

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 288
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 27 november 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Vlotte bereikbaarheid school en werk - Initiatieven

In de beleidsbrief 2016-2017 kondigde de minister tal van maatregelen aan om de vlotte bereikbaarheid van de school of het werk te verbeteren. 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.

Daarom heb ik volgende vragen aan de minister over verschillende aangekondigde acties in de beleidsbrief 2016-2017.

1. Op pagina 21 van de beleidsbrief 2016-2017 stelt de minister het volgende: "De uitbouw van het Fiets-GEN wordt samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincie Vlaams-Brabant prioritair aangepakt. Ik maak werk van betere projectopvolging. De **werkwijze met projectfiches** - die vandaag al wordt gehanteerd binnen de stuurgroep van het FietsGEN (Vlaams-Brabant, Brussels Hoofdstedelijk Gewest) - wordt eerst geëvalueerd en vervolgens breder toegepast. De projectfiches moeten altijd duidelijk vermelden welke instantie optreedt als trekker van de voorbereiding en de uitvoering van het fietsinfrastructuurproject zelf." In de laatste beleidsbrief heeft de minister het opnieuw over het werken met projectfiches om het fiets-GEN uit te bouwen. Er wordt echter niets gezegd over de aangekondigde evaluatie die zou gebeurd zijn.

Kan de minister aangeven op welke manier de werkwijze met projectfiches geëvalueerd werd en wat het resultaat was van de evaluatie?

2. In 2016-2017 zou de bijsturing van de bestaande fietsfondssubsidieregeling zorgen voor een betere benutting van de middelen die jaarlijks worden vrijgemaakt voor lokale fietsinfrastructuur. Er zou prioritair ingezet worden op de realisatie van fietssnelwegen (pagina 22). Ook in de nieuwe beleidsbrief maakt de minister zich sterk dat de bijsturing van de fietsfondsregeling zijn vruchten afwerpt.

Kan de minister met cijfers aantonen dat de aanpassingen aan het Fietsfonds effectief hebben geleid tot een betere benutting van de middelen? Graag ook het effectief gebruikte bedrag van de fietsfondsmiddelen voor 2017 en bij uitbreiding de geplande uitgaven uit het Fietsfonds voor 2018.

3. Op pagina 25 in de vorige beleidsbrief kondigde de minister de ontwikkeling van operationele principes aan met betrekking tot P+R's. Deze principes zouden opgesteld worden vanuit de ervaringen bij combimobiliteitsprojecten in de Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent.

Kan de minister deze operationele principes met betrekking tot P+R's oplijsten?

4. De minister zou vorig jaar ook het ondersteuningsbeleid voor deelfietssystemen herzien (p. 26).

Is dit gebeurd en zo ja, wat is er juist veranderd en welke ambities koppelt de minister hieraan?

5. Onder de tweede strategische doelstelling kondigde de minister vorig jaar twee mobiliteitsprojecten aan inzake open data. Uit de nieuwe beleidsbrief blijkt dat enkel het onderzoek werd uitgevoerd waarin de kans op ongevallen op de snelwegen werd onderzocht. Het andere aangekondigde onderzoek, inzake getijvoorspellingen, wordt in de laatste beleidsbrief opnieuw aangekondigd, maar daarin werden het afgelopen jaar blijkbaar geen stappen gezet.

Kan de minister aangeven hoe het komt dat hij datzelfde project opnieuw moet aankondigen?

6. Ook over de interne data-uitwisselingen binnen het beleidsdomein en de projecten die daarrond vorig jaar zouden worden opgestart, stelt de nieuwe beleidsbrief niets.

Kan de minister aangeven welke projecten hieruit zijn voortgevloeid?

