



Vlaams
Parlement

ingediend op **15** (2018-2019) – Nr. 2-I
4 december 2018 (2018-2019)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Bert Maertens en Joris Vandenbroucke
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 2019

en over de beleidsbrief
Mobiliteit en Openbare Werken 2018-2019

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;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

- 15** (2018-2019) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
 - Nr. 2-A t.e.m. 2-H: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
- 14** (2018-2019) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- 12-A** (2017-2018) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
 - Nr. 2: Verslag
- 13** (2018-2019) – Nr. 1: Algemene toelichting
 - Nr. 2: Toelichtingen per programma
- 16** (2018-2019) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof over de begroting
- 21** (2018-2019) – Nr. 1: Meerjarenraming
- 1730** (2018-2019) – Nr. 1: Beleidsbrief

INHOUD

I.	Toelichting door minister Ben Weyts	4
1.	Begroting 2019.....	4
1.1.	Evolutie en inhoudelijke structuurelementen	4
1.2.	Belangrijkste wijzigingen	4
1.3.	De Lijn	7
1.4.	Conclusie.....	8
2.	Beleidsbrief 2018-2019.....	8
2.1.	Inleiding	8
2.2.	Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk	9
2.3.	Verkeersveiligheid.....	13
2.4.	Investeren voor mens en economie.....	14
2.5.	Slagkrachtige overheid	17
II.	Bespreking.....	18
1.	Vragen en opmerkingen van de leden	18
1.1.	Tussenkoms van Mathias De Clercq	18
1.2.	Tussenkoms van Joris Vandenbroucke	19
1.3.	Tussenkoms van Björn Rzoska	21
1.4.	Tussenkoms van Marino Keulen	23
1.5.	Tussenkoms van Annick De Ridder.....	24
1.6.	Tussenkoms van Dirk de Kort.....	26
1.7.	Tussenkoms van Lode Ceysens	28
1.8.	Tussenkoms van Karin Brouwers	28
2.	Antwoorden van minister Weyts.....	29
3.	Replieken.....	36
III.	Bespreking naar aanleiding van het verslag van het Rekenhof over het onderzoek van de Vlaamse begroting voor 2019	37
1.	Vragen en opmerkingen van de leden	37
1.1.	Tussenkoms van Joris Vandenbroucke	37
1.2.	Tussenkoms van Dirk de Kort.....	37
1.3.	Tussenkoms van Karin Brouwers	37
1.4.	Tussenkoms van Björn Rzoska	38
2.	Antwoorden van de minister	38
3.	Replieken.....	39
IV.	Indicatieve stemming	40
	Gebruikte afkortingen	41
	Bijlagen: Zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 8, 15 en 22 november 2018 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2019. 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.

De uitgavenbegroting Mobiliteit en Openbare Werken werd besproken in samenhang met de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2018-2019 (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1730/1).

Op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be zijn de presentaties van minister Ben Weyts over zijn begroting en beleidsbrief als bijlage opgenomen.

I. Toelichting door minister Ben Weyts

1. Begroting 2019

1.1. Evolutie en inhoudelijke structuurelementen

De *minister* zegt dat hij de gewoonte heeft om bij elke begrotingsronde stijgende budgetten te kunnen voorstellen. Dat geldt ook voor de begroting van 2019. De beleidsmiddelen binnen het beleidsdomein MOW stijgen met ongeveer 410 miljoen euro tegenover de begrotingsaanpassing 2018. In vergelijking met de begroting van 2015 werden de beleidskredieten opgetrokken van afgerond 3 miljard euro naar 4,1 miljard euro. Voor de betaalkredieten is er een stijging naar 3,9 miljard euro (zie bijlage 1, slide 2). Dat is een zeer positieve evolutie volgens de minister.

De Vlaamse Regering besliste om de invoering van de inhoudelijke structuurelementen in de begroting gefaseerd te laten gebeuren bij de begrotingsopmaak 2018 en 2019. Bij de laatste is er nog een conversie doorgevoerd bij enkele beleidsdomeinen, zoals bij het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De nieuwe artikelstructuur heeft een herschikking van de artikelen tot gevolg. Gelet op het feit dat vanaf de begrotingsopmaak 2019 alle beleidsdomeinen ingekanteld zijn in de nieuwe structuur, is het mogelijk om de administratieve middelen- en uitgavenbegroting meer thematisch te structureren. Concreet betekent dit dat de artikelen in de administratieve tabel gegroepeerd worden per inhoudelijk structuurelement en niet meer per entiteit, waardoor de presentatie van de kredieten grondig gewijzigd wordt ten opzichte van de voorgaande begrotingsrondes. Het grote voordeel is dat alle kredieten die verband houden met een bepaald thema (ISE) onder elkaar weergegeven worden vanaf de begrotingsopmaak 2019. Dat sluit ook aan bij de toelichting over het klikmodel die in de commissie werd gegeven door het Departement Financiën en Begroting.

In de tabel (zie slide 3) wordt voor de verschillende entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken de evolutie van de beleidskredieten weergegeven. Bijna overal is er een spectaculaire stijging. Ook voor de betaalkredieten is er een serieuze toename (zie slide 4).

1.2. Belangrijkste wijzigingen

De minister focust op de belangrijkste wijzigingen. Het gaat om De Werkvennootschap, de BAM, de onderhoudskredieten, het Departement MOW, de Europese projecten van De Vlaamse Waterweg en het VIF. De budgettaire verschuivingen

moeten samen gelezen worden met de beleidsbrief en zullen de komende maanden voor wat de investeringen betreft, concreet worden in het GIP.

1.2.1. De Werkvennootschap

De beleids- en betaalkredieten van De Werkvennootschap stijgen respectievelijk met 169 en 62,2 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2018. Dat is grotendeels te wijten aan de aanwending van de kredieten op de begrotingsruiter ten belope van 122,1 miljoen euro ten opzichte van 8,1 miljoen euro bij de begrotingsaanpassing 2018. Daarnaast stijgt de machtiging met 45 miljoen euro en wordt er 5 miljoen euro nieuw beleidskrediet uitgetrokken. Daarnaast wordt er vanuit het Verkeersveiligheidsfonds, net zoals voor de BAM, in 5 miljoen euro voorzien voor maatregelen rond verkeersveiligheid gedurende de wegenwerken.

1.2.2. Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

De kredieten van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel vertonen een stijging van 71,2 miljoen euro voor beleidsuitgaven en 67,9 miljoen euro voor betaaluitgaven ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2018. Dat is het gevolg van een stijging van de uitgaven in het kader van de hoofdwerken Oosterweel van 58,4 miljoen euro tot een bedrag van 134,8 miljoen euro. Deze uitgaven – strikt verbonden aan de bouwwerken Oosterweel – worden buiten de begrotingsnormering gehouden. De uitgaven binnen de norm stijgen met 10,8 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2018, enerzijds door een beperkte daling in uitgaven voor voorbereidende werken en studies. Anderzijds wordt, gelet op de uitdagingen van de BAM in het kader van het Toekomstverbond, in een compensatie vanuit de provisie kilometerheffing ten belope van 6,8 miljoen euro voorzien en in een compensatie van 5 miljoen euro vanuit het Verkeersveiligheidsfonds voor flankerende maatregelen rond verkeersveiligheid gericht op de zwakke weggebruiker gedurende de wegenwerken.

1.2.3. Onderhoudskredieten

De kredieten voor onderhoud en onderhoudsbaggerwerken in de havens en de maritieme toegang nemen bij de begrotingsaanpassing 2018 toe met 1,4 miljoen euro. Voor de stijgende energiekosten binnen het Agentschap Wegen en Verkeer wordt bijkomend 3,9 miljoen euro ingeschreven. Daarnaast worden de onderhoudskredieten van dit agentschap met 3,5 miljoen euro verhoogd. Deze bijkomende budgetten komen bovenop de 6,8 miljoen euro waarin reeds extra voorzien was bij de begrotingsopmaak 2018. Dat moet toelaten versneld in te zetten op het onderhoud van de wegen en tunnels.

1.2.4. Departement MOW

– Basisbereikbaarheid

Voor de uitrol van het concept basisbereikbaarheid wordt op het specifieke begrotingsartikel in 17,8 miljoen euro aan beleidskredieten voorzien. Dat is een stijging van 5,9 miljoen euro. Deze middelen zullen aangewend worden zowel voor de ondersteuning van de vervoerregio's als voor (proef)projecten vervoer op maat. Daarnaast zijn er in het bijzonder middelen vrijgemaakt voor de subsidiëring van De Waterbus, georganiseerd door het Havenbedrijf Antwerpen (1,4 miljoen euro).

– Provisie kilometerheffing

De uitgavenprovisie gekoppeld aan de kilometerheffing stijgt in functie van de ontvangsten uit de kilometerheffing. Deze bijkomende middelen worden verdeeld: 18 miljoen euro gaat naar flankerende maatregelen in de transportsector, 45 miljoen euro naar De Werkvennootschap, 6,8 miljoen euro naar de BAM en 5 miljoen euro naar het VIF. Hierdoor blijft een bedrag van 9 miljoen euro aan beleidskredieten over op de provisie kilometerheffing.

– Vlaams Verkeersveiligheidsfonds

De ontvangsten binnen het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds worden bij de begrotingsopmaak 2019 geraamd op 32,8 miljoen euro. Deze bestaan uit de ontvangsten van verkeersboetes (17,9 miljoen euro), afdrachten van de technische keuringscentra (2,7 miljoen euro) en afdrachten en exploitatieoverschotten van instellingen belast met de in het verkeer gebrachte voertuigen (2,5 miljoen euro en 9,6 miljoen euro).

De uitgaven in het Vlaamse Verkeersveiligheidsfonds worden in 2019 op 31,6 miljoen euro geraamd. De belangrijkste uitgavenposten zijn de volgende.

Ten eerste zijn er kleine infrastructurele maatregelen in functie van veilige schoolomgevingen (10 miljoen euro). De minister verwijst naar de regeling die voorzien is in artikel 13 van het ontwerp van programmadecreet (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1746/1). De oproep is gelanceerd en hij hoopt dat de nieuwe gemeentebesturen hierop intekenen. Voor elke euro die de gemeente investeert, legt de Vlaamse overheid één euro bij. In totaal gaat het dus om 20 miljoen euro voor veiligere schoolomgevingen.

Ten tweede wordt er telkens 5.000.000 euro voorbehouden voor investeringen in verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker gedurende en na de werken door zowel de BAM als De Werkvennootschap.

Tot slot wordt er in 8.150.000 euro dotatie voorzien voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Het merendeel van de stijging van ongeveer 450.000 euro ten opzichte van 2018 is gelinkt aan het nieuwe project 'zichtbaarheid in het verkeer'. De overige uitgaven zijn onder meer voorzien voor CARA en subsidies verkeersveiligheid.

– Sluis Terneuzen en Hedwige-Prosperpolder

Voor de nieuwe Sluis Gent-Terneuzen is er in een jaarlijkse bijdrage van 59.500.000 euro voorzien die in 2019 aangevuld wordt met de tussenkomst vanuit het Havenbedrijf Gent ten bedrage van 25.669.000 euro. Dat bedrag zal overgemaakt worden aan Nederland. Het VAK van de jaarlijkse bijdrage zal zoals afgelopen jaren komen vanuit de FFEU-middelen.

Bij de begrotingsaanpassing 2018 werd in 22.000.000 euro voorzien voor de verwerving van de Hedwige-Prosperpolder. Voor 2019 wordt voorlopig een afrekening van 5.000.000 euro verwacht. Het ingeschreven VEK daalt bijgevolg met 17.000.000 euro.

