

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1215
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 18 juni 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Agentschap Wegen en Verkeer - Activiteitenverslag 2017

Begin deze maand werd het activiteitenverslag van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gepubliceerd. Daarin staat hoe AWV zijn zes vooropgestelde doelstellingen heeft gerealiseerd. Deze doelstellingen waren:

1. 70 miljoen investeren in fietspaden;
2. alle middelen uit de opbrengsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens aanspreken en investeren;
3. de nodige stappen vooruitzetten in de ontwikkeling van projecten die de doorstroming van De Lijn verhogen;
4. tegen half 2018 minstens 50 nieuwe trajectcontroles uitrollen;
5. belangrijke stappen zetten in de mobiliteit rondom Antwerpen;
6. de administratieve afwikkelingen voor projecten verkorten.

De inleiding van het verslag doet geloven dat de doelstellingen en de bijbehorende budgettaire ambities werden gehaald.

Toch heb ik een heleboel vragen bij het lezen van dit activiteitenverslag.

1. Zo staat er te lezen wat er aan middelen werd voorzien voor verschillende taken van AWV. Het eerste bedrag dat opduikt, is 10 miljoen euro voor het Fietsfonds. In het verleden werden de beschikbare middelen nooit volledig ingezet.

Kan de minister een overzicht geven van de projecten, met de bijbehorende kostprijs, die met de middelen van het Fietsfonds in 2017 werden gerealiseerd?

2. Voor 2018 is er opnieuw in 10 miljoen voorzien voor het Fietsfonds.

Kan de minister een overzicht geven van de projecten die met deze middelen zullen worden gerealiseerd in 2018? Graag een overzicht van alle geplande projecten met daarbij een stand van zaken, de geraamde projectkosten en de timing die men nastreeft voor de realisatie.

3. Verder maakt het verslag een onderscheid tussen middelen die in 2017 werden besteed aan 'regulier onderhoud' (166 miljoen) en 'investeringen en structureel onderhoud' (332 miljoen).

Kan de minister het verschil tussen beide posten toelichten en aangeven wanneer een onderhoudsnood onder het ene dan wel onder het andere gebudgetteerd wordt?

4. In hoeveel middelen is er voor 2018 voorzien voor 'regulier onderhoud' en voor 'investeringen en structureel onderhoud'?
5. De minister gaf de afgelopen weken nogmaals te kennen dat hij het budget voor de doorstroming verhoogd heeft. De directeur-generaal van De Lijn had het over een budget van 18 miljoen dat ruim onvoldoende is om de noden aan te pakken. Volgens het activiteitenverslag werd er in 2017 echter maar voor 12,6 miljoen euro geïnvesteerd in de doorstroming van openbaar vervoer.
 - a) Kan de minister aangeven waarom het volledige budget van 18 miljoen in 2017 blijkbaar niet werd opgebruikt?
 - b) Kan de minister een overzicht geven van de projecten die met dit budget gerealiseerd zijn? Graag per project ook de kostprijs.
6. Voor 2018 is er in een doorstromingsbudget van 51 miljoen voorzien. Dat lijkt een grote verhoging, maar twee derde van het budget gaat naar slechts twee projecten: 20 miljoen voor de Ringtrambus rond Brussel en 18 miljoen voor de aanleg van een busbaan in Hasselt (De Standaard, 18 juni 2018). Zo blijft er slechts 13 miljoen over om het openbaar vervoer in de rest van Vlaanderen, wat nog minder is dan de 18 miljoen die volgens De Lijn ruim onvoldoende is.

Daarom graag een overzicht van de projecten die werden ingepland voor 2018 om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren, met het bijbehorende budget per project;

