doorstroming

2.3.1. Middelen voor doorstromingsprojecten (vraag Joris Vandenbroucke)

Voor doorstroming en doorstromingsprojecten is het budget verdubbeld, zegt minister Weyts. Het klopt dat op één basisallocatie binnen het grotere begrotingsartikel zowel de doorstromingsinvesteringen als het handhavingsbeleid gebundeld zijn. Dat is al enkele jaren zo en het illustreert de versnipperde begroting. Van het begrote budget, 17,8 miljoen euro, vloeit 17 miljoen euro specifiek naar doorstroming.

De bijkomende middelen, ten belope van 15 miljoen euro, die zijn uitgetrokken voor doorstromingsprojecten, zullen wel degelijk hiervoor worden ingezet. De bijkomende initiatieven rond handhaving kunnen ook worden gefinancierd via het Verkeersveiligheidsfonds.

2.3.2. Doorstromingsprojecten (vraag Joris Vandenbroucke)

De geplande doorstromingsprojecten voor 2017 en nadien, zijn afhankelijk van het doorstromingsprogramma 2017. Een taskforce, bestaande uit het Departement MOW, AWV en De Lijn, coördineert het opstellen van dat programma. Men is gestart in november en streeft naar goedkeuring in januari. Dan kunnen de aanbestedingen starten.

2.3.3. Trambussen (vragen van Björn Rzoska en Karin Brouwers)

Inzake de trambussen heeft de Vlaamse Regering op 25 november 2016 beslist dat op het ringtramtracé (bij de R0) alleszins een trambus zal rijden. Ze heeft in de nodige financiering voorzien. Zoals de minister had beloofd, wordt er maar liefst 60 miljoen euro uitgetrokken voor infrastructuurwerken die een vlotte doorstroming mogelijk moeten maken.

Daarnaast zijn binnen de Taskforce Doorstroming ook nog enkele tracés voor trambussen in onderzoek of reeds onderzocht: Kontich/Edegem-Berchem, The Loop in Gent, de A12 Willebroek-Brussel en Spartacus lijn 2 Hasselt-Maasmechelen.

Voor de A12 bleek de trambus geen valabel alternatief omdat de commerciële snelheid te laag zou zijn. Een trambus kan maximaal 65 à 70 kilometer per uur rijden. Een gelijkaardige analyse werd gemaakt met betrekking tot Spartacuslijn 2. Het

gaat daarbij om lange trajecten. Om toch sneller tot HOV-verbindingen te kunnen komen, met een afdoende hoge commerciële snelheid, heeft de minister specifiek voor die assen gevraagd om gerichte doorstromingsmaatregelen op te lijsten. Dàt kan dus wel gebeuren voor een betere prioritaire doorstroming van dat openbaar vervoer.

Voor de tramlijn tussen de luchthaven en Brussel-Noord loopt momenteel het project-MER. Het zit tot 23 december 2016 in openbaar onderzoek. Nadien volgt de richtlijnenvergadering en kan het project-MER verder worden opgesteld.

2.3.4. Tramnetwerk in Gent (vragen van Mathias De Clercq en Joris Vandenbroucke)

Wat het tramnetwerk in Gent betreft, voorziet het regeerakkoord[38] in de uitvoering van de grote lus op The Loop en de studiefase van lijn 3 en lijn 7. De grote lus op The Loop zal in afwachting van de tram uitgevoerd worden met een elektrische bus. De voorbereidingen hiervoor zijn bezig. Voor lijn 3 is de project-MER lopende, voor lijn 7 worden in 2017 enkele bijkomende voorbereidende onderzoeken gepland. Afgelopen jaar zijn in Gent een aantal tramprojecten geopend, meer bepaald voor de lijn naar UZ Gent en de verlenging tot Zwijnaarde.

2.3.5. Lokale besturen betrekken bij OV-doorstroming (vraag Annick De Ridder)

Bij concrete doorstromingsprojecten is De Lijn verantwoordelijk voor het engageren van lokale overheden om de doorstroming op gemeentewegen te verbeteren. Het concept van de vervoersregio is zeer nuttig om lokale doorstromingsproblemen te bespreken.

2.4. Pendelfonds

2.4.1. Middelen woon-werkverkeer buiten Pendelfonds (vraag Joris Vandenbroucke)

Het klopt dat in de begroting naast de middelen voor het Pendelfonds ook in andere middelen voorzien is voor het optimaliseren van het woon-werkverkeer. Die middelen hebben enerzijds betrekking op de realisatie van bedrijfsvervoer voor het I-BUS-project in de Antwerpse haven en anderzijds op de bereikbaarheid met shuttles van de linkeroever van de Antwerpse haven, de haven van Zeebrugge, de Gentse haven en nog een aantal tewerkstellingszones in Oost-Vlaanderen.

Het doel van die projecten is een betere bereikbaarheid te garanderen van deze zones voor werknemers die niet beschikken over een wagen en die opteren voor georganiseerd vervoer, rekening houdend met de werkuren die niet altijd overeenstemmen met het tijdsvenster waarbinnen de operatoren van het geregeld openbaar vervoer hun diensten aanbieden.

De shuttlediensten kunnen dus worden beschouwd als een vorm van vervoer op maat. Het is de bedoeling die verder uit te bouwen binnen de vervoerregio's. Het betreft wel een andere invalshoek en om die reden worden die middelen niet samengevoegd.

2.4.2. Aanpassingen Pendelfondsregelingen (vraag Dirk de Kort)

Wat de aanpassingen van de Pendelfondsregelgeving betreft, beoogt de minister meer transparantie, meer eenduidigheid en administratieve eenvoud voor de indiening en afhandeling van de dossiers. Er zijn een aantal aanbevelingen tot aanpas-

[38] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014, nr. 31/1, p. 52.

sing van de regelgeving, waarbij vooral de MORA en SERV concrete adviezen hebben verstrekt. Het is de bedoeling daar nu aan tegemoet te komen. Nieuw is dat het voortaan mogelijk wordt om projectoproepen thematisch in te vullen.

De begeleidingscommissie die is opgericht, heeft meermaals gedebatteerd over de principes van de nieuwe regelgeving. Die is intussen in een nieuw besluit gegoten, dat eind september is goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De nieuwe regelgeving is sinds november van toepassing.

Op 20 oktober 2016 ontving de minister een brief van de begeleidingscommissie met daarin een voorstel van een mogelijke strategische focus en de vraag om daar bij betrokken te worden. Intussen heeft een overleg plaatsgehad met een vertegenwoordiger van het kabinet van de minister, het departement, de begeleidingscommissie en de PMP's. De nieuwe oproep zal rond het jaareinde worden aangekondigd.

2.4.3. Samenwerking initiatieven duurzaam woon-werkverkeer (vraag Annick De Ridder)

Het is de bedoeling dat initiatieven voor duurzaam woon-werkverkeer elkaar niet beconcurreren maar samenwerken. Dat is ook de reden waarom de minister wil inzetten op die regiowerking in het kader van de conceptnota Basisbereikbaarheid[39].

2.5. Combimobiliteit in het personenvervoer

2.5.1. Voorstadsnetten (vragen van Mathias De Clercq en Joris Vandenbroucke)

Wat het personenvervoer en de combimobiliteit betreft, wijst de minister erop dat de concrete realisatie van de voorstadsnetten Antwerpen en Gent, zowel inzake spoorwegexploitatie als inzake het beheer van de spoorweginfrastructuur, een bevoegdheid van de federale overheid is. De studie over beide voorstadsnetten is door de NMBS uitgevoerd met inbreng van de Vlaamse entiteiten, de steden Antwerpen en Gent en Infrabel. De concrete resultaten moeten worden vertaald in de vervoersplannen en in de meerjareninvesteringsplannen.

2.5.2. Ticket- en tariefintegratie (vraag Karin Brouwers)

Wat de ticket- en tariefintegratie betreft, is vandaag al voorzien in verschillende kortingen voor combiabonnementen De Lijn-NMBS. Voor het GEN voor Antwerpen en Gent onderzoeken De Lijn en NMBS een geïntegreerd voorstedelijk tarief. De minister moedigt dit aan.

2.5.3. Concrete projecten combimobiliteit en randparkings (vragen van Annick de Ridder, Dirk de Kort en Karin Brouwers)

Dan was er de vraag naar de concrete projecten die zullen worden gerealiseerd inzake combimobiliteit. Wat de combimobiliteit aan de stations betreft, wordt samen met de NMBS bekeken hoe kan worden samengewerkt met betrekking tot concrete projecten. De concrete locaties werden op een lijst bijeengebracht en met elkaar vergeleken. Op een aantal plaatsen is het noodzakelijk om in extra autoparkings te voorzien of de bestaande uit te breiden.

Met betrekking tot Vlaams-Brabant gaat de studie 'Uittekenen P+R-beleid Vlaamse Rand' begin 2017 van start. Daarbij zal enerzijds een algemene visie op combiparkings worden uitgewerkt en zullen anderzijds openbaarvervoersknooppunten

[39] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 614/1-2.

worden gescreend om te bekijken waar en hoe een combiparking kan worden aangelegd of uitgebouwd. De minister wil dat er op relatief korte termijn een aantal haalbare verbeteringen worden uitgewerkt.

Een concreet voorbeeld is de uitbouw van een combiparking in Tervuren aan de eindhalte van MIVB-tramlijn 44. Dat is vrij complex, door de betrokkenheid van diverse gemeenten, gewesten en entiteiten, waaronder de MIVB, de NMBS, AWV, de gemeente, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Vlaamse Gewest. De administratie werkt ook aan plannen om in zowat 100 parkeerplaatsen te voorzien, in combinatie met een kiss-and-ridezone, en ook in een aantal plaatsen voor taxi's en een fietsstalling voor 62 fietsen.

Wat Gent betreft, neemt de Vlaamse overheid deel aan de begeleidende P+R-werkgroep die door de stad wordt getrokken. Men heeft initieel meer dan 30 locaties gedetecteerd voor P+R naar de stad. Daarbij werd zowel gekeken naar het optimaliseren van bestaande terreinen als naar nieuwe mogelijkheden op zowel publiek als privaat terrein. Er zijn quick wins mogelijk op 13 locaties. Bij twee locaties is AWV als beheerder rechtstreeks betrokken partij. Momenteel loopt er ook een onderzoek naar het vergroten van de capaciteit van de bestaande P+R in Gentbrugge, onder het viaduct van de E17. Daarbij wordt gedacht aan een bijkomend parkeerdek boven op de bestaande parking.

Het Vuntcomplex (Leuven-Noord) vraagt een investering van 24 miljoen euro. In de periode 2017-2018 wordt gewerkt aan de Duitse brug, waaronder te hoog geladen vrachtwagens zich nog altijd geregeld blijven vastrijden, ondanks de duidelijke borden. Er wordt ook geïnvesteerd in een fietstunnel onder de E314, zodat men een veilige fietsverbinding realiseert weg van het op- en afrittencomplex. De fietstunnel wordt samen met de fase 2 van de spitsstrook aangepakt. In de zomer van 2018 wordt gestart met de uitvoering. Daarnaast heeft de minister gevraagd aan de projectmanager van Leuven-Noord om te bekijken hoe de pendelparking van de NMBS kan worden ontsloten. In het kader van het Vuntcomplex, dat wordt getrokken door de stad, is trouwens voor het zomerreces gevraagd om nog meer quick wins en een plan van aanpak uit te werken. Dat zit echter nog op het niveau van de stad. Die moet met een concreet voorstel komen.

2.5.4. Fiets op OV (vraag Björn Rzoska)

De fiets meenemen op het openbaar vervoer is een goed voorbeeld van combimobiliteit, maar er zijn enkele te maken afwegingen en praktische bezwaren, ook wat de commerciële snelheid betreft, aldus de minister. Je zit immers altijd met wat vertraging. Die is miniem, maar het is altijd wel een extra handeling die tijd vergt.

Dat neemt niet weg dat er momenteel al een en ander mogelijk is. Zo kan men de fiets meenemen op de Kusttram. Intussen heb je ook de vouwfietsen, die als bagage op alle bussen en trams van De Lijn kunnen en mogen worden meegenomen. Het meenemen van de fiets op de bus is echter minder evident, vanuit het oogpunt van capaciteitsbeheer, veiligheid en toegankelijkheid. De minister denkt veeleer aan het uitbouwen van fietsstallingen ter hoogte van de belangrijkste haltes om die combinatie van fiets en bus te stimuleren.

2.5.5. Autodelen (vragen van Björn Rzoska en Dirk de Kort)

De minister ondersteunt het principe van autodelen. Zijn diensten hebben met de mensen van Autodelen.net vergaderd over de opportuniteiten van een Vlaams beleidskader voor autodelen. Er is ook gewezen op een aantal voordelen die dat zou kunnen hebben voor autodeelorganisaties, overheden en gebruikers.

Het bleek echter moeilijk om concreet aan te geven wat daaronder idealiter moet worden begrepen. Ook in het buitenland is in het verleden getracht een dergelijk kader uit te werken, zonder al te veel succes. De minister blijft wat dat betreft echter wel in contact met de autodeelorganisaties.