– Stationsomgeving Mechelen

Gelet op de versnelling van de betalingen eind 2017, wordt het krediet in het kader van de uitvoering van de overeenkomst rond de heraanleg van de stationsomgeving Mechelen naar beneden bijgesteld met 3,8 miljoen euro. Over de jaren heen gezien is dat een budgetneutrale operatie.

1.2.5. *Europese projecten Vlaamse Waterweg*

De beleidskredieten van De Vlaamse Waterweg stijgen in de begrotingsopmaak 2019 met 31,5 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2018. Dit is het gevolg van de bijkomende uitgaven in het kader van de werken voor het Seine-Scheldeproject.

1.2.6. *Vlaams Infrastructuurfonds*

De beleidskredieten van het Vlaams Infrastructuurfonds dalen met 32,1 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2018. Deze daling is grotendeels te wijten aan de budgetneutrale overdracht van kredieten van het VIF naar de algemene begroting van MOW. In het kader van de prestatiebegroting worden immers enkel nog de effectieve investeringskredieten behouden op het VIF.

Daarnaast wordt er binnen het VIF 35 miljoen euro vrijgemaakt voor de vergroening van de bussen. Binnen het VIF blijft tot slot nog een investeringsbudget van 19,3 miljoen euro beschikbaar waarmee snel ingespeeld kan worden op investeringsopportuniteiten.

1.3. De Lijn

De beleidskredieten van De Lijn stijgen globaal met 35,2 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2018.

1.3.1. *Investerings De Lijn*

Een belangrijk deel van deze stijging is het gevolg van het wederom optrekken van de investeringskredieten bij De Lijn. De versnelde vergroening van de busvloot wordt onverminderd voortgezet: in 2018 werd reeds een extra krediet ingeschreven van 20 miljoen euro. In 2019 bedraagt dit extra krediet voor de vergroening van de bussen zelfs 28,9 miljoen euro, waarvan 14,9 miljoen euro wordt voorzien vanuit het Klimaatfonds. Dat komt voor alle duidelijkheid nog bovenop de 35 miljoen euro waarin is voorzien binnen het VIF. In totaal zal er in 2019 maar liefst ruim 300 miljoen euro geïnvesteerd worden bij De Lijn (zie slide 8). Vervolgens wordt er in bijkomende middelen voorzien ten belope van 12 miljoen euro voor onder meer noodzakelijke onteigeningen in het kader van Spartacus.

1.3.2. *Exploitatie De Lijn*

Inzake de kostendrijvers leiden het actualiseren van de index en de parameters in de indexeringsmechanismen voor brandstoffen, exploitanten en leerlingenvervoer tot een toename van de uitgaven van De Lijn met 21,3 miljoen euro. Deze worden bijgepast via de exploitatietoelage.

In 2019 wordt de laatste stap gezet van het efficiëntietraject dat bij de regeringsformatie werd beslist. Dat doet de uitgaven dalen met 7 miljoen euro. De Lijn komt daarmee aan het eindpunt van wat een broodnodige interne efficiëntieoefening was met het oog op de benchmark in 2020. Dat was cruciaal voor het voortbestaan van het bedrijf op lange termijn. De minister stelt dat hij altijd heeft gezegd dat er twee grote oefeningen worden gemaakt: zorgen dat De Lijn slanker en efficiënter wordt zodat De Lijn de benchmark in 2020 kan doorstaan met de private sector en daarnaast resoluut meer investeren in meer rollend materieel en in een upgrade van het aanbod van De Lijn en de dienstverlening. Najaar 2018 werd de capaciteit van de drukste lijnen opgedreven. Dat extra aanbod wordt doorgetrokken en verhoogd in 2019. Hiervoor wordt de exploitatietoelage verhoogd met 7,5 miljoen euro. Tijdens de begrotingsaan-

passing 2018 werd een budget voor bijkomende minder-hindermaatregelen ten belope van jaarlijks 1,5 miljoen euro toegevoegd. Dat wordt doorgetrokken in 2019.

De stijging van de eigen ontvangsten van De Lijn wordt voorlopig ingeschat op 4.000.000 euro en zal geëvalueerd worden bij de begrotingsaanpassing 2019. Deze stijging is enerzijds het gevolg van de tariefindexatie die zal volgen in februari 2019 en anderzijds een hoeveelheidseffect omdat het aantal betalende reizigers blijft stijgen.

1.4. Conclusie

De minister is zeer blij dat de huidige Vlaamse Regering bij bijna elke begrotingsronde van Mobiliteit een van de absolute speerpunten heeft gemaakt. Zijn uitgangspunt was daarbij dat hij streng wil zijn voor de werking van Mobiliteit en Openbare Werken, maar dan wel om maximaal te kunnen investeren. De Lijn bewijst dat, aldus de minister.

Op die manier worden in een recordtempo en met recordbudgetten voor alle modi de infrastructurele achterstand en de missing links weggewerkt. De budgetstijging van meer dan 35 procent – in één legislatuur van 3 miljard euro naar 4,1 miljard euro – was hiervoor cruciaal. Het heeft ruimte gecreëerd voor tal van beleidsinitiatieven. Daarvoor verwijst de minister naar de beleidsbrief.

2. Beleidsbrief 2018-2019

2.1. Inleiding

De *minister* stelt zijn laatste beleidsbrief van deze legislatuur met enige trots en bescheidenheid voor. De investeringsbudgetten voor Mobiliteit en Openbare Werken zijn historisch hoog. Er wordt geïnvesteerd in alle vormen van vervoer. Verder werden een aantal investeringsprojecten vlot getrokken: het Oosterweel-project, verdere stappen in het Spartacusdossier en in complexe dossiers zoals de tweede zeesluis in Zeebrugge, de extra containercapaciteit in Antwerpen, de ring rond Brussel enzovoort. Dat is het resultaat van een andere aanpak: vroeger nam de overheid een beslissing en organiseerde vervolgens inspraak en informatie, met de klemtoon eerder op informatie. Nu wordt er eerst ruim inspraak georganiseerd om vervolgens te komen tot een maximaal gedragen beslissing, om van daaruit resoluut te kunnen doorstomen naar de uitvoering, zonder juridische en andere obstakels.

De investeringen laten toe om werk te maken van een multimodaal mobiliteits-systeem. Het gaat om combimobiliteit gepaard met grote investeringen in infrastructuur. Bij combimobiliteit gaat het over investeringen in openbaar vervoer afgestemd op de vraag, extra fietsinvesteringen, investeringen in de waterweg voor het goederenvervoer en combiparkings.

De minister betreurt dat hij voor de beleidsbrief gebonden is om dezelfde indeling te volgen als de beleidsnota. Dat laat geen ruimte voor voortschrijdende inzichten. Hij volgt dus noodgedwongen in de presentatie de vier grote hoofdstukken van de beleidsnota: een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk; verkeersveiligheid; investeringen voor mens en economie; een slagkrachtige overheid.

2.2. Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk

2.2.1. SD1. *We verplaatsen ons tijds- en kostenefficiënt*

– Combimobiliteit

De minister zegt dat hij een duidelijk beleid rond combimobiliteit voert, waarbij verschillende vormen van vervoer elkaar aanvullen. In het verleden was dit te weinig het geval en werden ze uitgespeeld als concurrenten. Goed verknoopte multimodale netwerken zijn noodzakelijk, zowel voor een goede combimobiliteit in het personenvervoer, als combimobiliteit in de logistiek. Zo ontstaan er meer keuzemogelijkheden voor de reizigers, ondernemingen en verladers. Een sterk geïntegreerd vervoerssysteem maakt de mobiliteit robuust. Zelfs bij verstoring zijn er alternatieven voor reizigers en gebruikers van deze netwerken.

Met het ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid wil hij de huidige regelgeving inzake het mobiliteitsbeleid en het personenvervoer moderniseren, met meer focus op de vraag. Het voert het begrip basisbereikbaarheid in in de Vlaamse regelgeving, waarbij het vraaggestuurde aspect, de gelaagde structuur en een globale mobiliteitsvisie en mobiliteitsregie de meest kenmerkende karakteristieken zijn. Het ontwerp van decreet werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018. Op 26 oktober 2018 werd het een tweede keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Hij wacht nu op het advies van de Raad van State. Na de definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering zal het ontwerp van decreet worden ingediend bij het Vlaams Parlement.

Het voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer – het zogenaamde Taxidecreet – werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 april 2018. Doelstelling is de taxiregelgeving moderniseren en de taxi uit te spelen als een meer aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel. Tot op heden wordt het als een occasioneel vervoersmiddel of een vervoersmiddel voor de elite gezien. Er wordt een gelijk speelveld gecreëerd, waarbij innovatie ingang vindt, zonder daarbij de kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid van de dienstverlening uit het oog te verliezen. Het nieuwe kader laat bovendien toe dat het taxivervoer wordt ingeschakeld in het vervoersconcept van de basisbereikbaarheid. De Vlaamse Regering ontving recent het advies van de Raad van State. Dit wordt nu verder bekeken in de schoot van de Vlaamse Regering met het oog op een definitieve goedkeuring en de indiening bij het Vlaams Parlement.

– Fiets

Het Vlaams Fietsbeleidsplan (2016) wil met een gericht beleid het potentieel van de fiets maximaal verzilveren. Er wordt gekozen voor een positieve aanpak in plaats van een antiautobeleid door toekomstige fietsers uit hun wagen te lokken met concrete troeven. De Vlaamse overheid moet daarvoor niet alleen zachte, maar ook harde argumenten gebruiken.

De uitvoering van het fietsbeleidsplan wordt voortgezet. Fietsbeleid, fietsinfrastructuur en fietscultuur worden op een integrale manier aangepakt. Dat gebeurt onder meer door voldoende investeringskredieten, de uitbouw van fietssnelwegen, parkeerfaciliteiten voor fietsers op belangrijke mobiliteitsknooppunten enzovoort.

De aanleg van kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur blijft een prioriteit. In 2017 werd de kaap van 100 miljoen euro aan fietsinvesteringen gerond. Het GIP

2018 voorziet in 110 miljoen euro aan fietsinvesteringen. Ook voor 2019 voorziet de minister in een verder groeitraject.

De afgelopen vier jaar werd 800 kilometer fietspad aangelegd en heraangelegd. Maar belangrijker als graadmeter dan de lengte aan fietspaden, is het budget, volgens minister Weyts. Zogenaamde missing links worden aangepakt, onder meer door de aanleg van fietstunnels en -bruggen. Het zijn kostelijke investeringen, maar ze zijn uitermate belangrijk om een alternatief te bieden voor het woon-werkverkeer.

Op 15 maart 2018 tekende de minister het ministerieel besluit waarin de 119 fietssnelwegen in Vlaanderen werden vastgelegd. Er werd een aantrekkelijke subsidieregeling uitgewerkt voor de realisatie van deze fietssnelwegen. Daarnaast werd ook de subsidie voor andere lokale fietsinfrastructuur binnen het Fietsfonds verhoogd.

De fiets krijgt ook een belangrijke plaats binnen het concept basisbereikbaarheid en het vervoer op maat, dat vorm zal krijgen binnen de vervoerregio's. Hij verwijst naar de integratie van Blue-bike in het abonnement van De Lijn (zie *Vragen om Uitleg* VI.Parl. 2018-19, nr. 133).