7. De middelen uit de kilometerheffing voor vrachtwagens gaan onder andere naar investeringen in wegen. Daarnaast is er in 36 miljoen voorzien voor projecten om vrachtwagens veiliger en milieuvriendelijker te maken. In de pers was te lezen dat de middelen hiervoor nog niet volledig werden besteed. Voor het milieuvriendelijker maken van vrachtwagens werd amper 10 miljoen aan subsidies uitgereikt.
 - a) Wat is er gebeurd met de overblijvende middelen uit deze subsidiepot? Worden deze overgedragen naar het volgende jaar, worden deze elders binnen het mobiliteitsbeleid geïnvesteerd en zo ja, waar of worden ze aan de algemene middelen toegevoegd?
 - b) Hoe komt het dat de subsidies voor het veiliger en groener maken van vrachtwagens geen overrompelend succes zijn? Hoe evalueert de minister deze subsidiemogelijkheid?
 - c) In hoeveel middelen voorziet de minister voor 2018 en op welke manier gaat hij ervoor zorgen dat de middelen hiervoor wél volledig worden ingezet voor verkeersveiliger en groenere vrachtwagens?
8. Het activiteitenverslag laat ook weten dat de nieuwe fietsmarkeringen op een twintigtal locaties in Vlaanderen werden aangebracht. De afgelopen jaren werden de fietsmarkeringen op een veelvoud aan locaties verwijderd. Dat leidt tot erg verkeersonveilige situaties voor fietsers. Ik stelde daar in het verleden al tal van vragen over. De aankondiging van de nieuwe markeringen gebeurde met de nodige media-aandacht, maar nu blijkt dat de uitrol ervan blijkbaar geen haast heeft.
 - a) Op hoeveel locaties werden de fietsmarkeringen voor overstekende fietsers de afgelopen jaren verwijderd?

- b) Hoeveel van deze locaties komen in aanmerking voor de nieuwe markeringen?
 - c) Tegen wanneer wil de minister al deze oversteekplaatsen opnieuw in regel stellen met nieuwe markeringen?
 - d) Hoeveel oversteekplaatsen voor fietsers staan er in 2018 gepland om aan te pakken?
9. In het activiteitenverslag blijkt administrateur-generaal Tom Roelants ook vooruit naar 2018. Ook voor dit jaar werden er prioriteiten vastgelegd. Hij omschrijft ze als: verder inzetten op fietspaden, verkeersveiligheid met verkeerslichten en trajectcontroles. Verder gaat AWV de functie van regiomanager verder implementeren en wil hij de wendbaarheid van AWV verhogen. Kan de minister deze doelstellingen verder concretiseren?
- a) Hoeveel middelen zal AWV aan fietspaden besteden in 2018
 - b) Hoeveel trajectcontroles worden er in 2018 uitgerold en heeft de minister er al zicht op waar die gaan komen? Zo ja, kan de minister hier een overzicht van geven?
 - c) Waar wil AWV tegen het einde van het jaar staan met de functie van regiomanager?
 - d) Kan de minister meer toelichting geven bij wat de topman van AWV bedoelt met de wendbaarheid van AWV?

ANTWOORD

op vraag nr. 1215 van 18 juni 2018

van **BJÖRN RZOSKA**

1. In 2017 werd door de verschillende provincies voor 7.274.964,74 euro subsidies aangevraagd. Een overzicht van de verschillende dossiers is in de bijlage terug te vinden. Het resterende budget werd door AWW ingezet voor fietsinvesteringen. Zoals reeds meegedeeld heeft de Vlaamse overheid in 2017 een historisch hoog bedrag – meer dan 103 miljoen euro – geïnvesteerd in de aanleg van fietsvoorzieningen.
2. Voor 2018 voorziet het Agentschap Wegen en Verkeer opnieuw 10 miljoen euro (via 3MH208) om subsidies uit te betalen aan steden en gemeenten. Met de wijziging van de subsidiereglementen (waar nu ook onteigeningen voor Fietssnelwegen voor 50% gesubsidieerd worden; alsook ongelijkgrondse kruisingen van gewestwegen gesubsidieerd kunnen worden) hoop ik dit bedrag ten volle te benutten en dus steden en gemeenten blijvend te ondersteunen in hun aanleg van verbeterde fietsinfrastructuur.

Op dit moment loopt de eerste aanvraagronde waarbij de provincies een gebundelde aanvraag kunnen doen voor een fietsfondssubsidie. In de eerste helft van 2018 werd door 4 provincies subsidieaanvragen ingediend voor 3.132.707,75 euro:

- Antwerpen: 185.166,83
- Oost-Vlaanderen: 1.172.898,01
- Vlaams-Brabant: 1.267.702,39
- Limburg: 506.940,52

Voor de 2e ronde (eind dit jaar) verwacht ik een hoger budget aangezien het de laatst mogelijke aanvraag is van de zittende deputaties. Een overzicht van verwachte projecten kan niet gegeven worden omdat steden en gemeenten soms vertraging oplopen bij de administratieve voorbereiding, waardoor projecten ook bij de provincie vertraging oplopen. Om deze reden rapporteer ik enkel over de projecten waarvan een subsidieaanvraag binnen is.

