

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 287
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 27 november 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Investerings in mens en economie - Initiatieven

In de beleidsbrief 2016-2017 kondigde de minister tal van maatregelen aan die investeren in mens en economie. Sommige van deze aankondigingen komen terug in de nieuwe beleidsbrief, andere lijken verdwenen. Het is daarom niet altijd even duidelijk of deze aangekondigde maatregelen ook effectief werden uitgevoerd.

Ik heb dan deze vragen over uiteenlopende thema's binnen dit hoofdstuk van de beleidsbrieven.

1. Op pagina 49 van de vorige beleidsbrief staat het volgende te lezen: "Er worden een aantal klimaatscenario's uitgewerkt, zodat beter ingeschat kan worden wanneer er ernstige tekorten (die drinkwaterproductie en scheepvaart verhinderen) dreigen". Deze maatregel staat integraal in de nieuwe beleidsbrief.

Zijn het afgelopen jaar dan geen stappen gezet? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welke stappen zijn gezet en waarom staat het er dit jaar dan opnieuw in (pagina 53)?
2. Op pagina 52 had de minister het vorig jaar over het actieplan Mobiliteit dat een bijdrage zou leveren aan het Vlaamse Klimaatplan. Vorig jaar was men bezig met een onderzoek over hoe innovatief en efficiënt kon worden omgegaan met de gestelde reductiedoelstellingen. In de huidige beleidsbrief spreekt de minister niet meer over dit actieplan Mobiliteit.
 - a) Tot welke conclusies leidde het onderzoek om op innovatieve en efficiënte wijze toe te werken naar de reductiedoelstellingen van het actieplan Mobiliteit van de Vlaamse Regering?
 - b) Heeft de minister afgelopen jaar reeds stappen ondernomen in het kader van dit actieplan?
 - c) Welke maatregelen zal de minister het komende jaar uitvoeren?
 - d) Welke maatregelen zijn nog gepland voor de verdere toekomst?
3. Vanaf het najaar 2017 zouden er voor alle infrastructuurwerken sloopopvolgingsplannen moeten zijn.

Wordt deze doelstelling gehaald? Zo neen, bij welke infrastructuurwerken zijn geen sloopopvolgingsplannen opgemaakt en om welke reden? Zijn er het komende werkjaar nog stappen die gezet moeten worden of wordt alles verder opgevolgd door de sloopbeheersorganisatie, zoals in de beleidsbrief van vorig jaar aangekondigd?

4. In het kader van gebruik van walstroom zou de minister het aanbiedings- en betalingssysteem uniformiseren. Er zouden ook acties worden uitgewerkt om het gebruik van walstroom te bevorderen (pagina 53 van de beleidsbrief 2016-2017). In de nieuwe beleidsbrief spreekt de minister over de verdere uitrol van walstroom in de havens en langs de waterwegen.

Is de beleidsactie die vorig jaar werd aangekondigd, de uniformisering van het aanbiedings- en betalingssysteem, volledig gerealiseerd? Zo neen, welke stappen dienen nog gezet te worden?

5. Vorig jaar achtte de minister het belangrijk om de regelgeving inzake het gebruik van alternatieve brandstoffen aan te passen om zo de scheepvaart te vergroenen (pagina 53).

Welke wijzigingen heeft de minister het afgelopen jaar doorgevoerd om het gebruik van alternatieve brandstoffen in de scheepvaart te stimuleren?

6. De minister kondigde vorig jaar een programmatische aanpak van stikstof (PAS) aan om de stikstofbelasting te doen afnemen (pagina 54). Dit actieplan is volledig verdwenen in de nieuwe beleidsbrief.

a) Welke maatregelen heeft de minister genomen?

b) In de beleidsbrief werd beloofd dat de mobiliteitsdiensten zouden meewerken aan een kader.

Wat staat er in dat kader en zijn er geen verdere acties meer vereist vanuit het mobiliteitsbeleid? Indien dat wel het geval is, graag een overzicht van de acties die de minister volgend jaar zal ondernemen om de stikstofbelasting door transport te verminderen.