– Pendelfonds

Tijdens deze legislatuur werden vier oproepen van het Pendelfonds gelanceerd. Bij de negende oproep, gelanceerd in 2015, werden 35 subsidiedossiers goedgekeurd. Ze waren goed voor ongeveer 2,4 miljoen euro, uitgekeerd in 2016. De tiende oproep werd begin 2017 gelanceerd. Voor deze oproep kregen 36 bedrijven en instellingen – alle gelegen in een congestiegevoelige regio – een subsidie toegekend, goed voor een totaal subsidiebedrag van meer dan 2,5 miljoen euro. Eind 2017 werd de elfde oproep gelanceerd. 66 bedrijven en instellingen ontvangen een subsidie, goed voor een totaal subsidiebedrag van ongeveer 3,2 miljoen euro. Bij de twaalfde oproep lag de focus op de fiets met specifiek bedrijfsfietsen voor ondernemingen en een tussenkomst in de fietsvergoeding.

– Doorstroming

De Vlaamse overheid blijft ook investeren in een betere doorstroming. Hoogwaardig openbaar vervoer koppelt hoog comfort aan een hoge capaciteit en een commerciële snelheid. De minister maakt 10 miljoen euro extra vrij om tram- en trambuslijnen uit te rusten met nieuwe technologieën die de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren via slimmere verkeerslichtenbeïnvloeding.

Het budget van de taskforce Doorstroming is fors opgetrokken. Voor 2018 gaat het over een totaalbedrag van 51 miljoen euro. Dat is bijna een verdrievoudiging van het budget aan het begin van de legislatuur. 13 miljoen euro gaat verspreid naar verschillende, relatief kleinere doorstromingsmaatregelen. In dat bedrag zitten bijvoorbeeld de diverse maatregelen op de geselecteerde assen uit de corridorstudies die in 2015 opgestart zijn.

Er wordt ook geïnvesteerd in twee grotere dossiers: 20 miljoen euro voor de infrastructurele doorstromingsmaatregelen voor de ringtrambus en 18 miljoen euro voor een verbetering van de doorstroming op de verbinding Hasselt-Maasmechelen.

De doorstroming van het openbaar vervoer op de lokale wegen wordt een belangrijk aandachtspunt binnen de vervoerregio's. De Lijn maakt in het najaar

van 2018 een doorstromingsnota per vervoerregio, waarin de belangrijkste knelpunten worden opgesomd. Op basis van de shortlist van OV-knelpunten zullen de vervoerregio's hun prioriteiten voor de OV-corridors en andere doorstromingsmaatregelen aanduiden.

– Verknoping

Wat betreft het beter verknopen van netwerken om tot een betere combimobiliteit te komen, meldt de minister dat de afgeronde park-and-ridestudie in de Vlaamse Rand een aantal quick wins heeft opgeleverd. De Werkvennootschap is ondertussen aan de slag gegaan om deze mobiparkings aan te leggen. Een aantal mobiparkings in de GEN-zone worden opgenomen binnen de gewestelijke cofinanciering van de Vlaamse spoorprioriteiten. Zo wil hij in samenwerking met de NMBS versneld nieuwe infrastructuur voor openbaar vervoer realiseren. Dat zorgt voor een verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingen aan 45 tram- en treinstations rond Brussel. Op korte termijn – in de komende drie jaar – komen er al 1905 extra plaatsen voor de auto en meer dan 2000 extra plaatsen voor de fiets, verspreid over 14 locaties. Zo ontstaan er grotere combiparkings.

Maar ook gedeelde mobiliteit is belangrijk. Het aantal autodelers is gestegen van 28.000 naar 37.000 en het aantal fietsdelers van 200.000 naar 271.000. Gedeelde mobiliteit zit dus in de lift. De minister vindt het cruciaal om acties te ondernemen om dit verder een boost te geven, zoals gebeurde door het overnemen van Blue-bike.

– Kilometerheffing

De kilometerheffing voor vrachtwagens werd in de commissie meermaals besproken, inclusief de monitoring van het ontwijkingsverkeer. Dat heeft geleid tot een toevoeging van een aantal wegsegmenten in het tolnetwerk. Wat betreft de wegenheffing voor lichte voertuigen loopt er een studie om het dossier beslissingsklaar te maken voor de volgende Vlaamse Regering.

2.2.2. SD2. Sterke en betrouwbare netwerken

Een volgende doelstelling in het mobiliteitsbeleid handelt over de noodzaak aan betrouwbare netwerken.

– Recordinvesteringen in Vlaanderen

Recordfiles kunnen volgens de minister enkel beantwoord worden met recordinvesteringen. Op de R1 zijn de Oosterweelwerken (3,5 miljard euro) geen dag te vroeg opgestart. De gestegen filezwaarte van 2017 kan in belangrijke mate toegeschreven worden aan het verkeersinfarct op de ring rond Antwerpen: de ochtendfiles stegen met 14 procent en de avondfiles met 18 procent. Op de R0 stegen de ochtendfiles met 7 procent en de avondfiles met 5 procent. Intussen startten ook de eerste werken aan de ring rond Brussel: een recordinvestering in 20 kilometer ringweg, 60 kilometer fietsinfrastructuur – mogelijks ondertussen 90 kilometer – en 60 kilometer nieuwe tramsporen (3 miljard euro).

– Wegen

Het wegwerken van de historische achterstand in het onderhoud op de snelwegen werd deze legislatuur afgerond. De focus werd vervolgens gelegd op het wegwerken van de achterstand op de gewestwegen. De doelstelling is om onderhoudswerken en verbeteringswerken zo veel mogelijk te laten samengaan. Dat verhoogt de maatschappelijke aanvaarding. Bij onderhoudswerken wil de

minister ook telkens de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeteren. De ambitie is dat elke werf het wegsegment vlotter én veiliger achterlaat.

In 2016 en 2017 werden hiervoor al extra inspanningen geleverd. In 2014 was er een budget van 170 miljoen euro voor het onderhoud van de gewestwegen en autosnelwegen. Dit budget werd in 2018 opgetrokken naar 230 miljoen euro recurrent. Daardoor kan de volgende jaren de historische onderhoudsachterstand op gewestwegen integraal worden weggewerkt.

– Netwerken

Parallel aan de procedure voor de goedkeuring van het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid en de bijhorende uitvoeringsbesluiten wordt najaar 2018 de vervoerregiowerking opgestart. Dat is een erg ingrijpende oefening. De ambtelijke vervoerregio's worden in het najaar van 2018 samengeroepen. Een eerste bestuurlijke vergadering met de mandatarissen van de nieuwe lokale besturen kan vervolgens plaatsvinden begin 2019. Er worden verschillende teams samengesteld om de verschillende netwerken uit te werken. Zo zijn er onder meer teams rond fiets- en waterwegen. Naast de opmaak van de netwerken, wordt er ook gekeken naar de minimumvereisten van ieder netwerk. De Lijn zal al tegen eind 2018 in elke vervoerregio zorgen voor een ontwerp van kern- en aanvullend net. Dat zal voor advies en verdere besluitvorming worden voorgelegd aan de vervoerregioraden.

Wat betreft het wegennetwerk wordt er momenteel werk gemaakt van een voorstel van (bijgesteld) netwerkconcept voor heel Vlaanderen. Het doel van het bijgestelde netwerkconcept is een verbeterde doorstroming op het wegennet (zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet), een efficiënte afwikkeling van de verschillende vervoersstromen, maar ook een veilig gebruik van het wegennet.

Ook wordt er een overzicht opgemaakt van de mogelijke mobipunten met hun bijhorende typologie en hun inrichtingsprincipes. Uitgangspunt is een uniforme, herkenbare uitrol over heel Vlaanderen. Vanuit het mobipunt kan makkelijk de overstap worden gemaakt tussen verschillende vervoersmodi (openbaar vervoer, deelauto, fiets en particuliere wagens). Hiervoor wordt in 17,8 miljoen euro aan beleidskredieten voorzien. Dat bedrag dient ter ondersteuning van de vervoerregiowerking en zal gebruikt worden voor de financiering van de regionale vervoerregioplannen, initiatieven voor Vervoer op Maat en de uitrol van de mobiliteitscentrale.

– Geïntegreerd investeringsprogramma

De minister nam eerder het initiatief om de verschillende investeringsprogramma's niet meer individueel te laten opmaken, maar vanuit een omvattende en volledige benadering: één GIP waarin alle investeringen samengezet worden en waarin middelen aan beleidsprioriteiten gekoppeld worden. De werkwijze om hiertoe te komen zal de minister eind 2018 verankeren in een omzendbrief.

– Openbaar vervoer

Ook op het vlak van het openbaar vervoer zijn er recordinvesteringen: naast de investeringen in doorstroming (cf. supra) zijn er investeringen in nieuwe trams. Deze legislatuur worden 860 bussen, 110 trams en (voor het eerst) 14 trambussen besteld. De vergroening en de beoogde daling van de gemiddelde leeftijd van de busvloot wordt zo gevoelig versneld. Het gevolg is dat tegen 2025 in stedelijke omgevingen enkel nog groene voertuigen zullen rijden.

Om deze doelstelling te halen worden niet alleen de investeringsbudgetten van De Lijn verder opgetrokken, maar wordt er ook voorzien in een specifieke portefeuille binnen het VIF, ten belope van 35 miljoen euro.

Voor het eerst gaan er Vlaamse middelen naar spoorinfrastructuur: 100 miljoen euro gaat naar elf Vlaamse spoorprioriteiten. Tijdens het Overlegcomité van 7 november werden de uitvoeringsovereenkomsten getekend. De ondertekening werd gekoppeld aan de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomsten om zeker te zijn van de mondelinge engagementen.

- Slimme netwerken

De administratie werkt aan een ITS-actieplan. De minister hoopt dit zo snel als mogelijk te kunnen afronden. Intussen lopen meerdere projecten zoals Mobilidata. Dat zal hij samen met minister van Innovatie Philip Muyters ter goedkeuring voorleggen aan de Vlaamse Regering. Het is een gezamenlijk project gericht op de grootschalige uitrol van succesvolle technologieën.

2.3. Verkeersveiligheid

2.3.1. SD3. Een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

- Vlaams verkeersveiligheidsplan

De minister dankt de commissie voor de goede samenwerking over partijgrenzen heen. Er werd, vertrekkende van de zogenaamde 'schande van de 400' (verkeersdoden) in 2014 ondertussen heel wat gerealiseerd. In 2017 daalde het aantal ongevallen met dodelijk gewonde verkeersslachtoffers tot 285. Dat gaf uiteindelijk aanleiding tot 302 dodelijke slachtoffers. De cijfers voor 2018 evolueren ook in de goede richting. Daar wordt blijvend verder op ingezet, in de wetenschap dat elke verdere daling exponentieel meer inspanningen vraagt. De minister overweegt een bijkomend initiatief om nog meer maatschappelijk draagvlak te krijgen om het aantal verkeersdoden te doen dalen. Omdat de uitvoering van het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan nog voor het zomerreces uitgebreid werd besproken in de commissie, zal hij op dit onderdeel minder diep ingaan. Er werd een geïntegreerd verkeersveiligheidsplan opgemaakt. Er zijn de overgehevelde bevoegdheden inzake verkeersveiligheid die onmiddellijk ter hand werden genomen, ondanks bevoegdheidsconflicten. Dat heeft niet belet dat de minister werk heeft gemaakt van de rijopleiding en de sensibilisering.