2.5.6. Blue-bikes (vraag Martine Fournier)

De minister wijst erop dat Blue-Mobility en de vragen daarover nog niet zo lang geleden al werden besproken in de plenaire vergadering[40]. Op dat moment was hem bekend dat er bij de NMBS en B-Parking wat terughoudendheid bestaat ten aanzien van een nieuwe kapitaalsinjectie in Blue-Mobility. Ook zouden er binnen B-Parking mogelijks geen budgetten meer worden vrijgemaakt voor de uitbreiding van het Blue-bikenetwerk naar nieuwe NMBS-locaties. Hij heeft daar voorlopig echter nog niet meer informatie of duidelijkheid over.

Hij heeft zelf wel aangegeven zijn verantwoordelijkheid te willen nemen om die werking van Blue-Mobility te blijven garanderen en de uitbreiding naar knooppunten ter hoogte van het bus- en tramnetwerk te garanderen. Er zijn gesprekken geweest met Blue-Mobility, waarbij Vlaanderen ook een concreet businessplan heeft gevraagd voor die uitbouw van het fietsdeelsysteem in Vlaanderen. De minister wacht nog op een dergelijk voorstel. Dan kan worden gekeken welke structurele steun er kan worden gegeven.

2.6. Kilometerheffing voor vrachtwagens

2.6.1. Monitoring van de gevolgen van de kilometerheffing (vragen van Mathias De Clercq en Paul Van Miert)

Er zijn een aantal vragen gesteld over de kilometerheffing voor vrachtwagens en over de monitoring van het vrachtverkeer. De telcampagne loopt. Er zijn 400 telpunten, wat een zeer omvangrijke oefening is. De campagne is begonnen in september 2016 en loopt tot mei 2017. Nadien kunnen de ruwe data worden verwerkt, wat nog wat capaciteit zal vergen.

Op basis daarvan kan worden bekeken welke maatregelen zich opdringen en waar, als blijkt dat er op wegen waar het nultarief geldt, een forse stijging van het vrachtverkeer is.

2.6.2. Slimme kilometerheffing (vraag Dirk de Kort)

De minister is voorstander van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens, zelfs niet alleen voor vrachtwagens maar ook voor personenwagens. Er is momenteel geen dergelijke slimme kilometerheffing voor vrachtwagens omdat dat weinig zinvol is.

Het heeft weinig zin de mobiliteit te willen sturen met de kilometerheffing als die slechts geldt voor de vrachtwagens, die maar enkele procenten van het totale verkeer uitmaken. Er is met de sector afgesproken dat zodra er een kilometerheffing komt voor personenwagens, er dan een slimme kilometerheffing komt voor iedereen, zowel voor personen- als vrachtwagens.

2.6.3. De opbrengsten van de kilometerheffing (vragen van Joris Vandenbroucke, Dirk de Kort en Paul Van Miert)

Er waren vragen over de middelen uit de kilometerheffing. De 100 miljoen euro die bij de begrotingsopmaak 2017 bijkomend ingeschreven was binnen het Vlaams

[40] *Actuele vragen* Vl.Parl. 2016-17, nr. 54.

Infrastructuurfonds, wordt recurrent. Deze middelen zijn onvoorwaardelijk en dus onafhankelijk van de reële inkomsten uit de kilometerheffing. In 2017 wordt in een mogelijke toename van 14,1 miljoen euro voorzien. Dat bedrag wordt, uitvoering gevend aan de wens van het Rekenhof, ingeschreven op een provisie binnen het beleidsdomein MOW. Daarnaast wordt op deze provisie ook in 40 miljoen euro voorzien voor flankerende maatregelen binnen de transportsector.

Voor de besteding van deze middelen verwijst de minister naar de mededeling van de Vlaamse Regering, goedgekeurd op 21 oktober 2016, waarbij uitvoerig wordt geduid waaraan het geld zal worden gespendeerd. Het gaat om maatregelen in het kader van de arbeidsmarkt en opleidingen zodat meer mensen worden toegeleid naar de job van vrachtwagenchauffeur. Dezelfde logica geldt voor de maatregelen in het onderwijs. Er wordt een bijdrage geleverd in de kosten die onderwijsinstellingen moeten doen voor oefenterreinen en voor brandstofverbruik. Het is soms een obstakel voor scholen om dergelijke opleiding te organiseren omdat het veel kost aan verbruik en aan huur van terreinen. De Vlaamse Regering zal de verbruikskosten voor 100 procent compenseren en de huurkosten voor het terrein voor 75 procent. Er zijn ook maatregelen voor een ondersteuning voor ecologische en verkeersveiligheidsverbeterende investeringen.

2.6.4. Slimme kilometerheffing voor personenwagens (vragen van Dirk de Kort, Björn Rzoska, Marino Keulen en Joris Vandenbroucke)

De minister is voorstander van een slimme kilometerheffing voor personenwagens. Op dit moment zijn er twee onderzoeken lopende met betrekking tot een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen. Ten eerste is er de uitwerking van een plan van aanpak bij de mogelijke introductie van een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen, de zogenaamde draagvlakstudie. Ten tweede is er een onderzoek naar de verschuiving van lasten op arbeid naar milieu. Dat is een studie van het departement LNE. De resultaten van beide onderzoeken worden medio 2017 verwacht.

Daarnaast dient tevens onderzoek te worden gedaan naar de effectiviteit van de technologische opties, flankerende maatregelen en de organisatorische invulling. Dat is een grootscheepse operatie met miljoenen OBU's. Er zijn ook juridische aspecten, het netwerk, de tariefstructuur en dergelijke.

Of een nieuw proefproject met betrekking tot een slimme kilometerheffing voor personenwagens opportuun is, wordt onderzocht in het kader van de lopende opdracht inzake de uitwerking van een plan van aanpak. Indien blijkt dat er significante hiaten in de kennis kunnen worden aangevuld met een proefproject, zal de minister dat niet nalaten. Hij wil zich daar echter nog niet op vastpinnen.

2.7. Basisbereikbaarheid en vervoersregio's

2.7.1. Experimentele vervoersregio's (vraag Annick De Ridder)

Wat betreft basisbereikbaarheid en de vervoersregio's en de stand van zaken van de eerste proefprojecten, heeft men in het voorjaar de eerste voorbereidingen getroffen om de gemeenten te sensibiliseren te starten met proefprojecten basisbereikbaarheid. De vervoerregioraden zijn zoals gepland na de zomer effectief samengekomen om de eerste afspraken te maken over onder andere de timing, een huishoudelijk reglement, de beslissing om een tweede voorzitter aan te stellen, de keuze daarvan enzovoort. De studiebureaus die belast zijn met de uitwerking van het Mobiliteitsplan, zijn in september gestart met de voorbereidingen.

In de vervoersregio's met een lange traditie van overleg, namelijk Mechelen en de Westhoek, is men sneller kunnen starten omdat men al structuren had, terwijl

men in de vervoersregio Aalst 'from scratch' moest beginnen. Het heeft daar iets langer geduurd om op te starten. De minister heeft na de eerste terugkoppeling de sterke indruk dat die vervoerregioraden goed zullen werken. Men krijgt daar een positieve feedback van.

2.7.2. Financiering vervoersregio's (vraag Karin Brouwers)

Hoe gaat men die vervoersregio's financieren? In eerste instantie is daarvoor een duidelijk inzicht op de financiering zoals die vandaag gebeurt, vereist, waarbij nog geen indeling wordt gemaakt volgens vervoerslagen en vervoersregio's. Daarom heeft men aan een studiebureau de opdracht gegeven om de huidige financiering te objectiveren. De Lijn had ter zake een projectie gemaakt maar is in dit dossier rechter en partij. Daarom werd een onafhankelijke studie besteld, en die loopt momenteel.

Er wordt bekeken of men eventuele verschuivingen moet doen in de uitbouw van de verschillende vervoerslagen en vervoersregio's. Daarover moet in het voorjaar van volgend jaar duidelijkheid zijn. De budgetten zullen steeds centraal bij het departement worden beheerd. Dat heeft ook te maken met het feit dat de vervoersregio's geen rechtspersoonlijkheid hebben. Hiertoe zal het afgezonderd begrotingsprogramma basisbereikbaarheid transparantie bieden. Uit diezelfde begroting zal trouwens ook de toelage aan De Lijn vertrekken.

2.7.3. Hervorming van het openbaar vervoer (vragen van Joris Vandenbroucke en Karin Brouwers)

Over de hervorming van het openbaar vervoer en de studies die zijn aangekondigd, wilde Joris Vandenbroucke weten of het om vier aparte studies dan wel om één studie gaat. Het betreft één studie en die wordt momenteel door Deloitte en TML uitgevoerd. Die studie zal ook bepalend zijn voor de transitie die De Lijn de komende jaren zal doormaken en omvat tevens een uitgebreide benchmark met vergelijkbare regio's.

Voor het garanderen van de minimale bediening in afgelegen gebieden, kijkt men naar kostenefficiënte voorbeelden in het buitenland, bijvoorbeeld Denemarken en Noord-Brabant. Daar wordt een optimale combinatie nagestreefd van technologische middelen en mededinging waardoor men erin geslaagd is om dergelijk vervoer betaalbaar te houden, zowel voor de belastingbetaler als voor de gebruikers. De eerder genoemde studie van Deloitte en TML gaat ook daar dieper op in.

2.7.4. Taxi's in de vervoersregio's (vraag Annick De Ridder)

Taxi's en verhuurvoertuigen met bestuurder kunnen worden beschouwd als een vorm van vervoer op maat en hebben in het toekomstig vervoermodel een belangrijke rol te spelen. De sector geeft aan vragende partij te zijn om in dat kader mee te werken.

Met de goedkeuring van een regelluw kader[41] kan er in de proefprojecten ook geëxperimenteerd worden met de inzet van taxi's als vervoer op maat. Ook op dat vlak moet er wel een uitzondering ingevoerd worden op de huidige regelgeving.

[41] Voorstel van decreet houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid (*Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 807/1-5).

2.8. Investeren in netwerken

2.8.1. Onderhoudsachterstand op de gewestwegen (vraag Dirk de Kort)

Wat betreft het onderhoud op de gewestwegen, wordt de focus verschoven van onderhoudsinvesteringen naar gebiedsgericht onderhouden en verbeteren van de primaire en secundaire gewestwegen. Voordien lag de klemtoon op de autosnelwegen. Het is onmogelijk om alle gewestwegen tegelijkertijd aan te pakken, daarom werkt men met een getrapte methode, conform de categorisering uit het RSV.

In eerste instantie worden de primaire gewestwegen aangepakt. Aan de hand van de jaarlijkse rapportering over de toestand van de wegen[42] zal de minister de commissie op de hoogte brengen van de vorderingen.

Hij is van oordeel dat onderhouden ook verbeteren inhoudt. Dat betekent dat men niet alleen droogweg de asfaltlagen of de betonverharding zal vernieuwen en het fietspad dan maar in slechte staat achterlaten. Men zal altijd trachten te bekijken welke andere werken men moet of kan combineren. Het verschil met de autowegen is dat het daar enkel over de vernieuwing van de wegverharding gaat. Hier zal de operatie iets ruimer zijn.

2.8.2. Extra wegencapaciteit (vraag Joris Vandenbroucke)

Uit het Nederlandse voorbeeld blijkt dat het creëren van extra capaciteit niet de enige oplossing is, merkt Joris Vandenbroucke op. De minister beaamt dit, en investeert daarom niet alleen in extra wegcapaciteit, maar ook bijvoorbeeld in meer vrachtverkeer over de waterweg, in fietsinfrastructuur en in openbaar vervoer. Dat is altijd de combinatie.

De minister verwijst naar het voorbeeld van de Brusselse ring: investeringen in 20 kilometer weginfrastructuur maar ook in 40 kilometer fiets- en 60 kilometer traminfrastructuur. Hetzelfde geldt voor het Masterplan 2020 Antwerpen: meer dan 23 kilometer nieuwe traminfrastructuur en 60 kilometer nieuwe fietspaden, tegenover 16 kilometer weginfrastructuur. De minister betreurt dat dit verhaal nooit goed verteld is door BAM en anderen.

2.8.3. Fileproblemen op de afritten (vraag Paul Van Miert)

Met betrekking tot de fileproblematiek op de afritten wordt gaat de aandacht vooreerst naar de 47 afritten met de grootste fileproblemen. Het gaat om alle afritten waar per dag meer dan 13 minuten vertraagd verkeer wordt vastgesteld. Bij 3 afritten ging het om een tijdelijke, niet-structurele problematiek. 7 afritten worden gekoppeld aan andere filegevoelige afritten, omdat ze in de praktijk verweven zijn. En bij 7 afritten zijn er al aanpassingen aangebracht sinds de meest recente studie van het Verkeerscentrum. Voor nog eens 12 afritten plant de minister ingrepen

[42] Verslag van de gedachtewisseling namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Dirk de Kort en Paul Van Miert over het rapport 'Toestand van het wegennet' (*Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 889/1).

in de heel nabije toekomst. 17 afritten zitten nog in de studiefase en die toont minister Weyts in volgende tabel:

A10/E40	Affligem	Oostende
A8/E429	Lembeek	Doornik
R0	Groenendaal	binnenring
A10/E40	Drongen	Brussel + Oostende
R0	Tervuren-4-Armen	buitenring
A14/E17	Gent-UZ	Antwerpen
R1	Merksem (Haven)	buitenring + binnenring
A10/E40	Ternat	Brussel
A3/E40	Sterrebeek	Brussel + Luik
R0	Dilbeek	buitenring
R1	Deurne	buitenring
A18/E40	Adinkerke	Duinkerke (Fr.) + Jabbeke
A4/E411	Overijse	Brussel
R0	Wemmel	binnenring
A10/E40	Oostkamp	Brussel
R0	Ruisbroek	binnenring
A1	Mechelen Noord	Brussel

2.8.4. Verapazbrug, Gent (vraag Mathias De Clercq)

Wat betreft de Verapazbrug, verwijst de minister naar het meerjarig investeringsprogramma, dat voor de stemming over de begroting in de plenaire vergadering aan het parlement zal worden voorgelegd.