7. Op pagina 66 van de vorige beleidsbrief staat dat tegen mei 2017 het onderzoek rond de ruimte en locatie voor trainingsvluchten zou zijn afgerond. Een tweede onderzoek betreffende de oplossingen voor reeds opgelijste knelpunten voor ruimte voor 'general aviation' zou eind dit jaar rond moeten zijn. In de nieuwe beleidsbrief spreekt de minister over een evaluatie- en actualiseringsopdracht waarvan hij de resultaten in de loop van 2018 verwacht (pagina 73).

Is dit een synthese van beide onderzoeken of zijn de onderzoeken nog niet afgerond en worden de resultaten in plaats van in 2017 pas in de loop van 2018 verwacht?

ANTWOORD

op vraag nr. 287 van 27 november 2017

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Om zicht te krijgen op de impact van de klimaatsverandering op de drinkwaterproductie en de scheepvaart, werd een studie opgestart die om een aantal, in hoofdzaak externe problemen, vertraging heeft opgelopen waardoor de resultaten pas later beschikbaar komen dan initieel voorzien.

In deze studie worden de volgende deelopdrachten uitgevoerd:

- DO-1 Verbetering van het modelinstrumentarium.
- DO-2 Ontwikkeling van een methodologie voor het actualiseren van het watergebruik.
- DO-3 Modelleren van de huidige toestand op regionaal niveau.
- DO-4 Analyses van het effect van klimaatverandering.

De voorbije jaren is vooral gewerkt aan de verbetering en de uitbreiding van het modelinstrumentarium voor het berekenen van watergebruik en het wateraanbod van de bevaarbare rivieren en kanalen in het Scheldestroomgebied. De berekening van het effect van klimaatsverandering op de waterbeschikbaarheid (vraag-aanbod) is in uitvoering.

Vooraleer een Waterschaarste-Droogte Risicobeheerplan (WDRBP) kan worden opgesteld, is er nog bijkomend studiewerk nodig. De nodige stappen hiertoe (inclusief het noodzakelijke studiewerk) zullen verder worden ondernomen in de periode 2018-2022.

2. a) Na het beoordelen van de verschillende opties, leek het aangewezen om elke entiteit van het beleidsdomein verantwoordelijk te maken voor de keuze van het eigen wagenpark.
- b) Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) beheert de grootste dienstvoertuigenvloot van de Vlaamse Overheid en besliste om de overstap te maken naar CNG-aangedreven voertuigen. 57% van de nieuw aangekochte dienstvoertuigen (45 van 79) waren CNG-voertuigen. De 2020-doelstelling voor de Vlaamse overheidsvloot uit het Vlaamse actieplan Clean Power for Transport werd hiermee ruimschoots behaald. Deze stelt een aankoopandeel van 7,5% CNG-aangedreven wagens voorop. Er werd tevens 1 elektrisch voertuig aangekocht.

Wat De Lijn betreft, verwijs ik naar de gunning van bus- en tramdossiers (aankoop). Door de verdere vervanging van de bussen wordt verder gewerkt aan de vermindering van de schadelijke uitstoot. Bij de busdossiers betrof dit bijkomende hybride bussen en de opstartprojecten van de elektrische bussen. Daarvoor werden ook middelen uit het klimaatfonds ingezet. Ook de tramvloot wordt verder "vergroend" en in capaciteit uitgebreid.

Wat het onroerend-goedbeleid (stelplaatsen, onderhoudscentra,...) betreft, hanteert De Lijn bestekken die vertrekken vanuit ecologische uitgangspunten: zonne-energie, geothermie, gebruik hernieuwbare energie,....

- c) Het komende jaar worden de hoger besproken maatregelen verder uitgewerkt. De vergroening zal ook worden ingezet bij de overige overheidsvloot. In 2018 worden bij De Lijn bijkomende bussen besteld en wordt in principe het dossier van de elektrische bussen toegewezen.
- d) Zowel het actieplan Clean Power for Transport (CPT) als het actieplan mobiliteit lopen nog tot 2020. Het is in de eerste plaats belangrijk om er voor te zorgen dat het wagenpark van alle entiteiten tegen de einddatum aan de gestelde eisen voldoet. Zo vraagt het Vlaams actieplan CPT ook een aankoopandeel van 10% (plug-in hybride) elektrische voertuigen. In functie van de doelstellingen tegen 2025 en 2030 kunnen nieuwe initiatieven worden genomen. Daarover is momenteel nog geen beslissing genomen.