- Actieplan voor veiligere verkeerslichten/verkeerslichtenregeling

Er werd verder werk gemaakt van de uitvoering van het actieplan voor veiligere verkeerslichten. Ondertussen werden op basis van een screening al 389 lichtengeregelde kruispunten aangepast. De federale minister van Mobiliteit werd gevraagd om de wegcode aan te passen zodat het principe van 'vierkant groen' kan worden ingevoerd. Er wordt momenteel gewerkt met proefprojecten omdat er geen wettelijke basis is voor een veralgemening.

- Veilige wegen en kruispunten

Het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid maakt elk jaar een dynamische lijst van gevaarlijke punten op basis van de meest recente ongevallencijfers. Met deze nieuwe aanpak wil de minister slimmer en sneller werken.

Op basis van de dynamische lijst van 2018 werden quick wins gepland op 44 locaties, zoals verkeerslichtenregelingen conflictvrij maken of de plaatsing van

een afscherpende constructie. De minister streeft ernaar om al deze kleine ingrepen uit te voeren tegen eind 2018.

Op 61 locaties was al een structurele ingreep gepland om de verkeersveiligheid duurzaam te verbeteren. Deze ingrepen worden opgenomen in het meerjarig investeringsprogramma van AWV. Dat geldt ook voor de resterende 22 historische zwarte punten die werden behouden uit de statische lijst van gevaarlijke punten van 2002. Deze ingrepen worden medegefinancierd met middelen afkomstig uit het Verkeersveiligheidsfonds. Er wordt hiervoor bijkomend een bedrag van 65 miljoen euro ter beschikking gesteld.

Specifiek voor schoolomgevingen voorziet de Vlaamse Regering vanaf 2019 in een nieuw ondersteuningsmechanisme waardoor men de nieuwe gemeentebesturen wil motiveren om werk te maken van verkeersveilige schoolomgevingen. Dat kan met kleine ingrepen. Hiervoor is in 10 miljoen euro uit het Verkeersveiligheidsfonds voorzien volgens het principe 'één euro voor één euro'. Het gaat dus om in totaal 20 miljoen euro om schoolomgevingen verkeersveiliger te maken (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1746/1 en verslag).

– Informeren en sensibiliseren

In het kader van sensibilisering werd naast de vaste vier grootschalige Vlaamse sensibiliseringscampagnes en de twee doelgroepgerichte campagnes het nieuwe koepelconcept 'beloofd' uitgewerkt. Door middel van concrete beloftes wil de campagne een persoonlijke betrokkenheid en engagement realiseren.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde start een samenwerking met verschillende partners uit de modesector. Sinds 2015 wordt er nagedacht over de mogelijkheden om jongeren meer fluokleding te laten dragen. Dat wordt nu gerealiseerd door meer fluo- en retroreflecterende elementen te laten verwerken in kledij.

2.4. Investeren voor mens en economie

Een derde luik van de beleidsbrief handelt over investeringen voor mens en economie. Het gaat om noodzakelijke investeringen in het beschermen tegen overstroming, in waterbeheersing en het leefmilieu, naast de investeringen in het logistieke netwerk. Deze zijn onontbeerlijk voor de economische groei in Vlaanderen.

2.4.1. SD4. Investeren in mens en leefomgeving

– Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie

De forse investeringen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken komen ook ten goede aan mens en leefomgeving. Een aanzienlijk onderdeel van de werking binnen het beleidsdomein MOW is gericht op de uitvoering van maatregelen inzake het integraal waterbeleid, de waterbeheersing en de klimaatadaptatie. Die zijn misschien niet de meest dankbare want weinig zichtbaar, maar wel broodnodig, zoals investeringen in waterkwaliteit en waterbeheersing.

De aandacht in het verleden voor wateroverlast, verschuift nu ook naar de problematiek van watertekorten. In Nederland en Duitsland beginnen de lage waterstanden de economie parten te spelen. Dat dreigt een reverse modal shift teweeg te brengen, namelijk van logistieke processen van de waterwegen terug naar de weg.

In het kader van het masterplan Kustveiligheid worden maatregelen genomen om de veiligheid te garanderen tot 2050. Onder wetenschappers is er echter steeds meer consensus dat de gevolgen van de klimaatverandering ernstiger zullen zijn dan tot nu toe werd aangenomen. Mogelijk volstaat de huidige aanpak niet en is er nood aan bijkomende maatregelen.

Binnen het complex project Kustvisie wordt een langetermijnaanpak ontwikkeld voor de bescherming van de Vlaamse kust. De Vlaamse Regering heeft de startbeslissing genomen op 22 december 2017 en daarmee werd de onderzoeksfase in gang gezet. Het complex project richt de blik op 2100 en onderzoekt welke maatregelen nodig zijn om de kust te beschermen tegen zwaardere klimaatscenario's.

– Investeren met aandacht voor de leefomgeving

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken neemt zijn verantwoordelijkheid in het kader van het Vlaamse luchtkwaliteitsplan en het Vlaamse klimaatbeleidsplan, beide goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018. Het mobiliteitsbeleid zet concreet in op drie aspecten.

Ten eerste de beperking van het aantal gereden voertuigkilometers. Dit kan door ruimtelijk en maatschappelijk sturend op te treden, bijvoorbeeld door weloverwogen keuzes te maken rond de inplanting van verkeersgenererende projecten en waar nodig de impact te milderen.

Ten tweede wordt ingezet op het verduurzamen van de mobiliteit door te zorgen voor voldoende capaciteit voor een vlotter verkeer en een intensiever gebruik van de alternatieven. Ook de slimme kilometerheffing voor alle lichte voertuigen maakt hiervan deel uit, net zoals het realiseren van goede alternatieven zodat de burger zijn gedrag kan aanpassen.

Ten derde is er de vergroening van het wagenpark. Het gaat om het terugdringen van de werkelijke emissies van dieselloot die ook na 2030 nog zullen rondrijden. De Vlaamse overheid werkt hiervoor actief mee aan de totstandkoming van nieuwe Europese voertuignormen. Binnen de Vlaamse bevoegdheden worden de homologatieprocedure en de daaraan verbonden testprocedures versterkt. Emissiefraude van sommige eigenaars wordt bestreden door in te zetten op de versterking van de periodieke technische keuring en op controles langs de weg, daarbij gebruikmakend van nieuwe technologieën, zoals bij de roetfilterfraude. Verder stimuleert de Vlaamse overheid alternatieve voertuigtechnologieën, wordt de laad- en tankinfrastructuur verder uitgebouwd, en het gebruik van lichte elektrische voertuigen gestimuleerd. Ook met de uitrol van laadpalen op de snelwegparkings neemt Vlaanderen een voorsprong, zeker in vergelijking met het Waalse Gewest.

Een bijzondere vermelding maakt de minister over de ingrijpende vergroening van het wagenpark van De Lijn. Voor de periode 2019-2021 werd in de nodige middelen voorzien voor aankoop van rollend materieel. In een eerste fase zullen minimaal 277 Euro 3-bussen vervangen worden door hybride bussen. De vastleggingen daarvan kunnen gebeuren in 2019 (200 bussen) en in 2020 (77 bussen). Deze hybride bussen zullen in de toekomst omgeschakeld worden om volledig elektrisch te kunnen rijden. Parallel aan de aankoop van deze bussen wordt werk gemaakt van een grootschalige uitrol van de elektrificatie van de busvloot. De minister verwijst naar zijn toelichting bij de begroting 2019. Daardoor kunnen er tegen 2024 925 vol-elektrische bussen operationeel zijn. Op die manier worden de stadskernen volledig emissievrij.

2.4.2. SD 5. Investeren in economische en logistieke netwerken

De vijfde strategische doelstelling heeft aandacht voor de band tussen mobiliteit en economie.

– Investeren inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk

De ESR-beleidskredieten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zijn gestegen van 3 miljard euro sinds het begrotingsjaar 2015 naar 4,1 miljard euro bij de begroting 2019. De middelen worden geïnvesteerd in de weg én in de alternatieven. De Vlaamse binnenvaart stevent in 2018 af op een nieuw recordjaar. In de eerste helft van 2018 steeg de tonnage op de Vlaamse waterwegen met 2 procent en het aantal getransporteerde containers met 6 procent. De binnenvaart wordt dus efficiënter want de stijging van het aantal containers dat wordt vervoerd is groter dan de stijging van de tonnage. Er wordt ingezet op de verdere uitbouw van een sterk transportnetwerk over het water.

Zoals bij de begroting 2019 werd toegelicht, stijgen de beleidskredieten van De Vlaamse Waterweg met 31,5 miljoen euro. Bovendien kan De Vlaamse Waterweg over 81,5 miljoen euro aan extra investeringen beschikken via het FFEU.

De investeringen in de weginfrastructuur kwamen reeds aan bod. De minister zorgt er daarnaast voor dat de tunnels gelegen op het Trans-Europees Netwerk voldoen aan de Europese verkeersveiligheidseisen. In de Vierarmentunnel, de Beverentunnel en de Tijsmanstunnel wordt hiervoor 20 miljoen euro geïnvesteerd.

– Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen

De minister kijkt naar de toekomst van de Vlaamse havens: met de diverse projecten (bijvoorbeeld het complex project realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen, de sluis Terneuzen, de nieuwe sluis Zeebrugge enzovoort) wil hij de economische slagkracht van de havens versterken. Hij wil bedrijven verleiden om bij het vervoer van goederen zo veel mogelijk te kiezen voor de binnenvaart als transportmiddel. De Vlaamse Waterweg nv beheert heel wat watergebonden bedrijventerreinen. Deze moeten meer gebruikt worden voor logistieke processen via het water. Ze worden in concessie gegeven aan bedrijven die de binnenvaart gebruiken voor de aan- en afvoer van grondstoffen of afgewerkte producten.

Voor het actief ontsluiten van bedrijventerreinen op intermodale wijze, wordt onder meer intens samengewerkt met Multimodaal.Vlaanderen en Voka. Multimodaal.Vlaanderen biedt op maat gemaakte adviezen voor het vervoer over water in combinatie met andere vervoersmodi om zo een efficiëntere en goedkopere logistieke weg aan te bieden. Verder probeert het een match te vinden tussen bedrijven die deels leeg varen en andere bedrijven.

Het Departement MOW lanceerde vorig jaar, samen met het Gewestelijk Havencommissariaat en de Vlaamse havenbesturen van Antwerpen, Gent en Zeebrugge, een projectoproep rond hinterlandconnectiviteit. Het doel is de havens te ontsluiten naar het hinterland via het spoor en de binnenvaart. Dat initiatief moet ertoe leiden dat jaarlijks 350.000 vrachtwagenritten worden uitgespaard. Van de 34 ingediende projectvoorstellen werden er uiteindelijk 16 geselecteerd. Voor elke euro die de havens betalen, legt de Vlaamse overheid één euro bij. Voor 2019 is opnieuw in 8 miljoen euro voorzien voor de subsidiëring van projecten die de hinterlandconnectiviteit bevorderen, in samenwerking met de Vlaamse zeehavens.

Naast de gewestelijke cofinanciering van de Vlaamse spoorprioriteiten is ook het 3RX-project zeker het vermelden waard: op initiatief van de Vlaamse overheid is men erin geslaagd dit dossier vlotter te trekken.

– Duurzame logistiek met oog voor innovatie

Innovaties in het beleidsdomein worden van dichtbij opgevolgd. Er worden pilootprojecten uitgewerkt. Eind 2018 werd er ook een sectorconvenant afgesloten voor de binnenvaart, in samenwerking met de ministers Muyters en Crevits.