3. Wanneer er kleine onderhoudswerken nodig zijn aan de weg of rond de weg spreekt men van 'regulier onderhoud'. Dit zijn uitgaven voor het jaarlijks weerkerend onderhoud (vast of repetitief). Dit bestaat o.a. maai- en veegwerken, aanbrengen van wegmarkeringen en winterdienst. Ook de uitgaven voor exploitatie-, onderhouds- en beheerskosten voor wegverlichting, verkeerslichten, verlichte signalering en afbakening, uitrusting van kunstwerken, roodlichtcamera's, ... vallen hier onder. Dit wordt aangerekend op begrotingsartikel MD0-1MHF2AB-WT.

Structureel onderhoud is het vervangen van toplagen asfalt, het herstellen van wegverzakkingen of betonherstellingen die de staat van het wegdek moeten herstellen in hun oorspronkelijke staat. Dit wordt meestal uitgevoerd over enkele honderden meters of kilometers en veroorzaakt vaak extra hinder ten opzichte van kortdurende reguliere onderhoudstaken. De kosten voor deze werken zijn veel hoger dan voor regulier onderhoud. Dit wordt aangerekend op begrotingsartikel MDU-3MHF2AD-WT.

4. In 2018 is 172,64 miljoen euro voorzien voor het regulier onderhoud en wordt er 282,405 miljoen geïnvesteerd in structureel onderhoud en investeringen. Deze informatie is trouwens ook terug te vinden in de memorie van toelichting bij de begroting.
5. In 2017 was het investeringsbudget voor de doorstroming bij AWV 12,6 miljoen euro. De tabel in bijlage geeft een overzicht van alle projecten. Daarnaast werd in 2017 20 miljoen euro voor doorstroming doorgeschoven naar De Werkvennootschap voor de Ringtrambus die deze werken zal uitvoeren. In totaal werd in 2017 dus 32,6 miljoen voorbestemd voor betere doorstroming van het openbaar vervoer in Vlaanderen.
6. De 51 miljoen euro die in 2018 voorzien zijn voor doorstroming zijn opnieuw ten behoeve van de betere doorstroming van het openbaar vervoer. Het klopt dat hier - zoals u aanhaalt - twee grote projecten bij zitten, maar deze projecten worden ook gedaan omdat deze een grote impact hebben op de doorstroming in Limburg en Vlaams-Brabant. Ik kies er immers bewust voor om investeringen te focussen zodat ze de grootste impact hebben, iets wat in het verleden te weinig gebeurde waardoor men niet het gevoel had dat doelstellingen bereikt werden. De tabel in de bijlage geeft een overzicht van de doorstromingsprojecten zoals ze opgenomen zijn in het goedgekeurde GIP.
- 7.
- a) Het subsidiemechanisme inzake verkeersveilig en ecologisch transport is pas eind 2017 in werking getreden waardoor slechts 8.500.000 euro werd herverdeeld vanuit de provisie voor de toekenning van deze subsidies. Normaal gezien is er per kalenderjaar een bedrag voorzien van 36,3 miljoen euro. Voor 2017 (periode 20 november tem 22 december 2017) was het aangevraagde steunbedrag 8.903.239,37 euro. In 2017 werden 707 steunaanvragen positief beoordeeld en uitbetaald voor een bedrag van 8.498.299,68 euro. Vermits het budget 2017 beperkt was tot 8.500.000 euro werd een steunbedrag van 404.939,69 euro (31 steunaanvragen die eind 2017 in de wachtrij stonden voor uitbetaling) doorgeschoven naar 2018 en op het budget 2018 uitbetaald, dit conform artikel 16 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 september 2017.

Dat betekent dus dat het initieel voorziene budget voor 2017 ad 36,3 miljoen euro niet werd benut doordat het subsidiemechanisme pas eind november 2017 in werking trad, maar dat het uitbetaalde bedrag voor aanvragen eind 2017 iets hoger uitviel dan de daarvoor voorziene provisie. Bedrijven wachten tot het einde van het jaar om alles te bundelen en de verwachting is dat dat ook voor 2018 het geval zal zijn. Aangezien 2018 het eerste volledige jaar zal zijn waarin bedrijven hun aanvragen kunnen indienen, zal dat betere inzichten geven in verband met de aanwending van de voorziene budgetten.

Het niet aangewende budget van 2017 (27,5 miljoen euro) is overgedragen naar 2018 en blijft beschikbaar voor de subsidies.