2.9. Spoorvervoer

2.9.1. Vlaamse spoorstrategie (vragen van Annick De Ridder, Lode Ceyssens en Mathias De Clercq)

Voor het realiseren van de Vlaamse spoorstrategie zijn de gesprekken met de federale overheid lopende. Er kan een samenwerkingsovereenkomst worden afgesloten om bepaalde spoorprojecten bijkomend te financieren, maar de minister beklemtoont dat dit een werk van langere adem zal zijn, omdat het een samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten veronderstelt. Minister Weyts heeft in oktober aan zijn federale collega François Bellot gevraagd om een bilaterale ambtelijke werkgroep op te richten, maar wacht nog op een antwoord.

Het Departement MOW was wel nauw betrokken bij de beoordeling van de ingediende spoorinvesteringsprojecten. Het departement heeft de elf prioritaire Vlaamse spoorprojecten daarbij verdedigd. Het ontwerp van meerjareninvesteringsplan van de NMBS en Infrabel zal worden voorgelegd aan het strategisch comité van de spoorinvesteringscel. De administratie is ook betrokken bij het opstellen van het nieuwe transportplan van de NMBS. Tot slot is bekeken hoe het Vlaamse Gewest

het voor- en natransport naar en van de stopplaatsen en stations van de NMBS kan faciliteren.

De minister meldt dat de medefinanciering van spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt wordt opgenomen in de Vlaamse meerjarenbegroting zodra er een samenwerkingsovereenkomst met de federale overheid kan worden bereikt, waarbij ook de verhouding wordt geregeld van de Vlaamse bijdrage ten opzichte van de federale financiering.

Voorafgaand moet er een zo nauwkeurig mogelijke inschatting gebeuren van de kostprijs van die spoorlijn, met een kosten-batenanalyse van de verschillende mogelijke tracés en hun varianten.

Spoorlijn 204 zit in de lijst van Vlaamse prioritaire spoorprojecten. De minister heeft van de NMBS vernomen dat er samen met de stad Gent en het Gentse havenbedrijf een studie wordt gedaan naar het reizigerspotentieel op die nieuwe spoorlijn. Ook het Departement MOW zal daaraan meewerken.

2.9.2. Vertegenwoordiging in de besturen van de vervoermaatschappijen (vraag Joris Vandenbroucke)

De vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur van Infrabel en de NMBS is geregeld in het KB van 25 april 2014, maar er zijn nog wat problemen om dat concreet in te vullen. Dat hangt ook samen met de volledige samenstelling en de benoeming van de CEO's van beide entiteiten.

Minister Weyts heeft de vraag gekregen om een vertegenwoordiger van de federale overheid op te nemen in de raad van bestuur van De Lijn. Dat is een vreemde vraag omdat onze vertegenwoordigers in de federale organen nog niet zijn benoemd en omdat er geen rechtsgrond voor is. Het zwaartepunt van de mobiliteit ligt bij de deelstaten. Het is niet de bedoeling om de tegenovergestelde weg op te gaan.

2.10. Intelligente verkeerssystemen

2.10.1. Slimme verkeerslichten (vragen van Björn Rzoska en Mathias De Clercq)

AWV streeft ernaar om – misschien vaker dan voorheen – de verkeerslichtenregelingen af te stemmen op de actuele verkeersintensiteit en hierbij bijzondere aandacht te besteden aan de veiligheid van voetgangers en fietsers. Er wordt gestreefd naar meer conflictvrije groenfasen en naar het vermijden dat men niet voor niets voor rood staat. Dat gebeurt door het aanbrengen van meer detectiemiddelen zoals lussen, radars en drukknoppen.

Voor de uitrol hiervan is een actieplan opgesteld, waarbij volgende principes gevolgd worden. Nieuwe kruispunten of grondige herinrichtingen zullen steeds uitgerust worden met slimmere verkeerslichten conform de uitgewerkte visie, inclusief de uitgebreide detectie.

Voor de bestaande kruispunten zullen twee verschillende pistes gevolgd worden. AWV ontvangt jaarlijks een groot aantal aanvragen voor het uitvoeren van kleine aanpassingen en optimalisaties aan bestaande verkeerslichtenregelingen. Waar men zich in het verleden vooral beperkte tot het uitvoeren van de gevraagde aanpassing, zal nu eveneens een evaluatie worden doorgevoerd om na te gaan met welke ingrepen de regeling nog meer kan worden geoptimaliseerd.

Daarnaast heeft AWV een lijst opgesteld met kruispunten waar de grootste winst van doorstroming en/of veiligheid kan worden verwacht. Die kruispunten zullen volledig worden aangepast conform de vooropgestelde visie, inclusief de uitgebreide detectie. De lijst betreft een momentopname en kan worden aangepast op

basis van nieuwe informatie vanop het terrein. AWV streeft ernaar om jaarlijks een 350-tal kruispunten gericht aan te passen. In 2016 werd een extra budget van 5 miljoen euro vrijgemaakt om te investeren in slimmere verkeerslichten. Dat wordt doorgetrokken naar de volgende jaren.

Mathias De Clercq stelde een specifieke vraag over de stand van zaken van de optimalisatie van verkeerslichtenregelingen in Gent en Antwerpen. Afgelopen jaar werd gestart met de uitvoering van de opdracht ter realisatie van de verkeerslichtencomputer in en rond Antwerpen. De uitvoeringstermijn bedraagt zes jaar. Volgend jaar moet de verkeerscomputer geïnstalleerd zijn waarna hierop gefaseerd verkeerslichtenregelingen zullen worden aangesloten.

Ook in Gent wordt een vlottere doorstroming nagestreefd. Een laatste verkeerslichteninstallatie zal nog voor het einde van het jaar worden aangesloten op de verkeerslichtenregeling.

2.10.2. Groene golf (vraag Annick De Ridder)

Er zijn inderdaad reeds trajecten van een groene golf waardoor een voertuig op constante snelheid steeds groen licht krijgt op opeenvolgende kruispunten. Het realiseren van een dergelijke groene golf kan maar in specifieke omstandigheden worden toegepast. In Vlaanderen zijn de mogelijkheden niet zo talrijk.

De afstand tussen de kruispunten mag niet te groot zijn. Hierbij wordt ongeveer 500 meter als absoluut maximum genomen bij een snelheid van 50 kilometer per uur, ongeveer 750 meter bij een snelheid van 70 of 90 kilometer per uur. Bij langere afstanden vindt immers uitwaaiering plaats van het peloton auto's, waardoor de voertuigen die gelijktijdig vertrekken aan het ene kruispunt, te ver uit elkaar gespreid aankomen aan het volgende kruispunt. Hierdoor wordt niet efficiënt gebruikgemaakt van de gegeven groentijd. Er mogen ook geen belangrijke dwarsverkeersstromen bestaan ten opzichte van de gecoördineerde wegas; anders ontstaan hier lange files omdat aan de gecoördineerde richting veel groen moet worden gegeven.

Vooraleer dit regelprincipe toe te passen, dienen de voordelen daarom goed afgewogen te worden tegenover de nadelen – grotere verliestijd van het dwarsend auto-/voetgangers-/fietsverkeer.

2.10.3. ITS-actieplan (vraag Annick De Ridder)

Over het ITS-actieplan lanceert minister Weyts in de beleidsbrief inderdaad een zeer concrete challenge met betrekking tot doorstroming. Private partijen contacteren de minister met de opmerking dat bepaalde mogelijke innovatieve oplossingen nog niet zijn doorgedrongen op het terrein. Vandaar dat de minister een concrete uitdaging heeft geformuleerd op het laatste congres van ITS.BE (16 oktober 2016). Hij bereidt dit momenteel voor met de administratie en de koepelorganisatie ITS-Belgium. Er worden een aantal tracés aangegeven waarop de ITS-bedrijven kunnen werken. Ze kunnen suggesties doen voor een betere doorstroming en verkeersveiligheid op die tracés, waarna de verschillende systemen tegen elkaar zullen worden afgewogen.

2.10.4. Open data (vraag Dirk de Kort)

Stelt het Verkeerscentrum ruwe data ter beschikking van derden? De entiteiten waarover de minister bevoegd is, schakelen zich volledig in het opendatabeleid in. Het Verkeerscentrum stelt op één website alle gekende verkeersgegevens – files,

wegenwerken, ongevallen enzovoort – ter beschikking[43]. Tevens wordt een ruime set aan verkeersindicatoren aangeboden[44].

Ten laatste medio 2017 wordt het opendata-aanbod verruimd met realtime telgegevens afkomstig van de tellussen op het autosnelwegennet en met de boodschappen op de variabele signalisatieborden. Data worden niet vrijgegeven wanneer de privacy in het geding is. Dat is bijvoorbeeld het geval met de OBU-data.

2.10.5. Realtime informatieborden aan openbaarvervoerhaltes (vraag Joris Vandenbroucke)

De realtime informatieborden zijn bij De Lijn gekoppeld aan één softwaretoepassing, gebaseerd op positiebepalingen op het bestaande analoge radiosysteem. De software voor de dispatching en de bijhorende realtimedatabase wordt momenteel vernieuwd, waardoor die in de toekomst zijn informatie zal ontvangen van de boordcomputer. Zo wordt een exactere digitale positiebepaling mogelijk. De toepassing van nieuwe informatiesystemen is zo tijdelijk afhankelijk van de lopende vernieuwing van het monitoring- en dispatchingsysteem.

Zodra de voertuigen met dit nieuwe systeem zullen opereren, zal de digitale realtime informatie doorstromen naar het nieuwe dispatchingsysteem. De nieuwe informatiesystemen zullen niet langer aan het oude analoge systeem worden gekoppeld, want de apparatuur is sterk verouderd en de interfaces complex en duur. Bovendien zou men ze slechts voor zeer korte tijd kunnen gebruiken. Er gebeurde reeds een marktverkenning waarbij zowel binnen- als buitenlandse voorbeelden van infosystemen werden onderzocht. Onder meer het systeem dat bij de MIVB in gebruik is, werd bekeken.

2.10.6. Autonome voertuigen (vraag Mathias De Clercq)

Zal de impact van autonome voertuigen worden onderzocht? Minister Weyts is daarop uitvoerig ingegaan tijdens de commissievergadering van 6 oktober 2016[45]. Samengevat stelt de minister dat verschillende initiatieven dienen te worden genomen om in 2019 het nieuwe kader te kunnen realiseren. In de administratie moet de nodige competentie worden verworven in de verschillende vakdomeinen die specifiek gericht zijn op autonome voertuigen: juridisch, voertuigtechnisch, wat betreft de human factors en ook inzake verkeersveiligheid.

De minister onderzoekt of een evaluatiecommissie om proefprojecten te beoordelen kan worden opgericht. Het is tevens duidelijk dat een brede dialoog moet worden gevoerd tussen de verschillende administraties, de voertuigindustrie, de verzekeraars en de onderzoeksinstellingen.

Op regionaal niveau heeft Vlaanderen een prominente rol gespeeld in de totstandkoming van de zogenaamde Code of Practice. Dat document is een gedragscode die het kader schetst waarbinnen testen met prototypes op de openbare weg zullen worden toegelaten. Het federale niveau zal bekijken of een voertuig voldoet aan de wetgeving over prototypes. De regio's zullen de randvoorwaarden en modaliteiten vastleggen waaronder proefritten op de openbare weg kunnen worden toegelaten.

[43] http://opendata.vlaanderen.be/dataset?q=mobiliteit.
[44] http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/verkeersindicatoren/overzicht.
[45] *Vragen om uitleg* 2016-17, nrs. 2751 en 2759.

2.11. Masterplan 2020

2.11.1. (Vragen Dirk de Kort)

De vragen over de minderhindermaatregelen die BAM neemt, wil de minister bespreken bij de eerstvolgende (elfde) voortgangsrapportage Masterplan 2020 Antwerpen in de commissie.

2.12. R0 en Vlaamse Rand

2.12.1. De Werkvennootschap (vraag Dirk de Kort)

Wat De Werkvennootschap betreft, zal de focus liggen op een geïntegreerde aanpak van de mobiliteitsinvesteringen gelinkt aan de R0. Dus naast de werken aan de R0 worden ook het Brabantnet, de P+R's en de fietssnelwegen aangepakt. De Werkvennootschap wordt de rechtsopvolger van Via-Invest. De in de toekomst geplande projecten zijn de projecten die initieel aan Via-Invest zijn toegewezen: Noord-Zuid Limburg, N60, R4 Gent en andere.