2.5. Slagkrachtige overheid

Ook inzake een slagkrachtige overheid werden tijdens de legislatuur stappen vooruit gezet. De minister herinnert zich dat hij gek werd verklaard toen hij aan het begin van de legislatuur sprak van een fusieoperatie naar één Vlaamse waterwegbeheerder. Dat is vrij snel gerealiseerd en loopt nu goed, dankzij de medewerking van de entiteiten en het personeel.

2.5.1. SD 6. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale planmatige aanpak

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt planmatig een toekomstvisie geschetst voor de Vlaamse mobiliteit. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en een doorkijkperiode van dertig jaar, en zal zich maximaal aligneren op het klimaatbeleidsplan en de strategische visie van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

2.5.2. SD 7. Wegen op internationaal beleid

Maar de minister focust ook op het internationale beleid zoals het Europese TEN-T-beleid dat ook interessante mogelijkheden biedt voor cofinanciering. Er werden al heel wat middelen ontvangen, maar hij wil hier verder aanspraak op blijven maken.

2.5.3. SD 8. Interne organisatie

De focus op een slagkrachtige overheid gaat hand in hand met de optimalisering van het overheidsapparaat. De voorbereidingen ter uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid noodzaken een andere interne organisatie, gericht op de vervoerregio's. Ook wordt werk gemaakt van het verder optimaliseren van de administratie in functie van de kerntaken. Een derde aspect is de fusie van de drie adviesraden binnen het beleidsdomein: de MORA, de Vlaamse Havencommissie en de Vlaamse Luchthavencommissie. De minister hoopt weldra het ontwerp van wijzigingsdecreet te kunnen voorleggen aan de commissie.

2.5.4. SD 9. Coherente en leesbare regelgeving

Tot slot vermeldt minister Weyts nog kort de regelgeving. De belangrijkste decreten kwamen reeds aan bod. Naar aanleiding van de zesde staathervorming lopen een aantal regelgevende initiatieven om de nieuwe bevoegdheden in de Vlaamse wetgeving te verankeren. Het gaat bijvoorbeeld om de homologatie en technische controle van voertuigen, maar ook de binnenvaartinspectie en dergelijke. In de loop van het najaar 2018 zal de minister nog een ontwerp van verzameldecreet voorleggen dat enkele noodzakelijke aanpassingen doet aan de Vlaamse regelgeving.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkomsst van Mathias De Clercq

Mathias De Clercq stelde vast dat de Vlaamse Regering in het najaar van 2018 een belangrijke keuze maakt tussen een tram of een trambus voor lijn 7 in Gent. De vertramming van het traject is al langer een item en slaat op een heel drukke verkeersas. Open Vld opteert volmondig voor trams. Trambussen kunnen slechts als tijdelijke oplossing in een overgangsfase. Het lid wijst tevens op de zogenaamde trambonus, die impliceert dat alleen al door de aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer het aantal gebruikers groeit met 30 tot 40 procent. Dat is het ultieme doel, met het oog op de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen en op de luchtkwaliteit. De studies hebben lang genoeg geduurd en het lid wil weten wanneer de definitieve keuze wordt gemaakt inzake tramlijn 7.

Het lid noemt het positief dat de opties inzake tramverbindingen voor de nieuwe woonwijk Oude Dokken in kaart worden gebracht en dat er melding wordt gemaakt van de nakende renovatiewerken aan tramlijn 1, een drukbezette as in Vlaanderen. Het belang van een goede samenwerking tussen alle actoren wordt terecht in de verf gezet. De minister wil daarmee een abrupte afsluiting van een lijn, zoals het geval was met tramlijn 4, voorkomen.

Over de belangrijke dossiers van de Verapazbrug en de Meulestedebrug in Gent wordt niets gezegd in de beleidsbrief. Wat is de stand van zaken en de timing? Ook over de herinrichting van de Dampoort, een cruciaal dossier, is niets opgenomen. Mathias De Clercq hoopt dat de Vlaamse overheid de volgende jaren daaraan de nodige aandacht schenkt.

De minister nam duidelijke engagementen op inzake het openstellen van spoorlijn 204 Gent-Zelzate. Het lid vraagt om een goede samenwerking met Infrabel in het zoeken naar Europese middelen. Hoe zal dat gebeuren? Ziet de minister een rol voor het Vlaams Kenniscentrum PPS? Het lid is verheugd over wat op pagina 75 staat over de verleende medewerking inzake de spoorstudie voor de lijn Gent-Terneuzen. Het gaat om het zo belangrijke personen- en goederenvervoer, zeker in het kader van de grensoverschrijdende havenfusie, die volgens Mathias De Clercq mee door de minister is gerealiseerd. Voorts blijft men investeren in het collectief werknemersvervoer, met de pendeldienst van Max Mobiel. Maar voor de haven zou vooral de spoorlijn 204 soelaas kunnen bieden. Dat dossier krijgt dan ook alom steun in de regio en provincie.

Op pagina 23 gaat het over een betere afstemming tussen het aanbod van De Lijn en dat van de NMBS in het kader van het uitrollen van de City Pass. Wat is de stand van zaken? Is het systeem al in gebruik en al dan niet succesvol? Het lid vindt de prijs vrij hoog, zeker in vergelijking met Brussel, Luik of Charleroi. Worden er nog aanpassingen in prijszetting en tariefzone overwogen?

Verder vindt hij het positief dat er volop werk wordt gemaakt van de verdere uitbouw van het netwerk van Blue-bike, dat overgenomen is van de NMBS.

Internationaal krijgen diverse samenwerkingen vorm. In Benelux-verband is er ITS. Er is sprake van de Benelux-ITS-Corridor (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1730/1, p. 82), waarbij het lid enige toelichting vraagt. Hij herinnert aan zijn vraag aan secretaris-generaal Filip Boelaert tijdens een commissiezitting om in het kader van het Verkeersveiligheidsplan ITS op alle niveaus kracht bij te zetten, waarop een positieve reactie kwam (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1659/1)

Het lid wil in de commissie mogelijke strategieën doornemen en ziet alvast mogelijkheden in de introductie van zelfrijdende voertuigen.

De papierloze binnenvaart noemt hij een positief project binnen de Benelux. Het creëert ook een kader voor grensoverschrijdende LZV-zones: lange zware vrachtwagens die meer goederen kunnen vervoeren. Daarvoor bestaat al een Vlaams decretaal kader.

Over de Tractaatweg en de aansluiting met de R4 en het overleg over de regelgeving inzake de estuaire vaart, krijgt Mathias De Clercq nog graag een stand van zaken.

Voor het bundelen van de goederenstromen via het spoor wordt nog gewerkt aan een subsidiemechanisme, zo blijkt uit pagina 76. Op federaal vlak is er al een mechanisme, aangezien het spoor ook federale materie is. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar?

Het Departement MOW heeft in 2017 met het Gewestelijk Havencommissariaat en de gewestelijke havenbesturen van Antwerpen, Gent en Zeebrugge een projectoproep gelanceerd rond hinterlandconnectiviteit. Het gaat erom een modal shift te realiseren in de efficiëntie van de goederenstromen. Het kan leiden tot het vermijden van 350.000 vrachtwagenritten per jaar. Welke projecten zijn daaruit voortgekomen?

1.2. Tussenkoms van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke feliciteert de minister met zijn onderhandelingscapaciteit die jaar na jaar meer middelen realiseert. Die zijn ook broodnodig, stelt hij. In de beleidsbrieven van de voorbije jaren ziet het lid een aantal zaken stevast terugkeren. Ze zouden moeten leiden tot een verbetering van de mobiliteitstoestand in Vlaanderen: de gelaagdheid van het aanbod aan openbaar vervoer, de vraaggestuurde investeringen, meer zeggenschap voor lokale besturen over de organisatie van het openbaar vervoer. Het lid ziet zelf, vooral in stedelijke context, veel heil in de combinatie van openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit. Dat kan het bezit van een eigen wagen in Vlaanderen overbodig maken, meent hij. Een vermindering van het aantal afgelegde autokilometers en een ontkoppeling van bevolkingsgroei en toename van gemotoriseerde mobiliteit acht hij pas mogelijk als dat wagenbezit afneemt. Tegelijk erkent het lid dat er positieve resultaten geboekt zijn voor meer verkeersveiligheid, zoals blijkt uit de zeer positieve cijfers inzake de daling van de verkeersdoden.

De tanker van het vastgelopen mobiliteitsmodel echt keren vergt evenwel een standvastige kapitein die het doel resoluut voor ogen houdt. Dat mist het lid in de beleidsbrief. Het gaat alle kanten op. De tanker blijft varen, maar dat is het dan ook. Zo strookt het niet om enerzijds te pleiten voor een performant openbaar vervoer en om anderzijds het besparingstraject bij De Lijn door te zetten. Of zeggen dat het aantal autokilometers in Vlaanderen moet dalen, en tegelijk bijkomend investeren in beton, voor spitsstroken en dergelijke, en dus in capaciteitsuitbreiding.

OVG 5.3 wijst uit dat, afgezet tegen de voorgaande tien tot vijftien jaar, het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer 2 procent lager ligt bij het afsluiten van de legislatuur dan bij het begin. Het aandeel van de fiets in schoolverkeer ligt ook lager en het aandeel auto in woon-werkverkeer ligt met 70,8 procent iets lager dan in 2017, maar het niveau is nog even hoog als tien jaar eerder. Het lid ziet, alle inspanningen ten spijt, geen duurzame veranderingen in het beleidsdomein.

Over de 800 kilometer fietspaden waarin geïnvesteerd wordt, wil het lid bijkomend graag weten welke daarvan nieuw zijn en welke gerenoveerd. Het geoloket Fiets wordt al vier jaar aangekondigd, maar de deadline is telkens opgeschoven. Het ontbreken ervan maakt dat de meest recente cijfers dateren van 2012-2013 om bijvoorbeeld te beoordelen hoe het staat met het uitrollen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Ook het Rekenhof liet zich daarover kritisch uit. Wanneer mag men een volledige operationalisering van het bewuste geoloket verwachten? Hoe snel kunnen de leden de gedetailleerde resultaten van het OVG 5.3 krijgen?

Op pagina 22 van de beleidsbrief is er sprake van twee mobiliteitscoaches. Ze worden aangesteld om een aanpak op maat van bedrijven uit te werken om werknemers ertoe te verleiden de auto aan de kant te laten staan voor een alternatief. Dat wordt gesitueerd binnen De Werkvennootschap, die specifiek opereert op het operationele en infrastructurele niveau. Waarom moeten die mobiliteitscoaches daarbinnen functioneren? Is dat niets voor het Departement MOW?

Op pagina 23 gaat het over de Green Deal, met betrekking tot gedeelde mobiliteit. De toename van auto- en fietsdelers, respectievelijk van 28.000 naar 37.000 en van 200.000 naar 271.000, en het aantal gedeelde elektrische wagens dat van 40 naar 280 gaat, oogt spectaculair, maar afgezet tegen de doelstellingen van de deal, is er nog een lange weg te gaan. Tegen 2020 zou het aantal autodelers moeten stijgen tot 80.000. Voor fietsdelers streeft de deal zelfs naar 400.000. Hoe wil de minister dat als haalbare kaart hanteren? Voor het aantal gedeelde elektrische auto's streeft men naar een verviervoudiging en dat wordt allicht gehaald.