- b) Uit een eerste evaluatie van het subsidiemechanisme na het eerste trimester 2018 bleek dat het nog te weinig bekend was. Daarom werd dit opnieuw onder de aandacht gebracht. Daarnaast schrijft de subsidieregelgeving voor dat er slechts een gebundelde aanvraag per jaar kan gebeuren en dat de bedrijven daardoor waarschijnlijk wachten tot het einde van het jaar om hun aanvraag te doen. Aangezien 2018 het eerste volledige jaar zal zijn waarin bedrijven hun aanvragen kunnen indienen, zullen we begin 2019 een grondiger evaluatie kunnen doen en waar nodig bijsturen.

- c) Per kalenderjaar is er een bedrag voorzien van 36,3 miljoen euro. Het niet aangewende budget van 2017 (27,5 miljoen euro) is via begrotingsruiter overgedragen naar 2018. Mocht blijken dat het budget 2018 alsnog ontoereikend is, kan ik het subsidiemechanisme verder opvolgen/budgetteren, mits akkoord van de Vlaamse Regering uiteraard.

De communicatie waarnaar in de parlementaire vraag werd verwezen vestigde de aandacht opnieuw op het subsidiemechanisme. In de zomer van 2018 wordt de maatregelenlijst opnieuw bekeken met oog op eventuele bijsturing in afwachting van de evaluatie in 2019 die in 7b. vermeld werd.

8.

- a) Exacte aantallen over de locaties waar fietsmarkeringen voor overstekende fietsers werden verwijderd, worden niet bijgehouden door AWW.
- b) Een exact cijfer is hiervoor niet bekend. Het gaat over alle kruispunten waar fietspaden toekomen op een kruispunt en waarbij fietsers dwars over de voorrang een oversteekbeweging moeten maken.
- c) Deze markeringen zullen aangebracht worden tegen eind 2019.
- D. Exacte aantallen worden niet bijgehouden. De inspanningen hiervoor worden gespreid over 2 jaar.

9.

- a) De investeringen van de Vlaamse Overheid worden gebundeld in het geïntegreerd investeringsprogramma. Dit werd goedgekeurd op 27 april 2018.

	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Andere (Centrale afdelingen)	TOTAAL
AWV	19.620.900	13.991.750	18.981.450	19.726.540	7.858.300	3.000.000	83.178.940

Tabel 1: AWW-fietsinvesteringen 2018

- b)
- Eind 2017 kende Vlaanderen 17 enkelrichtings-trajectcontroles waarin Vlaanderen financierde of minstens co-financierde. 4 hiervan zijn op snelwegen gelegen.
 - Eind juni 2018 is het totale aantal gestegen tot reeds 110, met nog steeds 4 installaties op snelwegen en 2 opstellingen mobiele trajectcontrole.
 - 41 extra trajectcontroles, waarvan 3 op snelwegen zijn reeds in uitvoering en zullen in de loop van het 3e of uiterlijk 4e kwartaal van 2018 operatief zijn.

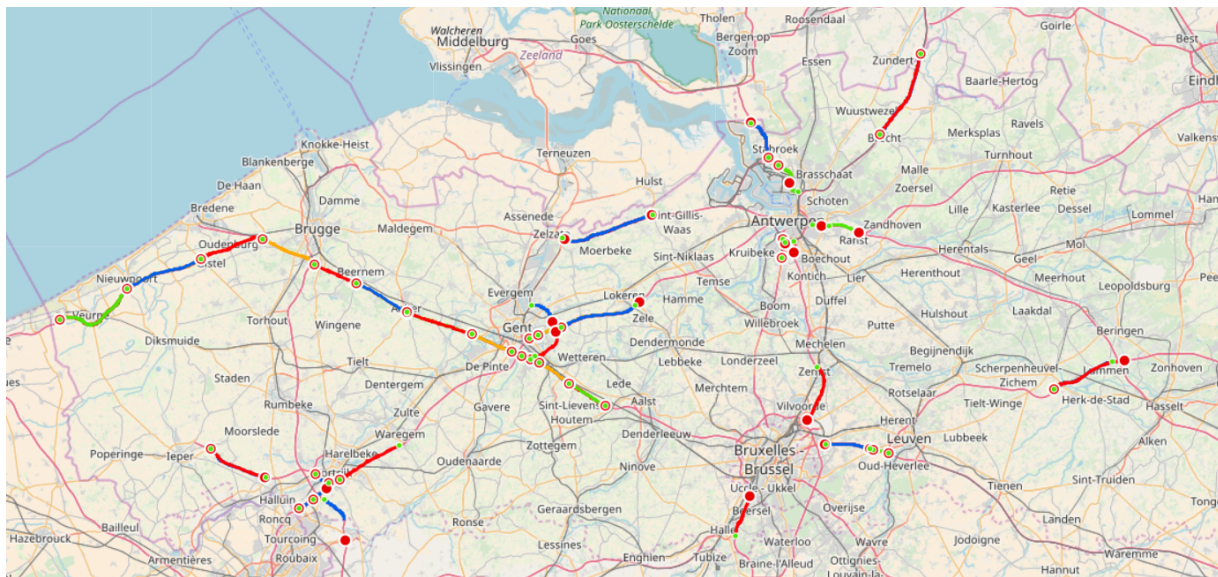
Weldra start AWW de aanpak van 40 extra trajectcontroles (20 wegvakken) op nieuw geselecteerde locaties en bouwt AWW ook nog eens 26 trajectcontroles ter vervanging van oude radar snelheidscamera's.