2.12.2. De Brusselse ring (vraag Karin Brouwers)

Voor de R0 zal geen plan-MER worden opgesteld. In 2013 is gekozen voor het bestaand tracé van de R0. De aanstelling van het bureau dat het project moet opstellen, is lopend. De milieueffecten zullen op projectniveau grondig in kaart worden gebracht. De opdracht daarvoor is begin november aanbesteed.

Het project zal normaal gesproken begin 2017 worden gestart. Minister Weyts streeft ernaar om in 2019 de eerste werken te laten aanvangen. De evolutie van alles wat zich in dat kader afspeelt is te vinden op www.werkenaandering.be.

2.13. Toegankelijkheid openbaar vervoer

2.13.1. Integrale toegankelijkheid (vragen van Karin Brouwers en Lies Jans)

Het openbaar vervoer wordt standaard aangeboden conform de benadering van Universal Design. Dat betekent dat ernaar gestreefd wordt om het openbaar vervoer zoveel mogelijk toegankelijk te maken voor een zo groot mogelijke groep van potentiële gebruikers. Er wordt hiervoor gewerkt op verschillende fronten.

Het merendeel van de bussen en bijna de helft van de trams zijn toegankelijk. De hoge vervangingsgraad van de voertuigen zorgt voor een continue verbetering van de toegankelijkheid van de voertuigen. Dat gaat vrij snel. Om een toegankelijke rit te kunnen aanbieden, moet een toegankelijk voertuig gebruik kunnen maken van een toegankelijke halte. Daar ligt vaak het kalf gebonden. De toegankelijkheidsstatus van de haltes wordt nu door middel van een haltebeheertool gemonitord. Die data worden, zodra ze beschikbaar zijn voor alle haltes, gekoppeld aan de functionaliteiten van de routeplanner, de website enzovoort. Het gaat over heel wat haltes, zowat 38.000 alleen al in Vlaanderen. Op basis daarvan wordt de toegankelijkheid van de halte-infrastructuur verbeterd. Per halte wordt de mate van toegankelijkheid in kaart gebracht. De afronding van de inventarisatie is gepland tegen het voorjaar van 2017.

Het project 'meer mobiele lijn' pakt de aanleg van toegankelijke haltes planmatig aan om te komen tot de uitbouw van een samenhangend netwerk van toegankelijke bus- en tramlijnen. Met die aanpak wordt een categorisering van het netwerk en de haltes doorgevoerd. Dat gebeurt met een focus op de belangrijkste vervoersassen. Er wordt niet versnipperd gewerkt. Voor bepaalde verkeersassen wordt de garantie geboden dat ze volledig en op elk moment toegankelijk zijn. Dat is inclusief het

afstappen van de reservatieregel op de hoofdassen. Daar kan men zeker zijn dat zowel halte als bus toegankelijk zijn. Ook in de transitiebeheersovereenkomst met De Lijn is toegankelijkheid, met inbegrip van specifieke opleidingen en richtlijnen voor de chauffeurs, een aandachtspunt.

2.13.2. Koppeling MOBIB-kaarten en sociale tarieven (vraag Lies Jans)

Voor 65+-abonnementen op de MOBIB-kaart gebeurt er bij de verkoop van het abonnement vandaag al een automatische controle van het sociaal statuut van de abonnee en worden de rechten verbonden aan het sociaal statuut of de verhoogde tegemoetkoming automatisch toegekend bij de bepaling van het tarief. Momenteel loopt ook de lancering van de abonnementen van De Lijn op de elektronische MOBIB-kaart voor de andere abonnees. Die lancering gaat gepaard met een automatische check van het sociaal statuut, waardoor de klanten onmiddellijk worden gekoppeld aan het juiste tarief.

2.14. Verkeersveiligheid

2.14.1. Verkeersveiligheidsfonds (vragen van Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska)

Minister Weyts geeft een opsomming van de ontvangsten die terechtkomen in het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. Om te beginnen zijn dat de bijdragen van de instellingen belast met de controle van de in verkeer gebrachte voertuigen in de mate dat het bedrag van 5,5 miljoen euro wordt overschreden. Dat gaat over de autokeuring. De minister heeft een overeenkomst bereikt in de schoot van de regering zoals die met de boete-inkomsten. In het kader van de zesde staatshervorming is er een momentopname gemaakt van en een bedrag geplakt op de inkomsten die zouden resulteren uit de technische keuring. Dat is dat bedrag van 5,5 miljoen euro. Er is afgesproken dat al wat daarboven komt, naar het Verkeersveiligheidsfonds gaat. Dat zorgt voor een permanente inkomstenstroom.

De opbrengsten uit verkeersboetes, waarvan er een aantal aan de gewesten toekomen, worden in de mate dat het bedrag van 143.314.000 euro wordt overschreden, toegevoegd aan het Verkeersveiligheidsfonds. Ook de bijdragen en overschotten van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen die volgens artikel 23, respectievelijk 24 van het KB van 1994 toekomen aan het FIA, komen erin terecht. Het gaat om de middelen die daar nog voorhanden waren. Er was in een soort reservepot voorzien in het kader van dat fonds, en ook dat wordt toegewezen aan het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

Welk bedrag eind 2017 precies in het Verkeersveiligheidsfonds zal zitten, is op dit ogenblik moeilijk te voorspellen, omdat er veel factoren meespelen. Het hangt af van de concrete stortingen die via de verschillende kanalen worden ontvangen in de loop van 2017. Er wordt verwacht dat de Vlaamse overheid voor de jaren 2015, 2016 en 2017 in totaal recht heeft op ongeveer 36 miljoen euro aan ontvangsten. Dat blijft echter onzeker door de niet te voorspellen ontvangsten uit verkeersboetes. Bovendien wordt het Verkeersveiligheidsfonds pas gespekt op het ogenblik dat de kasmatige ontvangst zich voordoet en niet op het ogenblik dat de vordering ingeschreven wordt. Daardoor is het goed mogelijk dat, hoewel de Vlaamse overheid met betrekking tot een bepaald jaar wel degelijk recht heeft op bepaalde budgettaire middelen, deze pas worden toegevoegd aan het Verkeersveiligheidsfonds op het ogenblik – mogelijks een volgend jaar zelfs – dat ze ook kasmatig binnenkomen.

In de raming is nog geen rekening gehouden met ontvangsten die voortvloeien uit het FIA, die, zoals in het decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de

aanpassing van de begroting 2016 (artikel 10)[46] staat, ook worden toegevoegd aan het Verkeersveiligheidsfonds. Dat staat los van die 36 miljoen euro. Er moeten nog concrete afspraken worden gemaakt in het kader van de ontbinding van het FIA. De beschikbare middelen binnen het Verkeersveiligheidsfonds voor de jaren 2016 en 2017 zullen al snel met enkele tientallen miljoenen euro's toenemen.

Aan uitgavenkant wordt voor de begrotingen 2016 en 2017 in totaal een vereffend bedrag van 11 miljoen euro ingeschreven, wat niet wil zeggen dat er binnen het Verkeersveiligheidsfonds niet meer verbintenissen kunnen worden aangegaan. Het hangt af van de concrete projecten die uiteindelijk zullen worden aangerekend binnen het Verkeersveiligheidsfonds. De overname van de werkzaamheden van het FIA zal ook een impact hebben op de uitgaven binnen het Verkeersveiligheidsfonds. Net zoals de ontvangsten zijn die potentiële uitgaven nog niet meegenomen in de ramingen van het Verkeersveiligheidsfonds.

De minister heeft de kasmatige ontvangsten van het fonds – die reeds gerealiseerd werden in 2015 – meegeteld in zijn toelichting aan de MORA. Dat is 1,2 miljoen euro; samengeteld met de 16,6 miljoen euro ontvangsten in 2016 geeft dat afgerond 17,9 miljoen euro. Hiermee wou de minister vooral aangeven hoeveel er eind 2016 in totaal al aan kasontvangsten gerealiseerd zal zijn binnen het Verkeersveiligheidsfonds.

2.14.2. Leesbare wegen (vragen van Mathias De Clercq en Marino Keulen)

Vanaf 1 januari 2017 zal de standaardsnelheid voor wegen buiten de bebouwde kom 70 kilometer per uur bedragen. De maatregel kreeg al veel ruchtbaarheid. AWV publiceerde in 2016 een dienstorder met concrete richtlijnen[47]; dat is bezorgd aan alle gemeenten. Aan de hand van dat richtlijnenkader worden de snelheden op de gewestwegen buiten de bebouwde kom bepaald. De dienstorder bevordert een uniforme aanpak van de snelheidslimieten doorheen Vlaanderen. In het Verkeersveiligheidsplan[48] zijn initiatieven opgenomen in het kader van leesbare wegen en het afwegingskader voor snelheidsregimes, meer specifiek in de fiche 'Consistente snelheidsregimes bevorderen leesbaarheid van de weg'.

Naar aanleiding van de nieuwe snelheidsregel werd in de werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid het richtlijnenkader 'Snelheid op Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom' ontwikkeld. Die handleiding bevat duidelijke richtlijnen waarin wordt vastgelegd wanneer lokale wegbeheerders van de algemene snelheidsregel kunnen afwijken. De handleiding werd in de loop van oktober overgezonden aan de colleges van burgemeester en schepenen, de politiezones en gouverneurs. De richtlijnen staan ook op de website van Mobiel Vlaanderen[49]. Wegbeheerders werden over de nieuwe maatregel en het richtlijnenkader geïnformeerd door het oktobernummer van de mobiliteitsbrief en drie VSV-infomomenten in Gent, Leuven en Mechelen, evenals door de Mobimail van VVSG.

In het kader van de verbetering van de leesbaarheid van de weg worden de inrichtingsvoorschriften zoals opgenomen in de verschillende vademecums herbekeken. Het resultaat zal een overkoepelend ontwerphandboek zijn – nu is het onoverzichtelijk met al die vademecums – waarin onder meer afhankelijk van de wegcategorie karakteristieke inrichtingsvoorschriften worden bepaald.

[46] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 764/1, 10 en 14.
[47] https://wegenenverkeer.be/sites/awv/files/docs/MOW-AWV-2016-02.pdf.
[48] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 850/1-2.
[49] http://www.mobielvlaanderen.be/docs/convenants/richtlijnenkader%20snelheid%20bubeko.pdf.

2.14.3. Lokale kennis van verkeerssignalisatie (vraag Lode Ceyssens)

De kennis bij lokale besturen van de verkeerssignalisatie moet nog verbeteren. Kennisdeling gebeurt nu reeds met adviesverlening, VSV-infomomenten en informatie op Mobiel Vlaanderen. De huidige plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens zullen worden gewijzigd in overleg met de wegbeheerders en politiediensten in de werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden. Aansluitend hierbij kunnen richtlijnen, praktijkvoorbeelden enzovoort worden samengevoegd als ondersteuning voor de wegbeheerder.

2.14.4. Conflictvrije kruispunten (vragen van Lies Jans, Björn Rzoska en Martine Fournier)

Minister Weyts zegt ernaar te streven om zoveel mogelijk de conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruikers te vermijden. Bij het ontwerp van nieuwe kruispunten of grote herinrichtingen wordt maximaal gestreefd naar het conflictvrij maken van kruispunten. Op bestaande kruispunten wordt niet alleen gestreefd naar de bevordering van de doorstroming maar ook naar een verhoging van de veiligheid. AWV startte een actieplan om die doelstelling concreet te realiseren, zowel in de bestaande als in de nieuwe verkeersregelingen.

De mate waarin een bestaand kruispunt conflictvrij kan worden gemaakt, is afhankelijk van de beschikbare ruimte voor infrastructurele ingrepen. In Vlaanderen is dat niet altijd een eenvoudige opdracht: er is vaak te weinig ruimte. Een oplossing is ook afhankelijk van de aanwezige verkeersintensiteiten en de capaciteiten van het kruispunt om die intensiteiten te verwerken. Volledig conflictvrije regelingen hebben altijd langere wachttijden als keerzijde. Voor elke vervoersmodus en dan ook nog voor elke richting moet in een aparte groenfase worden voorzien.

Voor kruispunten die niet volledig conflictvrij kunnen worden ingericht, worden andere maatregelen genomen: enkel het links afslaan volledig conflictvrij maken; het fietsersgroen tegelijk beëindigen met het voetgangersgroen, zodat daar geen verwarring mogelijk is; een aparte fase op aanvraag, waarbij enkel de fietsers en eventueel ook de voetgangers die dezelfde weg oversteken tegelijk met elkaar groen krijgen maar niet tegelijk met het afslaande gemotoriseerd verkeer; het aanbrengen van oranjegele knipperlichten die steeds werken in de periode dat de fietsers en/of voetgangers aan het oversteken zijn; het aanbrengen van fietsopstelstroken die de fietsers letterlijk een voorsprong geven ten aanzien van de andere weggebruikers.

Minister Weyts zal met de juridische dienst bekijken of hij in het kader van de plaatsingsvoorwaarden, een bevoegdheid die is overgekomen met de zesde staatshervorming, met betrekking tot de vierkantgroenregeling zelf een regelgevend initiatief kan nemen[50].