Het onderzoek naar de uitrol van een systeem van wegenheffing voor personenwagens zou beslissingsrijp zijn. Wat houdt dat in? Zal de volgende Vlaamse Regering in de mogelijkheid verkeren om nog keuzes te maken over gebiedsdekking, tarieven, mogelijke verrekening daarvan in de personenbelasting enzovoort? Of zal de zittende Vlaamse Regering alvast een aantal keuzes vastleggen? Weet men aan het eind van de legislatuur waar het heen gaat?

Ook Joris Vandenbroucke gaat in op lijn 7 in Gent en de afweging tussen trams en trambussen. De afweging voor de bedding loopt. In het najaar 2018 zou een voorkeur uitgesproken worden. Is men eruit? Is de trambus, indien de eerste keuze, een opstap naar trams? Ook hij is helemaal gewonnen voor trams op lijn 7.

In de Septemberverklaring (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 31/1) stelde de minister-president dat De Lijn bijna 27 miljoen euro zou krijgen in 2019 om 1200 groene bussen aan te kopen. Een kleine rekensom leert dat dat niet kan volstaan voor dergelijke aankoop, stelt het lid. Tegelijk had de minister het zeer recent over de aankoop daarvan tegen 2024. Dat spoort niet met de indruk die de woorden van de minister-president nalieten. Is er een plan dat aangeeft wanneer welke bussen worden aangekocht en staat daar een financiering tegenover? Is er een beslissing genomen om die 1200 bussen te financieren in de volgende vijf jaar in het kader van de vergroening van het wagenpark van De Lijn? Kan dat uit het klassieke investeringsbudget van De Lijn, of put men uit het Klimaatfonds of heeft men andere financieringsmechanismen voor ogen?

Met betrekking tot de toegankelijkheid van openbaar vervoer voor personen met een beperking wordt op pagina 43 verwezen naar data uit de vier pilootvervoerregio's. Die moeten leiden tot een zogenaamde haltenota, waarmee elke vervoerregio in de toekomst aan de slag kan met het oog op meer toegankelijke haltes. Hoe ziet de minister de rol van de vervoerregio's in het verder toegankelijk maken van het openbaar vervoer? Het lid denkt dan bijvoorbeeld aan de

reservatieplicht waarvoor de Vlaamse ombudsman een afschaffing in de volgende legislatuur bepleit. Blijft het meer toegankelijk maken van openbaar vervoer een doelstelling op het niveau van De Lijn of kan elke vervoerregio daarmee aan de slag? Zal de minister in de uitvoeringsbesluiten van het decreet Basisbereikbaarheid aangeven wat er wordt verwacht en tegen wanneer? Wordt in een geoormerkt budget voorzien in de vervoerregio dat moet dienen om in aangepast vervoer op maat te voorzien voor mensen met een beperking die het regulier openbaar vervoer niet kunnen nemen omwille van de reservatieplicht en onaangepaste haltes?

In het rollend fonds voor de overkapping van de ring in Antwerpen zou eind 2017 een bedrag van 54,3 miljoen euro toegevoegd zijn. Hoe staat het daarmee? Men verwachtte jaarlijks zowat 100 miljoen euro te kunnen doorstorten naar het fonds. Kan die ambitie waargemaakt worden?

Wat betreft het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd altijd een koppeling gemaakt met het beleidsplan Ruimte Vlaanderen. In dat kader zijn er al een aantal beslissingen genomen. Het lid noemt die koppeling cruciaal, onder meer omdat juist de ruimtelijke wanorde één van de oorzaken is van de mobiliteitsproblemen. De manier waarop we die mobiliteit weer vlot krijgen, is onlosmakelijk verbonden met de manier waarop we omgaan met ruimte in de toekomst, stelt Joris Vandenbroucke. Is die koppeling nog actueel? Wanneer kan het mobiliteitsplan eindelijk besproken worden in de commissie?

Tot slot verwijst de spreker nog naar zijn vooraf ingediende detailvragen over de nieuwe spitsstroken en de Irtis2-borden van De Lijn. Op pagina 27 van de beleidsbrief heeft de minister het over de aanleg van nieuwe spitsstroken op snelwegen met het oog op het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Hoeveel budget zal in 2019 en 2020 gaan naar de aanleg van spitsstroken? Op pagina 37 en 38 gaat het over accurate realtimereisinformatie bij De Lijn. In de gedachtewisseling over het ReTiBo-project van 12 juli 2018 (*Parl.St. VI.Parl. 2017-18, nr. 1673/1*) zei Roger Kesteloot hierover dat de beslissing over Irtis2-borden genomen zou worden tegen eind zomer 2018 met gunning eind 2018 en uitrol in 2019. Over hoeveel borden gaat dit? Hoe lang zal de uitrol duren? Wat is de kostprijs van dit project?

1.3. Tussenkoms van Björn Rzoska

Björn Rzoska stelt dat het klopt dat de minister als onderhandelaar erin is geslaagd historisch hoge budgetten los te krijgen, maar tegelijk nam ook het werk exponentieel toe. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet de langetermijnvisie op mobiliteit vastleggen en dat zou moeten sporen met wat in de beleidsbrief, al van bij het begin van de legislatuur, wordt aangebracht. Het lid stelt vast dat het mobiliteitsplan alsnog op zich laat wachten, hoewel in de vorige beleidsbrief letterlijk stond dat het in afwerking was. Wanneer mag men het verwachten?

De doelstelling om mensen er in groten getale toe te verleiden om voor alternatief vervoer te kiezen, is volgens het lid ook niet gehaald. De tevredenheidscijfers van reizigers van De Lijn spreken voor zich. Ook de middelen van het Pendelfonds worden niet ten volle benut en ingezet, meent Björn Rzoska. Verscheidene oproepen hiervoor werden beantwoord door diverse bedrijven. Ze ontvingen een subsidiebedrag van om en bij 2 tot 3 miljoen euro. In de begroting leest hij op pagina 325 (*Parl.St. VI.Parl. 2018-19, nr. 15/1*) dat het Pendelfonds een budget heeft van 11 miljoen euro. Dat is goed gespijsd. Op pagina 108 van de toelichting per programma (*Parl.St. VI.Parl. 2018-19, nr. 13/2-M*) wordt duidelijk dat een deel van het Pendelfonds wordt teruggestort naar de algemene middelen in functie van de transitie naar basisbereikbaarheid. Is er een fonds transitie basisbereikbaarheid of is het de eerste keer dat er vanuit het Pendel-

fonds middelen ter beschikking worden gesteld van de algemene begroting om basisbereikbaarheid te financieren?

Het lid sluit zich aan bij de vraag van Joris Vandenbroucke over de mobiliteitscoaches. Ook hij ziet de link niet met De Werkvennootschap.

Op pagina 26 van de beleidsbrief geeft de minister aan dat de historische achterstand in het onderhoud van de snelwegen in de lopende legislatuur wordt afgerond. Ook de budgetten voor het onderhoud van de gewestwegen zijn fors verhoogd. Er zou nog eens een forse verhoging gebeuren om ook daar de historische achterstand integraal weg te werken. In hoeverre wordt daarin het onderhoud van de fietspaden langs gewestwegen meegenomen? Ze zijn vaak in erbarmelijke staat, aldus het lid.

Björn Rzoska ondersteunt ook de vraag naar de vergroening van de busvloot.

Wat betreft de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, die aan bod komt op pagina 33 van de beleidsbrief, is er sprake van een absolute toegankelijkheid van bussen tegen 2020. Dat is prima, maar moeilijke toegang heeft ook te maken met de bushaltes. 26 procent van de haltes is voorlopig toegankelijk met assistentie, slechts 10 procent zonder. Hoeveel van de haltes kunnen toegankelijk gemaakt worden met de 3 miljoen euro extra aan FFEU-middelen die de minister wil vrijmaken?

Op pagina 20 van de beleidsbrief staat dat er 10 miljoen euro wordt vrijgemaakt voor onder meer de doorstroming van openbaar vervoer. Dat behelst bijvoorbeeld het uitrusten van tramlijnen met de nodige technologie om die doorstroming te verbeteren. Staan die middelen los van het budget van 51 miljoen euro van de taskforce Doorstroming die op pagina 21 vermeld is? Of maakt het daar deel van uit?

Vierkant groen vergt volgens het lid enige doorlichting van de pilootprojecten. Lukt het nog in de lopende legislatuur om de principes ook federaal in de wegcode verankerd te krijgen?

Kan er een overzicht worden gegeven van de timing voor de 22 historische, resterende zogenaamde zwarte punten? Welke stappen kunnen nog gezet worden?

Pagina 58 heeft het over het luchtkwaliteitsplan en de vergroening van het wagenpark. Hoe zit het daar met de timing? Wanneer zullen er geen dieselbussen meer besteld moeten worden en zal men voluit gaan voor groen transport? Er is op pagina 61 ook sprake van maatregelen om de impact van mobiliteit op omgeving te verminderen. Het gaat dan onder meer om blijvend investeren in geluidsmilderende maatregelen. In de beleidsbrief van 2017 kondigde de minister het tweede actieplan Geluid aan, dat intussen uit de beleidsbrief verdwenen lijkt. Is dat actieplan er? Kan dat ter beschikking worden gesteld?

Met betrekking tot luchthavens en luchthavenbeleid zou er in het najaar van 2018 een visienota afgerond worden. In de vorige beleidsbrief verwachtte de minister dat dat al in het voorjaar 2018 zou landen. De voorliggende beleidsbrief voorziet in een evaluatie van de LOM-LEM-structuur, en de visienota zou geoptimaliseerd worden in samenspraak met de stakeholders. Op 5 maart 2018 stelde Ingrid Pira een schriftelijke vraag over de timing (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2017-18, nr. 792), waarop werd geantwoord dat een ontwerp van visienota door de administratie was uitgewerkt, die in een tweede fase aan de sector zou worden voorgelegd voor inhoudelijke verbreding. Ook de lokale

besturen zouden dan betrokken kunnen worden. De timing wordt opnieuw naar achteren verschoven. Wat is de concrete timing? Hoe staat het met de visienota?

In de beleidsbrief mist het lid nog meer uitleg inzake alternatieve vervoerswijzen en vooral dan de speedpedelec. Er is een spanningsveld met de fietsinfrastructuur, maar er moet voor gezorgd worden dat de verschillende soorten fietsers over voldoende ruimte beschikken. Het lid raadt de minister aan om het ook met de collega-ministers op te nemen. Een aantal ambtenaren krijgt nog altijd geen fietsvergoeding als ze een speedpedelec gebruiken. Dat moet volgens het lid transversaal bekeken worden en kans op verduurzaming krijgen, zeker in het kader van woon-werkverkeer. De Vlaamse overheid kan daarin een voorloper zijn door die fietsvergoeding te verzekeren.

1.4. Tussenkomen van Marino Keulen

Marino Keulen ziet een typische begroting van het einde van een legislatuur, waarin bepaalde zaken worden afgewerkt, andere worden als projectie voor de toekomst meegegeven en voor sommige dingen wordt een tandje bij gestoken. Hij vindt alvast dat de minister zijn stempel op het departement heeft gedrukt. Dat blijkt uit de begrotingscijfers. Zonder de budgetten zijn woorden ijl, aldus het lid.

Ook inhoudelijk is er evolutie. Er is zwaar ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid, de rijopleiding en de werven van de eeuw – met onder meer de Oosterweelverbinding. Deze werven zijn eindelijk uit de lange impasse geraakt. Bij de cofinanciering van de spoorwegprojecten hoopt Marino Keulen dat men echt voor de reiziger blijft gaan. Dat is een belangrijke omslag, stelt hij.