Locaties: <http://wegenverkeer.be/trajectcontrole>

Tegelijk wil ik het aantal trajectcontroles op snelwegen gevoelig doen stijgen. Ik werk hiervoor samen met de federale wegpolitie die een nationaal gebiedsdekkend ANPR-netwerk bouwt op snelwegen, waarvan ik maximaal hergebruik wil maken voor trajectcontrole. Zo staan er concreet 54 extra trajectcontroles op snelwegen op de

planning. Een beperkt aantal hiervan plant AWW nog dit najaar operationeel te kunnen krijgen.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van de locaties:



- c) De regiomanagers zijn verantwoordelijk voor de samenwerking en communicatie met onze partners. Zij kennen hun partners door en door, luisteren en begrijpen de behoeftes en verwachtingen. Zij zorgen er ook voor dat alle betrokken medewerkers binnen AWW deze behoeftes en verwachtingen kennen en begrijpen. De regiomanagers clusteren hiaten of problemen, maken algemene verbeterplannen op. Voorbeelden van hun opdrachten zijn het mee uitwerken en uitdragen van een mobiliteitsvisie binnen de vervoerregio, de opmaak van de probleemanalyse, het variantenonderzoek en de projectdefinitie bij projecten, het geven van adviezen bij complexe vergunningsaanvragen (RUP/MER/Rooilijnplannen) én de coördinatie op tactisch niveau van investerings- en onderhoudswerken in de regio.

De eerste 10 regiomanagers zijn gestart in februari 2018. 2018 vormt in die zin dan ook een overgangsjaar, waarin we de taken en verantwoordelijkheden van de regiomanagers verder scherpstellen, de positie binnen de organisatie verder uitklaren en de vacante functies (4) invullen. Ondertussen zijn reeds 3 van de 4 vacatures ingevuld en kunnen ook deze regiomanagers binnenkort hun taak opnemen.

- d) Wendbaarheid is één van de vier [kernwaarden van de Vlaamse Overheid](#) en dus ook van AWW. Concreet betekent dit:
- We reageren alert op de ontwikkelingen in de samenleving.
 - We definiëren onze dienstverlening proactief naargelang de noden, wensen en verwachtingen van de klanten en belanghebbenden.
 - We zetten onze talenten flexibel in.

Voor AWW betekent dit snel en flexibel proberen in te spelen op de veranderende behoeftes van onze 'klanten', zoals weggebruikers of steden en gemeenten. Zo zal AWW via de regiomanagers inzetten op een betere klantenrelatie. Voordien lag deze taak deels ook bij de dienstkringeningenieurs, die zowel instonden voor de inhoudelijke

en technische voorbereiding en opvolging van investeringsprojecten, aansturing van wegendistricten en contacten met steden en gemeenten en overige belanghebbenden. Nu wordt het luik ivm relatiebeheer gelegd bij de regiomanagers, die specifiek ook geselecteerd werden op de nodige competenties voor deze functie. De dienstkringingenieurs werden projectmanagers en kunnen zich meer dan vroeger focussen op de inhoudelijke en technische voorbereiding van investeringsprojecten. Er is wel gezorgd voor een goede afstemming en informatiedoorstroming van o.a. de regiomanagers naar de projectingenieurs en vice versa.

Ook naar de burger toe stelt AWV zich flexibel en toegankelijk op. Zo werd een klantendienst opgericht die fungeert als frontoffice en waar alle klachten en meldingen vlot en klantvriendelijk beantwoord worden.