2.14.5. Rijopleiding (vraag Mathias De Clercq)

In een recent goedgekeurd besluit van de Vlaamse Regering worden tien dagen na de publicatie in het Belgisch Staatsblad enkele maatregelen in het kader van de opleiding verkeersgedragvakbekwaamheid, de rijopleiding, van kracht. Het gaat dan om de verkorte wachttijd en om het terugbrengen van de mogelijkheid om een examen af te leggen met een tolk Frans-Engels-Duits. De aanpassing van het theoretische en praktische examen wordt pas op 1 juni 2017 van kracht.

[50] Zie ook: *Vragen om uitleg* 2015-16, nr. 2799.

2.14.6. Trajectcontroles (vragen van Joris Vandenbroucke, Paul Van Miert en Marino Keulen)

Wat betreft de mobiele trajectcontroles had AWV initieel de intentie om die te kunnen realiseren in het bestaande raamcontract met Proximus en Macq. Aanvankelijk zei men dat men die techniek zelf zou kunnen leveren. Later heeft men moeten erkennen dat dat niet zou lukken, alleszins niet volledig conform de vooropgestelde voorwaarden. Het gevolg was dat de opdracht werd gegeven om een marktbevraging te organiseren. Dat wordt in het voorjaar van 2017 in de markt gezet.

Op basis van de permanente monitoring van de verkeersveiligheid van het wegennet worden de locaties bepaald waar vaste trajectcontrole aangewezen is. Er is nu bij AWV een lijst van zwarte punten en gevaarlijke wegvakken. Die moeten prioritair worden aangepakt. Daarnaast zal ook rekening worden gehouden met de dossiers die op de provinciale verkeersveiligheidscommissies naar boven komen.

2.14.7. Overlading van vrachtwagens (vraag Mathias Declercq)

De bevoegdheid voor de bestrijding van overlading van vrachtwagens is overgekomen met de zesde staatshervorming. Maar er zijn volgens de minister veel te weinig middelen en mensen. Er zijn inspectieteams. Maar tot hun opdrachten behoren eveneens het uitvoeren van controles op het vervoer van gevaarlijke stoffen en de technische controles van vrachtwagens, waarvoor Vlaanderen ook bevoegd is geworden. Er zijn echter geen wegeninspecteurs mee overgedragen samen met de bevoegdheid. Daardoor haalt men het vereiste aantal controles niet.

En ook hier moet er bespaard worden op het personeel. De minister bekijkt momenteel of het systeem van controles op de weg kan worden uitgebreid door gezamenlijke en efficiëntere acties samen met de federale overheid en de politie, om de technische staat van het voertuig, de massa, de ladingverzekering en de rij- en rusttijden allemaal samen in plaats van apart te controleren.

2.14.8. De inzet van drones (vraag Mathias De Clercq)

Wat betreft de inzet van drones bij verkeersongevallen kan de minister melden dat in april 2016 een nieuw koninklijk besluit is goedgekeurd en gepubliceerd waarin de voorwaarden voor het gebruik van drones zijn opgenomen.

De politiezone Midden-Limburg beschikt al enkele jaren over een drone. Die drone wordt gebruikt bij massa-evenementen en verkeersongevallen of voor opsporingen en luchtbeelden. Het is de bedoeling de drones meer voor verkeersdoeleinden in te zetten, in het bijzonder voor fotogrammetrie. Dat houdt in dat objecten, zoals voertuigen die bij een verkeersongeval zijn betrokken, worden gefotografeerd en gemeten. De gegevens worden met behulp van gespecialiseerde software verwerkt. Dat genereert op zich heel wat nuttige bijkomende data. De opstellers van processen-verbaal kunnen op die manier heel wat tijd besparen.

Verschillende andere lokale politiekorpsen zijn de voorbije jaren naar de aankoop van drones overgeschakeld. Het aankoopdossier voor drones van de politiezone Voorkempen is lopende. De vaststellingen bij verkeersongevallen op gewestwegen zullen een belangrijke functionaliteit vormen. De federale politie beschikt nu ook over drones. Het is de bedoeling de drones in te zetten voor zoekacties en bij verkeersongevallen. Die zeer nieuwe evolutie kan veel tijd en inspanningen uitsparen.

2.14.9. Instituut voor accidentologie (vraag Mathias De Clercq)

Inzake de stand van zaken met betrekking tot het instituut voor accidentologie vermeldt minister Weyts dat dit initiatief destijds door voormalig federaal minister Jacqueline Galant is aangekondigd. De Vlaamse Regering heeft hier steeds volledig aan willen meewerken. Minister Weyts heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer recent om de stand van zaken gevraagd. Er is nog geen terugkoppeling geweest. Minister Weyts vermoedt dan ook dat dit dossier in de onderste schuif ligt. Hij heeft in elk geval geen weet van concrete evoluties.

2.15. Investeringen voor mens en economie

2.15.1. Denderbekken (vraag Mathias De Clercq)

Over de sluizen in het Denderbekken zegt minister Weyts dat in maart 2016 de eerste fase van de werken op het terrein van start is gegaan. De doorlooptijd bedraagt minimaal drie jaar. Er wordt een nieuwe stuw gebouwd op de Dender; er worden ondergrondse afvoerkokers aangelegd; het dienstgebouw wordt vernieuwd, zoals ook de oeververdediging en de omgevingsaanleg. De bijkomende werken omvatten onder meer de automatisering van een sluis, een vistrap en de renovatie van enkele monumenten.

De voorbereidende studies voor de werken in Idegem en in Pollare zullen voor het einde van 2016 worden aanbesteed. Minister Weyts verwacht dat de studies in het voorjaar van 2017 van start zullen gaan. De opleveringstermijn voor het voorontwerp zal mee worden bepaald door de termijnen voor de uitvoering van de project-MER. De werken aan de stuwen in Pollare en Idegem zullen waarschijnlijk in het voorjaar van 2019 van start gaan. Minister Weyts heeft hierbij enig voorbehoud. Het is immers afhankelijk van de MER-procedure en haar concrete consequenties.

Het voorontwerp van de stuwsluis in Teralfene wordt midden 2019 verwacht.

In Aalst zijn alle vergunningsprocedures doorlopen en is de uitvoeringsfase van start gegaan. Minister Weyts gaat uit van een doorlooptijd van vijf jaar. De tweede fase is aan de gang. De ontwerpen voor de derde fase zijn eind oktober 2016 gepubliceerd. De voorbereiding van de volgende fases is lopende.

De ontwerpfase voor het stuwsluiscomplex in Denderbelle wordt afgerond. De uitvoering zou van start moeten kunnen gaan.

Wat de opwaardering van de Dender tussen Dendermonde en Aalst betreft, is het ontwerp afgerond en het plannings- en vergunningsproces doorlopen. De werken zullen in 2018 van start gaan.

2.15.2. Vlaamse Baaien (vraag Mathias De Clercq)

Voor de Vlaamse Baaien verwijst minister Weyts naar zijn eerdere uiteenzetting in de commissie[51].

2.15.3. Stedelijke logistiek (vragen van Dirk de Kort, Annick De Ridder en Martine Fournier)

Het Vlaamse beleidskader voor de stedelijke logistiek bevindt zich in een vergevorderd stadium. Dat kader zal de basis voor verdere maatregelen vormen. In de loop van het voorjaar van 2017 wil minister Weyts dit dossier aan de Vlaamse Regering voorleggen en hier duidelijke acties aan koppelen. Een voorbeeld van een concreet

[51] *Vragen om uitleg* 2016-17, nrs. 98, 113, 118, 131.

thema is de dataverzameling over de stedelijke logistiek. Minister Weyts wil meer inzicht verwerven in de randvoorwaarden voor een goed stedelijk logistiek beleid.

2.15.4. Logistieke oplossingen met de fiets (vraag Martine Fournier)

Minister Weyts werkt aan logistieke oplossingen op basis van fietsgebruik door onder meer het Europese project Cycle Logistics Ahead te cofinancieren. Dat project zet specifiek in op de stimulering en de professionalisering van de fietskoerierdiensten.

In 2015 heeft de Vlaamse Regering beslist het Vlaamse gedeelte van het project mee te financieren. De subsidie van 85.000 euro is toegekend aan Traject Mobility Management, dat als projectverantwoordelijke optreedt. Dat gebeurt op basis van een subsidie die secundair voor het VIL, stad Mechelen en D&PS is bestemd.

2.15.5. Clean Power for Transport (vraag Björn Rzoska)

CPT valt onder de bevoegdheid van minister van Energie, Financiën en Begroting Bart Tommelein. Minister Weyts kan enkel een kort overzicht geven van enkele documenten die recente informatie bevatten. Hij verwijst naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 december 2015 en de Europese CPT-richtlijn.

Op 18 november 2016 diende België een nationaal beleidskader Clean Power for Transport in bij de Europese Commissie. In dat nationaal beleidskader wordt een stand van zaken gegeven van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in België en worden de verschillende doelstellingen van de bevoegde federale en gefedereerde overheden beschreven.

2.15.6. Vergroening van het wagenpark van De Lijn (vragen van Marino Keulen en Karin Brouwers)

Er is 22 miljoen euro uitgetrokken uit het Klimaatfonds voor de versnelde vergroening van de bussenvloot. De vergroening van het wagenpark van De Lijn zal in fasen gebeuren. De eerste fase is uitgevoerd met de aankoop en de levering van 217 hybride bussen en de instroom van 255 bussen met een Euro VI-motor. Ondertussen werden 238 bussen extra met een Euro VI-motor besteld om de oudere exemplaren te kunnen vervangen. Dat maakt dat tegen eind 2017 een derde van de bussen van De Lijn zal bestaan uit hybride bussen of bussen uitgerust met de Euro VI-motor.

De volgende bestelling van bussen gaat verder in de hybridisering van het bussenpark. Dat bussenpark zal bestaan uit 50 procent of meer hybride bussen. In het investeringsprogramma worden de nodige middelen begroot voor vervanging, aangevuld met de 22 miljoen euro uit het Klimaatfonds. De exacte samenstelling van de volgende bestelling wordt nog voorbereid. Daarbij wordt de mogelijkheid gelaten de aantallen hybride bussen te maximaliseren volgens de mogelijkheden van de ontvangen offertes. Zo kunnen kosten en baten worden afgewogen. Gelijktijdig worden opstartprojecten met elektrische bussen in de markt gezet, met de bedoeling te komen tot exploitatielijnen met zuiver elektrische bussen. De aangekochte bussen zullen vanaf 2019 principieel enkel nog bestaan uit hybride en elektrische bussen.

2.15.7. Walstroom (vraag Annick De Ridder)

Walstroomkasten zijn belangrijk omdat de schepen op die manier worden bevoorraad met elektriciteit en zij hun dieselmotoren niet hoeven in te schakelen. Dat is een goede dienstverlening voor hen en het is ook heel milieuvriendelijk.

In oktober 2015 werden zes nieuwe walstroomkasten in de wachthaven van Evergem gerealiseerd en er zijn plannen voor drie nieuwe walstroomkasten.

Op het Albertkanaal in Wijnegem werd ook een walstroomvoorziening uitgebouwd, met zes dubbele energieboxen en twaalf elektriciteitsafnamepunten. Die installatie is vrij recent operationeel, sinds augustus 2016. Er worden met de binnenvaartsector extra mogelijkheden onderzocht om het aanbod van walstroom meer uit te bouwen.

2.15.8. Duurzame binnenvaart (vraag Dirk de Kort)

De steunmaatregelen voor een duurzame binnenvaart worden bekendgemaakt op de websites van de waterwegbeheerders. Voorts is er een gerichte mailing naar de leden, binnenvaartondernemers, van het netwerk De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal. Bovendien worden bedrijven die in het verleden al hebben geïnformeerd naar de stand van zaken of een concrete vraag stelden over de subsidiemogelijkheden, persoonlijk op de hoogte gebracht wanneer er nieuwe steunmaatregelen of oproepen worden gelanceerd. Daarnaast wordt het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen op de hoogte gesteld en verschijnen er stukken in de vakpers.

De waterwegbeheerders hebben op 1 oktober 2016 twee steunmaatregelen voor de vergroening van de binnenvaart gelanceerd. Het betreft steunmaatregelen voor de hermotorisatie van kleine schepen en de plaatsing van nabehandelingstechnieken aan boord van middelgrote en grote schepen. Dat werd over de geëigende kanalen gecommuniceerd.

2.15.9. Palletvervoer (vraag Dirk de Kort)

Wat is de stand van zaken van het palletvervoer? De eerste twee oproepen voor de steunmaatregel zijn afgerond en operationeel. Dankzij die eerste en tweede oproep worden jaarlijks ongeveer 165.000 ton van gepalletiseerde goederen met vooral bouwmaterialen door de binnenvaart vervoerd. Dat stemt overeen met 8000 vrachtwagenritten die jaarlijks van de weg kunnen worden gehaald.

Er is een derde oproep gelanceerd en afgesloten waarbij drie aanvraagdossiers zijn goedgekeurd en één dossier volledig is afgerond. Als gevolg daarvan worden op jaarbasis 1850 vrachtwagenritten extra vermeden.

2.15.10. Autonoom varen (vraag Annick De Ridder)

Het project RAVEN is de naam van het Europese project binnen Horizon 2020. De minister wacht op de goedkeuring van de Europese Commissie om met dat project te starten. De Vlaamse bedrijven kunnen, na goedkeuring van de Europese Commissie, bij het project worden betrokken.