Een andere grote uitdaging is het bestrijden van files. In Vlaanderen staan files tot in de verste uithoeken en wordt er ingeboet aan comfort en verkeersveiligheid. Tegelijk zijn ze een bedreiging voor de economische welvaart.

Het ReTiBo-project van De Lijn, alle ICT-technologie en alles wat het reizen kan vergemakkelijken voor de reiziger, en tegelijk de controle toelaat van objectieve beleidsdata, blijft vooralsnog zorgen baren. Een belangrijke uitdaging is de uitrol van de vervoerregio's. Limburg is als één regio gepercipieerd. De aangeduide schepen van Mobiliteit in Lanaken woont de overlegmomenten bij en de uittredende geeft feedback over voorgaande bijeenkomsten. Er wordt een sfeer opgehangen die allesbehalve hoopgevend is, volgens Marino Keulen. Het gaat dan over de kosten en het verlies aan dienstverlening. Het blijft volgens hem een goede zaak, maar er is bijsturing nodig in de beeldvorming. De bestuursniveaus die het dichtst bij de mensen staan, krijgen hefboomen. Het mag vooral geen verkapte besparingsoefening worden met minder dienstverlening tot gevolg, waarschuwt het lid. Het gebrek aan ruimte hangt op de wegen samen met de verkeersveiligheid, met de positie van de zwakke weggebruiker, met het parkeerbeleid en met het gemotoriseerd verkeer van wie pendelt naar het werk in de steden. Zij zijn soms aangewezen op openbaar vervoer daarvoor. Het gaat er dan ook om met het concept van de vervoerregio's echt de boer op te gaan en het te verkopen door mensen op de mogelijkheden te wijzen. De factuur mag alvast geenszins afgewenteld worden op de lokale besturen. Als men meer wil, zit daar een kost aan vast, maar voor een status quo kan er geen extra prijskaartje zijn.

Wat is de stand van zaken met de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal?

Met het oog op de nieuwe legislatuur, lijkt het ook van belang om degenen die onderwerp zijn van het beleid niet tot lijdend voorwerp te maken. Dat geldt

evenzeer voor de vervoerregio's als voor de kilometerheffing. De kilometerheffing voor vrachtwagens maakt dat buitenlanders flink meebetalen in het onderhoud van de wegen. Anderzijds is de heffing nog niet slim en dus niet sturend wat tijd en plaats betreft. Het lid is geen groot voorstander van een kilometerheffing voor personenwagens en suggereert dat er aandacht moet zijn voor alternatieven als men ooit de stap zet. Wie de weg op moet voor zijn werk, mag niet gestraft worden. Anders gaat het om een platte belastingverhoging. Marino Keulen roept ertoe op daarover na te denken in het departement en met de strategische adviesraden. Ook de kilometerheffing voor vrachtwagens is toe aan een evaluatie, geeft het lid nog mee. Vrachtwagens doen ook de gewestwegen dichtslibben om aan de heffing te ontkomen.

Een andere uitdaging is het loskomen van ideologische blokkades. Het gaat dan over de gegarandeerde dienstverlening bij De Lijn. Zelfs de vakbonden zitten gewrongen met stakingen. Er is een verhaal nodig dat oog heeft voor het verworven recht dat staken is, maar waarbij niet de integrale gebruikerspopulatie getroffen wordt. Mensen associëren staken met ongemak en dat doet het vakbondswezen geen goed.

Het lid pleit er nog voor om de technologie alle kansen te geven. Het is volgens hem mogelijk om de schaarse capaciteit van de weginfrastructuur te optimaliseren, de verkeersveiligheid te verhogen en in de feiten overal lage-emissiezones te creëren.

1.5. Tussenkomen van Annick De Ridder

Annick De Ridder leest in de beleidsbrief vooral een opgedreven voortzetting van het beleid dat al de voorgaande jaren is gevoerd. Er zitten weinig verrassingen in en het lid heeft nog enkele bedenkingen.

De tanker keren blijft het objectief en die tanker blijft volgens het lid in beweging. Er wordt duidelijk afgestapt van de aanbodpolitiek en er wordt meer vraaggericht gewerkt. Bovendien stapt men af van de idee dat elke route met één vervoersmiddel moet worden afgelegd. Men gaat niet langer mee in de gedachte dat daartussen kustmatige schotten in stand worden gehouden en opteert voor combimobiliteit. Men biedt mogelijkheden aan, verleidt mensen tot het gebruik van alternatieven en combineert door de overstap te faciliteren.

De enorme toename in investeringen en het gestaag verhogen van de budgetten zijn eveneens een pluim op de hoed van de minister, stelt Annick De Ridder. Er werd en wordt zwaar geïnvesteerd in de vaste infrastructuur en men zorgt ervoor dat dat ook voor de toekomst wordt vastgelegd. Het lid verwijst naar de Oosterweelinvesteringen, de ring rond Brussel, de tweede sluis voor de haven van Zeebrugge en de extra containercapaciteit voor de haven van Antwerpen, waarvoor de minister nog een finaal sluitstuk voorlegt aan de Vlaamse Regering in 2019. Ook het dossier van de IJzeren Rijn trok de minister uit het slop en er waren ook massaal investeringen buiten de infrastructuur. Het gaat dan onder meer over openbaar vervoer, waarbij al vastligt dat toekomstige bestellingen absoluut groen zullen zijn. Er is in de lopende legislatuur voor 1 miljard euro ingezet op verjonging van de vloot, met 860 bussen, 110 trams en er komen nog trambussen aan. De afschrijvingstermijn wordt teruggeschroefd omdat de gebruiksduur ook vermindert. De vergroening zit daarin vervat.

Daarnaast is ook veel geïnvesteerd in fietsinfrastructuur en fietssnelwegen, met maar liefst 800 kilometer, ongeacht of dat nieuw of gerenoveerd is.

Er resten nog enige pijnpunten, erkent het lid. Zo blijft de filedruk hoog, al zijn er plannen om de files aan te pakken. Er zijn hoge verwachtingen voor het

masterplan Antwerpen. Met de verkeersveiligheid gaat het de juiste kant op dankzij niet altijd populair, maar wel doeltreffend beleid. Het aantal verkeers- en letselongevallen is sterk teruggedrongen.

Het gebruik van smartphones in de wagen blijft problematisch, zowel bij personenwagens als in vrachtwagens. De cijfers zijn niet altijd duidelijk, maar het lid is ervan overtuigd dat heel wat kop-staartaanrijdingen daaraan te wijten zijn. Smartphonegebruik gebeurt ook op de fiets en is nog altijd een grote afleiding in het verkeer. Er zijn stappen in de goede richting, stelt het lid.

Bij de bespreking van de omgevingsanalyse uit de beleidsbrief wordt door sommigen naar de negatieve punten gegrepen, maar Annick De Ridder focust liever op de lichtpunten. Voor korte verplaatsingen van minder dan 1 en minder dan 5 kilometer blijft de wagen steeds meer staan. De fiets heeft in die zin een opwaardering gekregen. Ook in woon-schoolverkeer is er een lichte toename van fietsgebruik en blijft de wagen meer thuis.

Het aantal mensen dat sporadisch van De Lijn heeft gebruikgemaakt in 2017, is sterk toegenomen. Het bereik van De Lijn nam toe van 49 naar 54 procent. Het kunnen trouwe gebruikers worden en dat is van belang, stipt het lid aan. Ze vraagt welke doelgroep zich situeert in dat 'eerste bereik'.

In het kader van de slimme technologie om de doorstroming te verbeteren is er sprake van KAR, een systeem dat nog wordt uitgerold voor alle trams. Voor de nieuwere technologie loopt er een studieproces in samenwerking met de Vlaamse minister, bevoegd voor Innovatie. Het zou gaan om een systeem waarmee de nieuwste bussen al zouden worden uitgerust. Is er meer over te vertellen? Wanneer wordt die studie opgeleverd en wanneer is de uitrol dan gepland?

Het rekeningrijden voor personenwagens moet belastingneutraal zijn en dat verheugt het lid. Voor haar fractie mag het nog net iets verder gaan en mag het absoluut niet om een belastingverhoging gaan. Dat ziet men ook graag meegenomen worden in een volgend bestuursakkoord. Dat eindelijk de overstap gemaakt wordt van een bezitsbelasting naar een gebruiksbelasting, vindt Annick De Ridder zeer positief. Dat is correcter, net als het feit dat in de transportregio die Vlaanderen is, de buitenlanders mee betalen.

De realtime-informatie aan de bushaltes, samen met het ReTiBo-project, heeft lang op zich laten wachten. In de zomer van 2018 zou men door de koppeling al op 97 procent correcte aanduiding kunnen zitten, zo luidde het. Is die doelstelling gehaald? Er is nog sprake van een verdere uitrol richting 2021.

De uitbouw van de A12 tot een volwaardige snelweg behelst in eerste instantie de herinrichting van Londerzeel tegen 2021. Is er al zicht op wanneer de studie over Aartselaar en Wilrijk rond zal zijn?

Het verhaal van de walstroomkasten boeit het lid. De minister maakt de link naar het TEN-T-verhaal. Bedoelt de minister daarmee dat dat wordt opgehangen aan Europese investeringsmogelijkheden die daaraan gelinkt zijn? Of betekent het dat men vooral langs bepaalde corridors gaat werken, bijvoorbeeld het Albertkanaal of bepaalde overslaghubs?

Over de dynamische kielspeling is bijkomend onderzoek besteld. Het gaat erom de diepte te bepalen, rekening houdend met de golfslag en onder meer weersomstandigheden, en niet louter de reële diepgang. Dat maakt het mogelijk om meer flexibel in te spelen op de toegankelijkheid voor de allergrootste schepen in een havengebied en meer specifiek dat van Antwerpen. Hoe zit het met dat studiewerk? Volgens het lid zet de minister stevast de juiste stappen in

de goede richting en men kijkt uit naar de toekomstige beslissingen over onder meer de bijkomende containercapaciteit.

1.6. Tussenkost van Dirk de Kort

Dirk de Kort bevestigt dat de investeringsbudgetten voor openbare werken en mobiliteit historisch hoog zijn. De term historisch wordt ook toegepast op heel wat andere materie: fietsinvesteringen, investeringen bij De Lijn enzovoort. CD&V is blij dat ze bescheiden kon bijdragen tot die evolutie. De kilometerheffing voor vrachtwagens werd door de voorgaande minister van Mobiliteit en Openbare Werken al degelijk uitgewerkt. Dat maakt dat er jaarlijks ongeveer 254 miljoen euro aan extra inkomsten zijn. Tijdens de huidige legislatuur riep minister Schauvliege het Klimaatfonds in het leven. Dat zorgt voor minstens 22 miljoen euro die de vergroening van de busvloot kan helpen realiseren. Dankzij de zesde staatshervorming kan men ook beschikken over extra geld van het Verkeersveiligheidsfonds.

De historische investeringsmiddelen zijn broodnodig, erkent het lid graag. Hij voegt eraan toe dat intussen de files even historisch zijn geworden. Tussen 2014 en 2018 registreert men een toename van wel 20 procent. Er zijn meer middelen voor doorstroming vrijgemaakt, maar toch is ook het oponthoud historisch. Er reden voor het eerst meer bussen niet dan wel op tijd. Nog nooit zijn er zo veel ritten geschrapt. Er doet zich volgens het lid dan ook een ernstige discrepantie voor tussen budgetten en de reële stilstand. Een budgettair engagement verzekert geen realisatie van de doelstellingen. Het SERV-advies over het begrotingsbeleid 2019 (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 12-A/1) stipuleert dat er inzake verkeersinfrastructuur engagementen zijn aangegaan maar dat de werken nog niet zijn afgerond en er dus nog niet betaald kan worden. Een schriftelijke vraag van Lode Ceyssens over de reële uitvoering van de projecten in het GIP (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2017-18, nr. 402) wees uit dat dergelijke informatie niet standaard wordt bijgehouden. Het parlement zou daarop toch zicht moeten blijven houden, stelt het lid.