ANTWOORD

op vraag nr. 288 van 27 november 2017

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Binnen de context van de FietsGEN-stuurgroep blijken de projectfiches een goed werkinstrument om de samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincie Vlaams-Brabant te bevorderen. De stand van zaken van de projecten wordt goed bijgehouden en actuele informatie is steeds beschikbaar voor de leden van de stuurgroep. Dit bevordert ook de efficiëntie van de werking van de stuurgroep. De werking met de projectfiches wordt ondertussen ook mede gevolgd door De Werkvennootschap. De Werkvennootschap speelt immers een cruciale rol in de aanleg van fietssnelwegen binnen de Vlaamse Rand.
2. De bijsturing van de fietsfondssubsidieregeling werd op de Vlaamse Regering van 15 december II. definitief goedgekeurd. Het subsidiepercentage voor fietssnelwegen wordt opgetrokken en de kosten voor studies en grondverwervingen worden subsidiabel. De aanpassing van de subsidieregeling heeft wat langer aangesleept dan voorzien, zodat ze nog geen effect heeft in 2017. Het totaalbedrag van fietsfondssubsidies bedroeg in 2017 7,275 miljoen euro. Voor 2018 streven we naar 10 miljoen euro subsidies, maar de provincies konden nog geen betrouwbare prognose voorleggen, wat natuurlijk deels verband houdt met de gewijzigde subsidieregeling die pas begin 2018 in werking treedt.
3. De studie P+R voor de Vlaamse Rand loopt nog. Deze studie focust zich op mogelijke locaties voor P+R in de Vlaamse Rand en de link met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze studie wordt begin 2018 afgerond, maar enkele globale principes kunnen al worden meegedeeld:
 - P+R-overstappunten bevinden zich best zo dicht mogelijk bij de herkomstzone van de gebruiker, teneinde het aantal autokilometers maximaal te beperken.
 - P+R-overstappunten zijn multimodaal bereikbaar (bv. fiets).
 - P+R-overstappunten enten zich voornamelijk op bestaande hoogwaardige OV-assen (trein, tram, bus). Er worden ook P+R-voorzieningen aangelegd op nieuw te voorziene OV-verbindingen (sneltram Boom-Brussel, Ringtrambus, ...).
 - P+R-overstappunten zijn enkel zinvol op die locaties, waar het openbaar vervoer concurrentiële snelheden bereikt t.o.v. het autoverkeer. Desnoods zijn bijkomende doorstromingsmaatregelen nodig (bv. bus).

De oefening in Antwerpen handelt over welk exploitatiemodel haalbaar is. Uitgangspunt voor de tarifiering van de P+R gebouwen in Antwerpen is dat wordt gestreefd naar een exploitatiemodel dat minstens beheer en onderhoud van deze gebouwen dekt. Om het gecombineerd gebruik van deze parkings met openbaar vervoer te stimuleren, is het echter aangewezen om de parkeertarieven laag te houden. De P+R gebouwen dienen immers in eerste instantie om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

Voor het in rekening brengen van een gereduceerd tarief is er een relatie te maken met het reële gebruik van het openbaar vervoer. Hiervoor worden meerdere pistes bestudeerd. BAM werkt momenteel een aanpak en tariefstructuur uit met de stad Antwerpen en De Lijn.

Voor de kosten worden er op dit ogenblik aannames en ramingen ingebracht. De bezettingsgraad is een onbekende variabele, die een rechtstreekse impact heeft op

de te hanteren tarieven. Uiterlijk over twee jaar moeten de tarieven definitief zijn vastgelegd.

Samengevat kunnen we stellen dat bij het exploitatiemodel van de geplande P+R gebouwen in de Antwerpse regio voorlopig de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- gebruikers van het openbaar vervoer krijgen een gereduceerd tarief aangerekend dat dekkend is voor de kosten voor exploitatie en beheer;
- het comfort en gebruiksgemak voor de gebruiker van het openbaar vervoer staat centraal. De P+R moet uitnodigend zijn en prioriteit schenken aan de OV-gebruiker;
- de P+R evolueren naar hubs van duurzame mobiliteit met faciliteiten voor deelwagens, bedrijfsfietsen, laadpunten e.d.m.;
- kleinschalige ondersteunende of commerciële functies kunnen - indien juridisch mogelijk - op het gelijkgrondse niveau worden toegevoegd. Deze functies versterken de attractiviteit en het financieel draagvlak van de P+R en verhogen de sociale controle;
- het betalend parkeren op de P+R vergt een parkeerbeleid en handhaving in de omgeving van deze P+R, om ontwijkings en overlast te beperken. Er wordt niet voorzien in een niet-betalend alternatief voor de huidige (niet-betalende) parkings op de locaties van de huidige P+R's. Concreet betekent dit dat de stad Antwerpen en de betrokken gemeenten parallel moeten beslissen hoe ze omgaan met het parkeerbeleid in de omgeving van de parkeergebouwen. Dit is belangrijk voor de slaagkansen van de exploitatie van de parkeergebouwen.
- het gebruik van P+R wordt aangemoedigd middels parkeergeleiding, informatieborden en communicatie door alle betrokken partners, o.m. De Lijn, het agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de stad Antwerpen, ieder binnen het eigen bevoegdheidsgebied.