2.15.11. Vlaamse havenstrategie (vraag Dirk de Kort)

De uitwerking van de Vlaamse havenstrategie is volop bezig. In de zomer heeft het Departement MOW bilaterale gesprekken gevoerd met de haven-CEO's over de structuur, taken en bevoegdheden van de havenbedrijven, de rol van de Vlaamse overheid en de financiering. In het najaar is een interne brainstormsessie georganiseerd en is een eerste ontwerp van strategie opgesteld. Een centraal uitgangspunt daarbij is het onderscheid tussen de publieke en economische activiteiten van de havenbedrijven, wat op Europees niveau voor heel wat discussie zorgt, aldus de minister. Dat ontwerp van strategie wordt vervolgens besproken en verfijnd in overleg met de havenbedrijven.

Belangrijk daarbij is het onderzoek van de Europese Commissie naar de fiscaliteit van de havenbedrijven in België. Momenteel loopt een opdracht waarbij de impact en optimalisatiemogelijkheden voor de havenbedrijven worden onderzocht. In de nieuwe strategie zal rekening worden gehouden met de resultaten van dat onderzoek dat in januari 2017 wordt afgerond. Een ontwerp van wijziging van het Havendecreet moet mogelijk zijn tegen medio 2017.

2.15.12. Containerbehandeling (vraag Annick De Ridder)

De Vlaamse Regering heeft in juli de startbeslissing genomen voor het complex project 'de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen'. De afgelopen maanden zijn in overleg met de stakeholders alle mogelijke alternatieven opgelijst. Momenteel wordt een alternatievenonderzoeksnota opgesteld waarin alle geïdentificeerde alternatieven worden beschreven. In die nota wordt ook aangegeven hoe de effecten van die alternatieven zullen worden onderzocht.

De alternatievenonderzoeksnota zal aan een publieksraadpleging worden onderworpen, en op basis daarvan zal worden bepaald hoe alle redelijke alternatieven worden onderzocht en afgewogen. Het is de bedoeling om in het voorjaar van 2018 met een voorkeursbesluit een alternatief te kiezen en dat uit te werken en te onderzoeken welke effecten het zal genereren.

2.15.13. Automatic Identification System (vraag Annick De Ridder)

Wat AIS betreft, zijn de verblijfsrechten in havengebieden een havenbestuurlijke bevoegdheid en dus geen bevoegdheid van het Vlaamse Gewest, benadrukt de minister. Het AIS wordt gebruikt voor verkeersmanagement, sluisplanning en terminalplanning. Ook op de binnenwateren in het beheer van W&Z en DS wordt AIS enkel aangewend om een druktebeeld te krijgen in de buurt van de kunstwerken.

2.15.14. Langere en zwaardere vrachtwagens (vragen van Björn Rzoska, Joris Vandenbroucke en Annick De Ridder)

Net als bij transport over het water met een binnenschip geeft een LZV de mogelijkheid grotere hoeveelheden goederen te vervoeren met een significant schaalvoordeel. Per ton/kilometer is er minder brandstof nodig, en er is minder uitstoot. Het eerste proefproject is geëvalueerd in mei 2016. De beoordelingscommissie heeft toen besloten dat aan de vooropgestelde voorwaarden is voldaan en dat het proefproject kan worden voortgezet. Het werd verlengd tot juni 2018.

Het huidige LZV-proefproject is gebaseerd op één traject waarop welbepaalde combinaties met een welbepaalde lading en welbepaalde chauffeurs kunnen rijden. Er is dus weinig flexibiliteit inzake voorwaarden. Met het nieuwe proefproject wil de minister de voorwaarden versoepelen: er komt een netwerk waarop de vergunningshouders kunnen rijden. Dat netwerk bestaat uit autosnelwegen en enkele aantakkingen. Er kunnen nieuwe aantakkingen gevraagd worden die na goedkeuring door alle vergunningshouders kunnen worden gebruikt.

De eisen van verkeersveiligheid van die aantakkingen worden gerationaliseerd. In het proefproject mag niet door de bebouwde kom worden gereden. De minister wil voorwaarden stellen waarbij dat wel kan gebeuren, maar houdt daarbij wel rekening met de verkeersveiligheidsnormen.

2.15.15. Regionale luchthavens (vragen Ingrid Pira)

Voor de regionale luchthavens is er bij de begrotingsopmaak 2017 uitgegaan van 10,8 miljoen euro voor werking en 1,8 miljoen euro voor investeringen. De luchthaven van Antwerpen kan beschikken over 5 miljoen euro, Oostende over 6,4 miljoen euro en Kortrijk-Wevelgem over 1,2 miljoen euro. Qua werkingssubsidie volgen die uit de subsidie- en concessieovereenkomsten. Dat is dus geen wijziging. De minister heeft dat antwoord trouwens ook meegedeeld aan het Rekenhof.

De concessievergoeding voor de regionale luchthaven van Antwerpen stijgt na de begrotingsaanpassing 2016 van 222.000 euro naar 258.000 euro, wat minimaal is. De minister wijst erop dat de hoogte van wat de LOM Antwerpen jaarlijks ontvangt van de LEM Antwerpen, wordt bepaald door de concessieovereenkomst die LOM en LEM hebben afgesloten. Die bestaat uit een vast en een variabel deel. Het is door dat variabel deel dat er soms een bijpassing nodig is: dat is afhankelijk van de omzet die de LEM realiseert. De stijging van het aantal passagiers heeft slechts een impact op de concessievergoeding voor zover die zich vertaalt in een stijging van de omzet van de LEM. Het is de taak van de LOM om de hoogte van die concessievergoeding jaarlijks te berekenen.

Hoe is de budgetwijziging met 700.000 euro voor de luchthavens van Antwerpen en Oostende te verklaren? De minister antwoordt dat de investeringstoelagen aan de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge worden bepaald volgens de investeringsdossiers die die luchthavens in hun planning hebben. Dat is dus heel concreet gericht.

2.16. Slagkrachtige overheid

2.16.1. Mobiliteitsplan Vlaanderen (vragen van Karin Brouwers en Dirk de Kort)

Wat is de samenhang tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen? Bij zowel de totstandkoming van het nieuwe BRV als het bijstellen van de teksten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is nauw samengewerkt tussen de beide departementen[52], maar ook met middenveldorganisaties. Uiteraard reikt de ambitie verder dan enkel het vermijden van wat tegenstrijdigheden: men trachtte ook te focussen op een symbiose tussen de beide beleidsplannen. Zo is een goede ruimtelijke ordening natuurlijk belangrijk om ook tot een gewijzigd mobiliteitsgedrag te komen. In het verdere traject zullen de beide departementen nauw blijven samenwerken, ook om het operationeel kader van het BRV maximaal af te stemmen en te zoeken naar gemeenschappelijke acties. Bij het opstellen van het BRV is die samenwerking goed verlopen.

2.16.2. Overdracht lokale wegen door AWV (vraag Matias De Clercq)

Jaarlijks worden lokale wegen overgedragen door AWV. Dat gebeurt natuurlijk altijd in samenspraak met de betrokken gemeente. Hiervoor is trouwens een beslissing van de gemeenteraad nodig. Concreet werden in 2016 een aantal segmenten van lokale wegen overgedragen. Het gaat over de N10 wat Lier betreft, over de N135 wat Ravels betreft, over de N464 wat Herzele betreft en over de N452 wat Gavere betreft.

Daarnaast wordt in het kader van de algemene evaluatie van de wegencategorisering altijd nagekeken of lokale gewestwegen een lokaal statuut moeten behouden of een andere categorisering toegekend moeten krijgen. In dat geval tracht men afspraken te maken met de betrokken gemeente om die wegen over te dragen.

[52] Departement RWO en Departement MOW.

De VVSG wordt daar trouwens ook bij betrokken. Die oefening wordt momenteel voorbereid. Dat wordt concreet uitgevoerd in het komende werkjaar.

2.16.3. Sociaal overleg met de loodsen (vraag Annick De Ridder)

Hoe zit het met het sociaal overleg met de loodsen? De uitvoering van het eerste deel van het akkoord met de loodsen, namelijk 5 procent verhoging van de collectieve prestatienorm, loopt na de bevestiging van het akkoord op het niveau van het overlegcomité van mei 2016.

Nu bevindt men zich in de fase van het tweede deel en de onderhandelingen. Dat gaat dan over de verhoging met 10 procent van de collectieve prestatienorm. Dat is momenteel bezig en moet resulteren in een agendering en behandeling in het sectorcomité XVIII in december 2016.

2.16.4. ReTiBo (vragen van Björn Rzoska en Annick De Ridder)

Wat ReTiBo betreft, startte De Lijn in 2016 met de brede invoering van de overige betalende MOBIB-abonnementen. In concreto is men eind september van dit jaar gestart met de verkoop van jaarabonnementen over het online verkoopkanaal. Aansluitend volgt in de daaropvolgende maanden ook de verkoop over de overige verkoopkanalen, dus door de centrale abonnementendienst en de Lijnwinkels.

Voor de lancering van de overige vervoerbewijzen op MOBIB is men afhankelijk van de oplevering van nieuwe software door ReTiBo. Volgens hun meest actuele softwareplanning kan de invoering ter zake starten tegen begin 2018, om tegen medio 2018 te zijn afgerond. Tegen het tweede kwartaal van 2018 moet de validatie van elke reiziger op het ReTiBo-systeem mogelijk zijn. Zo zal men eindelijk ook de reële reizigersaantallen kunnen rapporteren.

Het is ook een nieuw ijkpunt op dat vlak. In 2017 en 2018 worden nog meer operationele toepassingen op de boordcomputer in gebruik genomen, die moeten toelaten om reizigers en chauffeurs dynamisch op de hoogte te houden over actuele tijdsinformatie en mogelijke wijzigingen in het rittenschema. Na de installatie van het nieuwe ReTiBo-systeem volgt in het vierde kwartaal van 2018 de verwijdering van de oude magnetische apparatuur, om de breuk met het verleden te vervolledigen.

2.16.5. De transitiebeheersovereenkomst van De Lijn (vraag Marino Keulen)

Er zijn vragen over de kostencalculatie in de transitiebeheersovereenkomst van De Lijn. De transitiebeheersovereenkomst van De Lijn vormt op dit ogenblik nog onderwerp van discussie. Het is inderdaad de bedoeling dat de overheidsfinanciering, zoals gevraagd door Europa en net als bij exploitantencontracten het geval is, meer wordt afgestemd op reëel uit te voeren kerntaken. Voor de subsidiëring van de busexploitatie zal in nauwe samenwerking met het departement een model worden uitgewerkt waarbij de prijs betaald aan de exploitanten, de basis vormt voor de financiering van de regiediensten.

2.16.6. De stakingsgraad bij De Lijn (vraag Marino Keulen)

Met het oog op de transitiebeheersovereenkomst en de resolutie[53] heeft de minister de ambitie een verzekerde dienstverlening te garanderen. Dat maakt deel uit van de lopende besprekingen.

[53] *Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 894/1-4.

2.16.7. Federale taxshift bij De Lijn (vraag Karin Brouwers)

Is de verlaging van de socialezekerheidsbijdragen verrekend bij de aanpassing van de middelen voor De Lijn? De minister verwijst naar antwoorden op de schriftelijke vragen van Joris Vandenbroucke[54].

De Lijn kan momenteel niet genieten van de vermindering van de loonlasten die geboden wordt door de federale taxshift. De Lijn tracht alsnog door juridische-technische aanpassingen een oplossing te vinden om te kunnen genieten van die vermindering van de loonlasten. De exacte budgettaire impact kan daarom nog niet worden berekend.

2.16.8. Het aandeel van de pachters van De Lijn (vraag Joris Vandenbroucke)

Beantwoordt het aandeel van onderaannemers bij De Lijn aan de Europese PSO-verordening? In tegenstelling tot de vijftigvijftigregel die enkel van toepassing is op de busexploitatie, dient voor de toetsing aan de Europese regels naar het totaalpakket te worden gekeken. Dat is toegewezen aan de interne operator. Aan de Europese Commissie is de notificatie bezorgd van de aanstelling van De Lijn als interne operator voor het kernnet en het aanvullend net.

De totale waarde van de openbaarvervoeropdrachten van het geregeld vervoer met tram en autobus – en dus niet enkel bus – die vanaf juli 2017 door andere vervoersoperatoren dan De Lijn zullen worden uitgevoerd, bedraagt 27,7 procent op basis van de waarde van de deelcontracten, gebaseerd op de exploitatiekost in 2015. Dat percentage is conform de Europese regels inzake het maximumpercentage voor onderaanneming van openbaarvervoersdiensten, aangezien het minder dan een derde bedraagt.

De studie inzake de wenselijkheid van een bredere marktwerking in het aanvullend net heeft tot doel na te gaan of, op het niveau van het aanvullend net, marktwerking al dan niet wenselijk is. Indien uit de studie zou blijken dat dit wenselijk is en de volgende Vlaamse Regering de resultaten van die studie zou volgen, dan zou De Lijn alleen als interne operator worden aangesteld voor het kernnet en dus niet meer voor het aanvullend net. Die studie is geen voorafname op een eventuele beslissing om het aanvullend net te privatiseren.