De principiële beslissing werd al wel genomen om de volgende jaren, indien de markt en de technologie het op grote schaal toelaten, bij De Lijn enkel nog te investeren in bussen met alternatieve aandrijving (hybride en elektrische bussen, in de verre toekomst ook andere). Het inpassen van E-voorzieningen in de toekomstige uitbouw van ov-knooppunten en op P+R-sites lijkt een vanzelfsprekend te ondernemen stap.

- 3. De geldende regelgeving wordt bij elke entiteit nageleefd.
- 4. Met het oog op uniformiteit werd, in het kader van het Trans-European Network Transport (TEN-T) project, een centraal beheersysteem voor walstroom ontwikkeld.

Om de gebruikersvriendelijk te optimaliseren wordt onderzocht op welke manier men tot een verbeterd CEBES kan komen dat meer tegemoet komt aan de verwachtingen van de klant. Hiervoor is een marktverkenning lopende. De verdere vervolgstappen worden uitgewerkt binnen het Vlaams Binnenvaartservicesplatform.

- 5. De regels van de binnenvaart worden behandeld in de Centrale Commissie van de Rijnvaart. Vlaanderen wordt in deze commissie vertegenwoordigd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De afgelopen jaren werd er werk gemaakt van het gebruik van LNG als alternatief voor diesel. Het resultaat is dat binnenschepen nu zonder het invoeren van een uitzonderingsprocedure op LNG kunnen varen.

In 2017 werd door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart het ES-TRIN 2017 vastgesteld. In deze standaard worden de technische voorschriften vastgesteld om de veiligheid van binnenschepen te verzekeren. De standaard bevat bepalingen met betrekking tot de bouw, inrichting en uitrusting van binnenschepen, samen met nieuwe voorschriften voor het gebruik van LNG als brandstof. ES-TRIN is als zodanig niet bindend, maar wordt wel overgenomen door de lidstaten via de omzetting van de Europese richtlijn technische voorschriften EU 2016/1629 van 14 september 2016.

Verder komt er een vrijstelling van de loodsplicht voor maritieme LNG-bunkerschepen in bepaalde gebieden. Zo kan het LNG-bunkerschip in de haven van Zeebrugge efficiënter bunkeroperaties uitvoeren. Deze vrijstelling doet geen afbreuk aan de binnen de sector gestelde veiligheidseisen, maar zorgt mee voor een haalbaar businessplan en dient als stimulans voor deze alternatieve scheepsbrandstof. De wetgeving hieromtrent wordt voorbereid met oog op agendering op de Vlaamse Regering.

- 6. Het Beleidsdomein Omgeving staat in voor de opmaak van de programmatische aanpak stikstof (PAS). Hierin zal worden aangegeven welke doelen worden vooropgesteld en welke inspanningen worden verwacht van de verschillende

sectoren, waaronder transport. Voor het onderdeel transport werkt het beleidsdomein Omgeving nauw samen met het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken aan een zogenaamd "significantiekader" dat vergelijkbaar is met dat van landbouw. Dit kader staat momenteel nog niet op punt. Het is ook geen actieplan, maar eerder een beoordelingskader dat zal worden gehanteerd bij vergunningsaanvragen en de vergunningenverlener in staat stelt de vergunningsaanvraag te beoordelen in het licht van de stikstofuitstoot.

Voor meer generieke maatregelen om de stikstof uitstoot door verkeer en vervoer te verminderen, verwijs ik naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

7. In de beleidsbrief 2016-2017 werd inderdaad gesteld dat de resultaten van de studies m.b.t trainingsvluchten en general aviation inderdaad in de loop van 2017 opgeleverd zouden worden. Mijn administratie is er door de veelheid aan andere taken niet in geslaagd om deze timing te halen, onder meer omdat ik in de loop van 2017 gevraagd heb om een evaluatie en actualisatie van het Vlaams luchthavenbeleid op te starten. Mijn administratie is hier momenteel volop aan bezig en het is de bedoeling om hiermee te landen in de loop van 2018. De twee studies waarvan sprake zullen hier ook in verwerkt worden.

Concreet wat betreft de studie trainingsvluchten kan ik u melden dat deze in een finale fase zit en afgerond zal zijn in het voorjaar van 2018. De studie met betrekking tot general aviation is opgestart in december 2017 en zal in de loop van 2018 afgerond worden.