Een model voor de exploitatie, het beheer en onderhoud van de P+R's wordt de volgende maanden verder uitgewerkt door BAM en haar partners. Een intensieve samenwerking is immers cruciaal op het vlak van combi-mobiliteit en tarifiering (De Lijn), parkeerbeleid en het integreren van kleinschalige ondersteunende functies (de stad Antwerpen, AWV, gemeente Wommelgem) en promotie van de P+R gebouwen (alle partners).

4. Tot op heden ondersteunt de Vlaamse overheid het fietsdeelsysteem van de nv Blue-mobility, exploitant van de Blue-bikes. Het betreft de ondersteuning van het gebruik van deze fietsen in steden en gemeenten met een derde-betalerovereenkomst. Dit zijn lopende overeenkomsten en de ondersteuning zal ook in 2018 verder lopen om de continuïteit van het systeem te verzekeren. Oorspronkelijk was voorzien om het ondersteuningsbeleid in 2017 te hervormen. De onduidelijkheid die de NMBS creëerde m.b.t. haar toekomstvisie voor Blue-mobility, waar ook De Lijn aandeelhouder van is, maakte dat geen knopen konden worden doorgehakt.
5. De resultaten van het big data analyse project rond ongevallen op de snelwegen en de verdere plannen in dat verband worden toegelicht in mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 259 van 21 november 2017 van de heer Joris Vandenbroucke. Op basis van de veelbelovende resultaten van dit eerste big data onderzoeksproject werd beslist om de hiervoor beschikbare mensen en middelen in 2018 niet te laten starten met het voorgestelde project rond getijvoorspellingen, maar verder in te zetten op onderzoek naar de ongevallen op de snelwegen. De visie van het departement blijft echter om op termijn het gebruik van data analyse technieken breder uit te rollen.
6. Midden 2017 is er een kopgroep 'fietsdata' opgericht waarin AWV, het departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Fietsberaad zijn vertegenwoordigd. Het doel van deze kopgroep is om de interne data m.b.t. fiets uit te wisselen en naar een breder publiek te ontsluiten.

Daarnaast werkte mijn administratie aan het Synergieproject Automatisering. AWW trok het deelproject omtrent MercatorNet, of met andere woorden het ontsluiten en uitwisselen van Geografische data, als open data. Dit deelproject werd gedefinieerd als "het ontsluiten van geografische data volgens Open Standaarden waarbij deze terecht komt op het GeoPunt-platform en aan derden ter beschikking wordt gesteld via het OpenData-platform". Hierbij is niet de manier waarop essentieel, maar wel het feit dat je als entiteit actief werk maakt van de publicatie van open data waarbij maximaal gebruik gemaakt wordt van open standaarden (zoals DATEX II), zodat wordt voldaan aan de Europese richtlijnen, zoals ITS en INSPIRE. Er worden op dit moment reeds diverse datasets ontsloten vanuit de entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Via de website <http://opendata.mow.vlaanderen.be> kan een overzicht worden bekomen van de reeds beschikbare open datasets in relatie tot het thema mobiliteit en openbare werken.

Volgende synergieprojecten werden aangevat ter onderbouwing van de doelstelling van dit deelproject. Deze projecten zijn lopende en worden conform de aanbevelingen uit dit eindrapport uitgewerkt:

- Meten in Vlaanderen/Rijstrooksignalisatie Vlaanderen
- Verkeersbordendatabank (Snelheid Vlaanderen)
- TN-ITS (afgeleide data uit verkeersbordendatabank, o.a. snelheidsregimes)
- Wegenregister
- VisuRis