2.16.9. Digitaliseren van facturen bij MOW (vraag Paul Van Miert)

De minister geeft uitleg over het digitaliseren van betalingen en facturen in het beleidsdomein MOW. De grote financiële systemen van MOW zijn klaar en ontvangen e-facturen. Enkel de DAB's Vloot en Loodswezen kunnen pas heel binnenkort e-facturen ontvangen. Hun leveranciers hebben eind november 2016 nog een schrijven ontvangen. De bestekken vermelden sinds 1 juli 2016 dat vanaf 1 januari 2017 enkel e-facturen zullen worden aanvaard. De afspraak is om dat zo toe te passen en niet-XML-facturen te weigeren. Een uitzondering zal worden gemaakt voor de overheid: in 2017 start er door HFB een traject om uitgaande facturen van de Vlaamse overheid en de lokale besturen via hetzelfde kanaal te verzenden.

De bestelbonnen vermelden sinds de zomer dat de Vlaamse overheid vanaf 1 januari 2017 verwacht om enkel nog e-facturen te ontvangen. Omdat de huidige formulering onvoldoende streng is om eventuele niet-XML-facturen te weigeren, wordt vanaf einde 2016 een strengere tekst op de bestelbon geplaatst. Voor die nieuwe bestelbonnen zullen niet-XML-facturen geweigerd worden. Het beleidsdomein MOW heeft in juni 2016 zijn leveranciers met minstens vier facturen geïn-

[54] *Schriftelijke vragen* 2015-16, nr. 866, en 2016-17, nr. 51, aan minister Ben Weyts.

formeerd en uitgenodigd voor een infosessie. Einde augustus 2016 werden dan de overige Belgische leveranciers geïnformeerd.

HFB heeft een heel ruime mailing gemaakt voor 14.000 leveranciers van de Vlaamse overheid. Iedereen zou op de hoogte moeten zijn. Er werd ook een oproep gelanceerd om deel te nemen aan infosessies. De Vlaamse Confederatie Bouw en de Bouwunie hebben hun leden opgeroepen om te participeren en hebben zelf eigen infosessies georganiseerd. Vanuit HFB en MOW zal nog een bijkomend schrijven gaan naar de leveranciers om hen bewust te maken van de wijziging vanaf januari 2017.

2.16.10. Verwijlintresten (vraag Paul Van Miert)

Minister Weyts beantwoordt de vraag over het tweede dienstorder over verwijlintresten. In een eerste dienstorder werd het volledige betalingsproces in kaart gebracht. Aan elke stap werd een concrete richttermijn gekoppeld. Die dienstorder van 12 juli 2016 is ondertussen met verschillende infosessies bekendgemaakt.

De werkzaamheden met de tweede dienstorder zijn gestart. De ambitie is dat de dienstorder tegen begin 2017 goedgekeurd is. Vervolgens kan worden gestart met de interne invoering ervan.

2.16.11. Regelgeving taxi's (vraag Joris Vandenbroucke)

Wat betreft de taxireglementering wil de minister in december 2016 of januari 2017 bij de Vlaamse Regering een conceptnota individueel betalend personenvervoer indienen. Hiermee legt hij de basis voor de aanpassing van de taxiregelgeving.

3. Aanvullende opmerkingen en antwoorden

3.1. Aanvullende vragen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke heeft nog twee onbeantwoorde vragen. Zal de fusie van AWV en MOW die in het regeerakkoord wordt aangekondigd, plaatsvinden, gelet op het ontwerp van decreet houdende de totstandbrenging van De Werkvennootschap nv van publiek recht[55], dat binnenkort zal worden behandeld door de commissie?

Zijn tweede vraag gaat over de provisie van 30 miljoen euro op het Vlaams Infrastructuurfonds, onderdeel van de 100 miljoen euro die de minister onvoorwaardelijk elk jaar opnieuw zal krijgen. Is het al dan niet uitgesloten dat onderdelen van die 30 miljoen euro ook worden ingezet voor duurzame mobiliteit, zoals openbaar vervoer, binnenvaart en fietsinvesteringen? Of is die 30 miljoen euro voorbehouden voor weginfrastructuurprojecten?

3.2. Aanvullende vragen van Lode Ceyssens

Wat betreft de rijopleiding, hoopt Lode Ceyssens dat er niet te lang moet worden gewacht maar dat men snel voort kan.

In verband met hoogwaardig openbaar vervoer werd de link gemaakt met lijn 2 van Spartacus en hij heeft begrepen dat de trambussen daar misschien niet het gewenste effect zullen bereiken wegens de te lage snelheid en dat de minister meer ziet in doorstromingsmaatregelen. Het verwondert hem dat op een werkvergadering over lijn 2 met de betrokken burgemeesters werd meegedeeld dat de projectnota met betrekking tot de tramlijn op vraag van het kabinet van de minister stilgelegd is. Betekent dit dat het definitieve doel van de sneltramlijnen wordt

[55] *Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 995.

losgelaten? Als die trambussen volgens de minister weinig heil zullen brengen en als de projectnota rond de tramlijnen stilgelegd is, wat rest er dan nog van lijn 2?

De minister heeft een opsomming gegeven van alle projecten waarin wordt samengewerkt rond combimobiliteit. Het lid wijst erop dat in het verleden al concrete projecten van combimobiliteit werden voorgelegd, iets meer perifeer dan, maar die werden later afgevoerd. De lopende initiatieven liggen allemaal aan de stadsrand. Wil dat zeggen dat de minister de ambitie laat varen om mensen die meer perifeer of op het platteland wonen, ook snel op de trein te krijgen? Zegt de minister impliciet dat die mensen maar naar de stadsrand moeten rijden, waar ze dan op de trein kunnen stappen? Lode Ceyssens denkt dat het beter is ook kansen te grijpen om mensen die iets verder verwijderd van de stadsrand wonen, op de trein te krijgen. Waarom worden niet meer perifere projecten mee opgenomen, of minstens onderzocht?

Wat spoorlijn 18 betreft, verwijst Lode Ceyssens naar een eerdere uitspraak van de minister, dat cofinancering een samenwerkingsovereenkomst vereist en dat hij daarom voor prefinanciering wou gaan. Vandaag zegt de minister echter dat voor de prefinanciering ook een samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten. Waar zit dan nog de tijdswinst? Dat is aangekondigd in juli, maar er is zelfs nog geen overleg geweest met federaal minister François Bellot. Voor Lode Ceyssens mag het een pak sneller vooruitgaan. Hij vraagt verduidelijking en meer actie.

70 kilometer per uur als regel op de Vlaamse wegen, is voor Lode Ceyssens een stap in de goede richting. De CD&V-fractie wil daar, zoals ze destijds al heeft aangegeven in haar conceptnota[56], nog verder in gaan, maar 70 kilometer per uur als regel is alvast een stap vooruit.

Lode Ceyssens meldt dat er vandaag (2 december 2016) slecht nieuws te vernemen viel over de Noord-Zuidverbinding in Limburg. De auditeur van de Raad van State heeft namelijk een vrij negatief advies geschreven. Welke acties mogen er nu verwacht worden? Eerder heeft de minister gemeld dat gelet op het voorbereidende werk, een doorstart vrij snel zou kunnen gebeuren, zodra het auditoraatsverslag beschikbaar is. Lode Ceyssens vraagt dat het verslag grondig wordt doorgenomen en dat er overlegd wordt over wat de juiste beslissing is die nu moet worden genomen om die Noord-Zuidverbinding te realiseren. Die ontsluiting is nodig voor de economische ontwikkeling van Noord-Limburg, maar het is ook een ontsluiting naar de regio Eindhoven. Het is bijgevolg een ontwikkeling die belangrijk is voor heel Limburg en voor Vlaanderen. Wat zal de minister hieromtrent ondernemen in de komende dagen?

3.3. Aanvullende vragen van Björn Rzoska

Björn Rzoska stelt dat de manier waarop de minister uitgebreid op alle vragen is ingegaan, een voorbeeld kan zijn voor sommige van zijn collega-ministers. Hij kijkt met veel spanning en verwachting uit naar wat federaal minister Johan Van Overtveldt zal doen rond de speed pedelecs. Het is goed dat minister Weyts dat vanuit het Vlaamse niveau daar op tafel heeft gelegd.

Björn Rzoska is blij met de aankondiging dat er een fietsraad zal worden opgericht. Het is ook een goede zaak dat het Fietsberaad zal worden versterkt. Alleen bestaat het gevaar voor versnippering. De minister heeft wel benadrukt dat de coördinatie bij het departement blijft, maar Björn Rzoska wil zijn bezorgdheid omtrent een mogelijke versnippering toch meegeven.

[56] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 407/1-3.

Minister Weyts noemt de kilometerheffing voor personenwagens het monster van Loch Ness. Björn Rzoska hoopt niet dat het een monster van Loch Ness wordt omdat het beest niet blijkt te bestaan. Hij hoopt dat de kilometerheffing voor personenwagens er wel zal komen. Het lijkt alsof de minister gas terugneemt met het proefproject. In de vorige regeerperiode was er een proefproject dat veeleer mislukt lijkt. Nochtans was er toen gezegd dat men in deze regeerperiode beslissingen zou moeten nemen. De minister zegt nu eigenlijk hetzelfde. Hij is bezig met een onderzoek en/of een proefproject. Dat is niet zo duidelijk. Björn Rzoska wil weten of het een onderzoek is dan wel of er een proefproject komt. Hij heeft altijd begrepen dat het de bedoeling was om in de mate van het mogelijke een aantal personenwagens met een OBU uit te rusten om een simulatie te maken. Blijft het dus bij een onderzoek of komt er ook een proefproject? De minister wil het in 2019 in het regeerakkoord opnemen. Björn Rzoska ziet niet in hoe de houding van de andere gewesten – waarnaar de minister soms verwijst – in 2019 zal wijzigen. Waarop wachten we?

3.4. Aanvullende vragen van Marino Keulen

Ook *Marino Keulen* verwijst naar het negatief advies van de auditeur van de Raad van State over de Noord-Zuidverbinding. In de regel volgt de Raad van State de adviezen van de auditeur. Het gaat over de vaststelling dat het huidige gebied een ander is dan wat in het oorspronkelijke MER staat. Dat zijn objectieve feiten. De Noord-Zuidverbinding is het sluitstuk van de reconversie in Limburg. Ze moet er niet alleen komen uit economische noodzaak, maar ook voor de verkeersveiligheid. Het heeft ook te maken met politieke geloofwaardigheid. In 2019 zijn er opnieuw Vlaamse verkiezingen. Als de Noord-Zuidverbinding dan nog steeds in de onderzoeksfase zit, is er een groot geloofwaardigheidsprobleem, niet alleen voor de bevoegde ministers maar ook voor de verkozenen. Snelheid is geboden met een plan van aanpak. Begin volgend jaar komt het definitieve arrest van de Raad van State. Men moet nu nadenken over pistes zoals een nooddecreet en over wat er wel kan gebeuren voor de Noord-Zuidverbinding.

Marino Keulen had ook gevraagd naar de leesbare wegen. CD&V en Open Vld hebben daarrond voorstellen gedaan. Er was een breed draagvlak voor. De minister heeft er nu niets over gezegd.

Voor Spartacus is het voor lijn 1 wachten op het bestemmingsplan vanuit Nederlands-Limburg en de gemeente Maastricht. Voor lijn 2 waren de trambussen een opstap om te komen naar de sneltram. Er blijken nu performantievragen te zijn bij het concept van de trambus. Marino Keulen is altijd een koele minnaar geweest van een trambus. Zonder vrije busbaan heeft de trambus te weinig snelheid en haalt die te weinig performantie. Hij vraagt naar de stand van zaken. Wat gaat men doen voor lijn 2? Spartacus is heel belangrijk voor de verknoping van het openbaar vervoer in Limburg.

3.5. Aanvullende vragen van Dirk de Kort

Dirk de Kort noteert dat de minister stelt dat het variabel en slimmer maken van de kilometerheffing voor vrachtwagens geen oplossing zal zijn voor de verkeerssturing. Hij vraagt op welke feiten die stelling steunt. De transportsector staat langer dan vroeger in de file. Hij stelt dat nachtverkeer van vrachtwagens voor meer capaciteit kan zorgen.

Dirk de Kort vindt het goed dat minister een voorstander is van een kilometerheffing voor personenwagens. Hij vraagt dat nog in deze regeerperiode een businessplan met oplossingen voor technische, juridische en fiscale vraagstukken wordt uitgewerkt. Het zou spijtig zijn om bij het begin van de volgende legislatuur te moeten vaststellen dat op dat vlak nog geen vooruitgang is geboekt. Dirk de Kort

wijst op het probleem van belastingen en retributie. Wallonië schijnt vast te houden aan een retributiesysteem, wat voor Vlamingen niet-aftrekbare kosten met zich meebrengt. Biedt het overleg op dat vlak soelaas?

Dirk de Kort vraagt verduidelijking over de financiering van het openbaar vervoer. Hij vraagt zich af of in de toekomst de vervoersregio's een gedeelte van het budget voor de organisatie van het openbaar vervoer ter beschikking krijgen.

De minister zal een marktbevraging over verplaatsbare trajectcontroles organiseren. Dirk de Kort herinnert eraan dat in Nederland een proefproject ter zake wordt stopgezet omdat mobiele trajectcontroles technisch niet haalbaar zijn. Hij vraagt zich af wat de minister met die vaststelling zal aanvangen.

3.6. Aanvullende vragen van Martine Fournier

Martine Fournier vraagt zich af of de minister, die stelde de studiekosten van het Fietsfonds in rekening te zullen brengen voor subsidiëring, nog andere aanpassingen zou willen doorvoeren. Ze herinnert eraan dat haar fractie de criteria wil aanpassen, bijvoorbeeld om fietspaden die niet aan alle normen voldoen toch met een eventueel verminderde subsidie te realiseren.

3.7. Aanvullende vragen van Lies Jans

Lies Jans is erg blij dat de minister inzake de toegankelijkheid van het openbaar vervoer erg grote stappen vooruitzet.

Ze ondersteunt wat de commissieleden hebben gezegd over Limburgse dossiers. Ook zij wijst op het recente slechte nieuws over de Noord-Zuidverbinding Limburg. In de beleidsbrief is dat dossier aangemerkt als een missing link, en de minister doet er alles aan om het vooruit te helpen. De auditeur van de Raad van State zou een negatief advies hebben uitgebracht. Ze hoopt dat de Raad van State er in zijn advies rekening mee zal houden dat het een vergetelheid is en dat het niet over de grond van de zaak gaat. Voor de piste van het nooddecreet zal het arrest van de Raad van State moeten worden afgewacht, want minister Joke Schauvliege zou dat dossier nog kunnen repareren om zo een goed dossier te kunnen voorleggen, om een negatief advies of vernietiging te voorkomen. Ze hoopt dat als de minister weer aan zet is, hij de Noord-Zuidverbinding zal realiseren en vertrouwt daar ook op. Ze hoopt dat minister Joke Schauvliege die procedures nog zal kunnen rechtzetten.

De minister heeft lijn 1 van het Spartacusplan al toegelicht. N-VA-Limburg is zeer bekommerd over lijn 2 en vraagt zich af hoe het zit met de ontwikkeling van dat traject voor de trambus. Dat is toch een project dat de minister in de komende jaren wil realiseren. Hij doet dat in het kader van de Taskforce Doorstroming, maar wat mag daarvan worden verwacht?

3.8. Antwoorden van minister Ben Weyts

De minister antwoordt dat hij prioritair inzet, gelet ook op de basisbereikbaarheid, op de verbetering van klantvriendelijkheid en communicatie en op de onderlinge herschikking van taken en dienstverlening.

De minister is een duidelijk engagement aangegaan met de transportsector, namelijk 100 miljoen euro investeren in de weginfrastructuur, en dat engagement zal hij ook gestand doen. Daarnaast handhaaft hij 40 miljoen euro voor flankerende maatregelen voor onderwijs, arbeidsmarkt en het faciliteren van investeringen in ecologische en verkeersveiligheidsbevorderende maatregelen.

De doelstelling voor 2025 is dat in alle Vlaamse steden het openbaar vervoer met groene bussen gebeurt. Dat zijn hybride bussen of bussen aangedreven met waterstof of elektriciteit.

Voor Spartacus 1 ligt de focus op de realisatie van de tram. Binnen de twee weken wordt een gewijzigde overeenkomst ondertekend met Nederland. Dat is conform de afspraken. Voor Spartacus 2 ligt de focus op de doorstromingsmaatregelen en waardig openbaar vervoer. Daarom zit dat in de Taskforce Doorstroming als een prioritair dossier. Een tramverbinding kan later nog altijd, maar op korte termijn wordt bekeken wat er kan op het terrein.

De bijzondere wet spreekt over de totstandkoming van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten om te bepalen binnen welke regels en met welke verdeelsleutels er al dan niet een cofinanciering kan worden overeengekomen. De minister verwacht echter niet dat daar snel beweging in zal komen.

Voor prefinanciering moet er een bilateraal samenwerkingsakkoord gesloten worden met de NMBS. Het betreft niet echt een samenwerkingsakkoord in de betekenis van de bijzondere wet op de hervorming der instellingen. Eigenlijk gaat het om een samenwerking met het oog op prefinanciering. De minister is dan ook niet zo verontrust over het uitblijven van een antwoord op die concrete vraag, omdat de NMBS dat meerjareninvesteringsplan eerst nog moet goedkeuren.

Volgens de laatste berichten circuleert er een officieus advies van de auditeur over de Noord-Zuidverbinding, maar de inhoud daarvan is de minister nog niet bekend. De raadsman van minister Schauvliege heeft zelfs nog geen weet van enig advies.

De respectieve administraties hebben een tijd geleden al gevraagd naar de middelen die worden ingeroepen door de verzoekende partijen, en naar het antwoord en de remediëring van de overheid als die middelen worden bevestigd door de Raad van State. Die oefening werd gemaakt om maximaal klaar te staan en al te kunnen remediëren op basis van het advies van de Raad van State. De regering zal daarnaar handelen.

Minister Weyts neemt geen gas terug op de proefprojecten inzake kilometerheffing voor personenwagens. Afhankelijk van het lopende onderzoek – als blijkt dat er nog hiaten zijn in de kennis – is een proefproject perfect mogelijk. Aan de andere kant wil de minister niet het verwijt krijgen dat hij zich verbergt achter studies en onderzoeken. Het is niet zijn bedoeling te remmen.

De retributie en belasting dan. In Vlaanderen is de kilometerheffing een aftrekbare belasting, aftrekbaar van de vennootschapsbelasting, voor 100 procent zelfs. Dat wordt regelmatig vergeten in de communicatie. Wallonië heeft een ander systeem. Vlaanderen heeft de goede keuze gemaakt.

Er was een vraag over de mobiele trajectcontrole en Nederland. De minister vindt daar niets concreets van terug. In 2009 werd een proefproject stopgezet; het was gebaseerd op oude technologie, namelijk de klassieke flitscameratechnologie. Gaat het daar misschien over? In Oostenrijk is er wel een toepassing van een beperkte mobiele trajectcontrole. Het bestaat dus wel.

Kan men de vrachtwagens ’s nachts laten rijden? De minister is het engagement aangegaan tegenover de sector om nu geen slimme heffing in te voeren. Dat komt door het argument dat de binnenlandse transportsector getroffen zou worden in zijn concurrentiepositie. Het zou voor buitenlandse bedrijven met lage loonkosten veel gemakkelijker zijn om hun chauffeurs te laten halthouden om de beprijzing te vermijden.

Inzake het verruimen van de subsidieerbare uitgaven voor de aanleg van fietspaden heeft de minister het voorbeeld gebruikt van de studiekosten. Er liggen nog andere zaken op tafel. Men discussieert ook over onteigening, maar daar is minister Weyts geen voorstander van.

3.9. Slotopmerkingen

Lode Ceyssens heeft de prefinanciering nu verstaan, stelt hij; op die manier kan het sneller gaan. Hij dringt wel aan op een snel overleg, anders gaat die simpele overeenkomst toch net zo lang duren als een samenwerkingsovereenkomst en dat is niet wenselijk.

Betreffende lijn 2 vindt de minister een medestander voor snelle oplossingen in CD&V, maar toch pleit Lode Ceyssens ervoor om de definitieve oplossing niet uit het oog te verliezen. Hij vraagt met aandrang om de projectnota die stilgelegd is, opnieuw te starten zodat de definitieve opstap naar de snelle tramlijn mogelijk wordt.

Over de Limburgse Noord-Zuidverbinding circuleert er niet zomaar een voorlopig advies; er is wel degelijk een advies. Het wordt in eerste instantie bezorgd aan de tussenkomende partijen en de verwerende partijen. De minister heeft inderdaad geen raadsman meer, want Via-Invest heeft in tegenstelling tot vorige keer ervoor gekozen om niet meer tussen te komen. In Limburg zijn er niet minder dan dertien tussenkomende partijen. Lode Ceyssens stelt dat het advies intussen in heel Limburg gekend is bij de sociale partners en dergelijke.

De leden mogen zichzelf niet geruststellen met de verwijzing naar het foute kaartje. Dit gaat veel verder. Lode Ceyssens is bijzonder ongerust over het derde middel. Er wordt letterlijk gesteld dat de passende beoordeling geen of te weinig rekening houdt met de instandhoudingsdoelstellingen van de Zwarte Beek. Toen de passende beoordeling er was, waren er nog geen instandhoudingsdoelstellingen voor de Zwarte Beek. Men kon er dus, volgens Lode Ceyssens, geen rekening mee houden. Als we op die manier in Vlaanderen verder redeneren, krijgen we geen steen meer op de andere gelegd, hetgeen de spreker zeer ongerust maakt. We beginnen ergens aan, en vooraleer we er zijn, zijn er ondertussen een aantal zaken gewijzigd, waardoor het niet meer kan.

Lode Ceyssens roept op om de handen in elkaar te slaan en een oplossing te zoeken. Hij vraagt zich af of er vandaag nog moet worden gewacht op het arrest van de Raad van State. De spreker vindt het goed dat de minister stelt dat wat beslist is, moet worden uitgevoerd, en daartoe de nodige voorbereidingen heeft laten treffen. Hij kijkt daarom uit naar de volgende dagen, om de tijd te nemen om het advies te lezen en te bekijken wat er moet worden gedaan. We moeten niet naar elkaar raketten afvuren, stelt Lode Ceyssens nog, maar we moeten de handen in elkaar slaan om dit dossier eindelijk op het droge te trekken.

Marino Keulen wil de minister dat advies gewoon doorsturen. Hij stelt dat de auditeur van de Raad van State wat betreft vijftien punten de besluitvorming op de korrel neemt. De spreker vreest dat zelfs als niet alles behouden blijft, er nog genoeg punten zullen overblijven om tot een negatief oordeel te komen bij de Raad van State. Volgens Marino Keulen komen we hier tot een ‘état des juges’ versus ‘le pays légal’. We moeten ons echt vragen stellen bij de slagkracht van de democratie. Als we in 2019 in dit dossier geen daadwerkelijke doorbraak op het terrein hebben, moeten we in Limburg niet meer buitenkomen, aldus nog Marino Keulen. Daarom onderschrijft hij de oproep om de koppen bij elkaar te steken en de krachten te bundelen. Hij vermeldt nog eens de piste van het nooddecreet: we moeten proberen absoluut die noodzakelijke wegverbinding te realiseren, in het

belang van de economie, van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid, van de geloofwaardigheid van de politieke klasse en de democratie.

Lies Jans treedt de oproep van Lode Ceyssens en Marino Keulen bij. Men moet inderdaad vooruit in Limburg, zeker met het Noord-Zuiddossier, dat al decennia stilligt. Alle elementen uit het advies moeten worden bekeken. De ministers moeten zich binnen de Vlaamse Regering rond de tafel scharen. Er moeten oplossingen worden bereikt waarvan op voorhand zeker is dat ze ook daadwerkelijk tot oplossingen leiden. In dat geval zijn alle partijen, zowel uit de meerderheid als uit de oppositie, bondgenoot. Zo kan de minister die schop in de grond gegund worden.

Minister *Ben Weyts* bevestigt dat in het kabinet van minister Joke Schauvliege formeel wordt gesteld dat er geen advies is betekend.

III. Indicatieve stemming

De aan de commissie toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2017 (bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van minister Weyts) worden bij indicatieve stemming aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

Lies JANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER
Joris VANDENBROUCKE
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AIS	Automatic Identification System
ANPR	Automatic Numberplate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
btw	belasting over de toegevoegde waarde
CEO	chief executive officer
CO_2	koolstofdioxide
CPT	Clean Power for Transport
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DAV's	Diensten Aangepast Vervoer
DS	De Scheepvaart
D&PS	Delivery & Parcel Solutions
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
ESR	Europees Stelsel van Rekeningen
FAST	files aanpakken door snelle tussenkomst
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven
FIA	Fonds voor Voorziening en van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen
FOD	federale overheidsdienst
GEN	Gewestelijk Expresnet
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
HFB	Het agentschap Facilitair Bedrijf
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
hst	hogesnelheidstrein
IHD	instandhoudingsdoelstelling
Infrabel	Infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet
IRTIS	Interregional Traveler Information System
ITS	intelligent transportsysteem
KB	koninklijk besluit
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	langere en zwaardere vrachtautocombinatie
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	milieueffectrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MOD	managementondersteunende diensten
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
nv	naamloze vennootschap
OBU	on-boardunit
OD	operationele doelstelling
OV	openbaar vervoer
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
pps	publiek-private samenwerking
P+R	park and ride
PMP	provinciaal mobiliteitspunt
PSO-verordening	verordening (EG) betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg
RAVEN	Remote-controlled and Autonomous Vessels for European and National waters
ReTiBo	registratie, ticketing en boordcomputer

RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RWO	Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
SD	strategische doelstelling
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio
STOP	eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TML	Transport & Mobility Leuven
UZ	universitair ziekenhuis
VFLD	Vlaams Fonds voor de Lastendelging
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VOI	Vlaamse overheidsinstelling
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
WSE	Werk en Sociale Economie
XML	Extensible Markup Language