Dat geldt ook voor de fietsinfrastructuur. Ondanks historisch hoge budgetten zijn er minder fietspaden aangelegd dan in de voorgaande legislatuur toen er 1750 kilometer nieuwe en vernieuwde fietspaden werden gerealiseerd.

De minister stelde zelf al dat ook investeren in missing links belangrijk is, met als voorbeeld de fietsbrug aan de Posthofbrug in Berchem die de verbinding maakt met het fietsparkeergebouw aan het station Antwerpen-Berchem. Ze beslaat niet veel meter maar vertegenwoordigt wel een zeer hoge investering. De voorgaande minister van Openbare Werken heeft die samenwerkingsovereenkomst nog bezegeld. Hoeveel missing links zijn er in de lopende legislatuur weggewerkt? Hoeveel fietsbruggen en -tunnels zijn er aangelegd? Zijn er andere verklaringen voor het veel kleinere aantal aangelegde of gerenoveerde fietspaden?

Er zijn vrijgemaakte budgetten die vervolgens een vertaling moeten krijgen op het terrein. Daarnaast moeten alle investeringen kaderen in een brede mobiliteitsvisie. Aan die brede visie, het nieuwe mobiliteitsplan, wordt nog gewerkt. De hoofdlijnen spitsen zich toe op duurzame en multimodale mobiliteit. Dat zou gerealiseerd worden op middellange termijn. Tegelijk omvat het de ijkpunten voor een strategisch infrastructuurplan. Wanneer mag men dat mobiliteitsplan verwachten?

Dat het STOP-principe het uitgangspunt blijft van het plan, stemt de CD&V-fractie tevreden. Het is in de lopende legislatuur enigszins ondergesneeuwd geraakt, meent Dirk de Kort. Zolang koning auto de norm blijft, ziet hij de files ook niet verdwijnen. Het gaat dan niet om pestmaatregelen voor autogebruik, maar wel

om het consequent voorop plaatsen van duurzame vervoersmodi. Verleiden tot gebruik volstaat dan niet; er is meer nodig. Degelijke infrastructuur moet ervoor zorgen dat men veilig en efficiënt de alternatieven kan gebruiken. Transportecoom Stef Proost verklaarde recent nog dat het alternatief bij uitstek de fiets is. De infrastructuur moet dan wel volgen en daarnaast spelen ook maatregelen zoals de slimme kilometerheffing. De nieuwe voorzitter van Voka vindt vooral een veel meer consistente visie noodzakelijk in dat verband.

De beleidsbrief refereert herhaaldelijk aan de term combimobiliteit. Er wordt verwezen naar de overeenkomst met de NMBS om in Antwerpen, Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen de combimobiliteit te bevorderen door de verdubbeling van het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen. Wat met de twee andere provincies?

CD&V is ook voorstander van een extra treinhalt in Halen, langs de E314 net voorbij de kruising met de E313. Daar kruisen de snelweg en spoorlijn 35.

De minister stelde in zijn toelichting dat er 1,4 miljoen euro wordt vrijgemaakt voor De Waterbus. Gaat het om een structureel engagement dat het mogelijk maakt vervoer over water in het kernnet en het aanvullend net basisbereikbaarheid te integreren?

Wat is de einddatum van het onderzoek rond de kilometerheffing voor personenwagens? Houdt de minister zijn engagement hoog dat alles klaar zal liggen zodat de volgende regering snel werk kan maken van het dossier dat essentieel is in de strijd tegen de files?

Over de werken aan de ring is niets gekend over de stand van zaken van het overleg met Brussel. Brussels minister-president Vervoort liet verstaan dat Brussel niet akkoord gaat, waardoor de werken vertraging dreigen op te lopen. Wat is de stand van zaken van het memorandum of understanding? Welke impact heeft de houding van Brussel op de uitvoering van de werken?

Over hoeveel kilometer fietspad die bijkomend gerealiseerd worden in het kader van Werken aan de Ring gaat het?

In het voorjaar van 2018 werd voor het eerst een mobiele trajectcontrole ingezet. In 2019 wordt voorzien in nog meer mobiele trajectcontroles. Hoeveel precies? Wat is de evaluatie van de reeds ingezette mobiele trajectcontrole? Is er een invloed op het aantal ongevallen? Hoeveel boetes zijn er uitgeschreven?

Wat Oosterweel betreft, werd er eind 2017 binnen de begroting van MOW 54,3 miljoen euro VAK herschikt naar het fonds voor leefbaarheidsprojecten in Antwerpen. Dat wordt via een begrotingsruiter naar volgende jaren overgedragen en wordt vanaf 2018 aangewend in het kader van de werkzaamheden van de intendant Oosterweelverbinding en het Toekomstverbond. Bij de begrotingsaanpassing 2018 werd 2 miljoen euro VEK vastgelegd. Is er duidelijkheid over de besteding van het overblijvende deel in 2019?

De minister toonde veel ambitie en er is veel potentieel dat afhangt van de uitvoering op het terrein, ook wat betreft het concept van de basisbereikbaarheid en de grote infrastructuurprojecten. Wat betreft de basisbereikbaarheid krijgt ook Dirk de Kort het signaal dat lokale besturen het aanvoelen alsof zij de rekening gepresenteerd zullen krijgen bij het inzetten op vervoer op maat. Bijsturing zal nodig zijn, oppert het lid. Er ligt nog heel wat werk op de plank, besluit hij, zeker om de mobiliteit vlot te trekken.

1.7. Tussenkomsst van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens erkent graag dat er belangrijke stappen inzake verkeersveiligheid zijn gezet. De hervorming van de rijopleiding stemt tevreden. Ook het terugdringen van de snelheid op gewestwegen naar 70 kilometer per uur is positief onthaald, net als de uitbreiding van controles in de strijd tegen overdreven snelheid.

Twee kanttekeningen maakt het lid nog. Wat betreft fietsveiligheid moet het nog beter. Het aantal fietsslachtoffers is niet verminderd, in tegenstelling tot de verkeersslachtoffers in het algemeen. Dat de beleidsbrief daarop niet expliciet concreet ingaat of specifieke doelstellingen formuleert in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan, betreurt CD&V. Zijn fractie pleit ervoor om dat voor fietsers alsnog te doen in het volgende beleidsplan. De daling in verkeersslachtoffers is positief wat betreft de groep van 18- tot 24-jarigen, maar het probleem verplaatst zich naar senioren. Meer dan 20 procent van de verkeersdoden is 75-plusser. De beleidsbrief vermeldt dat niet.

De SERV merkte op dat de investeringsuitgaven voor verkeersveiligheid met 43 miljoen euro dalen. De middelen van het Verkeersveiligheidsfonds zouden onvoldoende aangewend worden. Wat heeft de minister daarop te zeggen?

Vanaf 1 juli 2018 moet iedereen die een rijbewijs haalt, zes maanden later een terugkommoment doorlopen. Het decreet is goedgekeurd in februari 2018 (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1418/3), maar de inhoud moet nog door de Vlaamse Regering bepaald worden. Er is sprake van drie onderdelen: een oefening op extreme weers- en verkeersomstandigheden op gesloten terrein, een oefening in de open ruimte en een gesprek waarbij beginnende chauffeurs onderling ervaring uitwisselen met duiding door ervaren begeleiders. De beleidsbrief stelt dat het terugkommoment in volle voorbereiding is. CD&V is voorstander en wil zeker dat jonge bestuurders de juiste attitudes meekrijgen en acht het groepsgebrek een potentieel belangrijke meerwaarde. Kan de minister hierover meer informatie geven? Welke input vormt de basis van het groepsgebrek? Wie mag het leiden en hoe moet men evalueren of het groepsgebrek voldoende kwaliteitsvol is opgezet?

Met betrekking tot verkeerseducatie in het secundair onderwijs stipt het voortgangsrapport van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid aan dat in 2017 10 procent minder leerlingen werden bereikt van het vijfde, zesde en zevende middelbaar onderwijs in het kader van het project Verkeersgetuigen van Rondpunt vzw. Ook in het tweede jaar secundair onderwijs is een daling van ongeveer 30 procent merkbaar in het bereik via Mobibrein. Zelfde verhaal met Mobibus, een daling met 15 procent. Rijbewijs op School verdwijnt en ook daar worden meer dan 20 procent minder jongeren bereikt. Ontstaat er geen leemte? De minister wil inzetten op ondersteuning van leerkrachten in het aanbieden van verkeers- en mobiliteitseducatie. Er zou ook aandacht gaan naar het project Getuigen onderweg en het efficiënter maken van de nabespreking. Er is geen melding van al dat dalend bereik noch van maatregelen. Hoe wil de minister dat aanpakken? Is hij bereid zich ertoe te engageren om het dalend bereik te keren?

1.8. Tussenkomsst van Karin Brouwers

Karin Brouwers gaat nog kort in op de vervoerregio's en de basisbereikbaarheid. De toelichting bij de begroting stelt dat er 5,262 miljoen euro in VAK en VEK wordt gecompenseerd van MB0-1MHF2NYIS voor de uitrol van basisbereikbaarheid. Dat is voor zowel de ondersteuning van de vervoerregio's als voor de proefprojecten op maat. Wat betreft de vervoerregio's gaat het lid ervan uit dat het in de eerste fase gaat over de opmaak van de mobiliteitsplannen. Zal er zicht

zijn op een aantal werkelijk gerealiseerde proefprojecten op het terrein vooraleer het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid verder besproken wordt? Of blijft het werk op papier en moet een deel van de middelen juist dienen voor de realisatie van die proefprojecten?

Er zou ook een aanbesteding zijn in het kader van een mobiliteitscentrale. Waarin worden die middelen voorzien? Hoe zal de verdeling van de middelen, in eerste instantie het budget van de belbussen, eruitzien over de vervoerregio's? Het vervoer op maat moet werkelijk vorm krijgen tegen 2020 maar dan moet er wel al zicht op die middelen zijn, meent Karin Brouwers, willen ze realistische projecten kunnen inplannen. Het lid veronderstelt dat te vinden in de meerjarenplanning voor de volgende jaren die de minister naar gewoonte voor de stemming in de plenaire vergadering bezorgt. Is dat zo? Of zal het in het kader van het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid worden opgenomen? Zal die oormerking terug te vinden zijn?

2. Antwoorden van minister Weyts

Minister *Ben Weyts* geeft aan dat de knoop voor tramlijn 7 in Gent wordt doorgehakt op basis van de vergelijkende studie en de kosten-batenanalyse. Dat moet toelaten de realisatie ook op te nemen in een volgend regeerakkoord. Wat betreft de bekommernis over de staat van de tramsporen, is de minister blij te stellen dat die voor het eerst in kaart is gebracht. Bovendien is er een plan van aanpak vastgesteld en zijn er middelen voor uitgetrokken.

Voor de Meulenstedebrug is de start van de werken voorzien voor 2020 en de afronding in 2023. Voor de herinrichting van de Dampoort kaatst de minister de bal terug naar de stad Gent, die daar trekker van het project is. De start zou niet vóór 2022-2023 gepland worden. Wat de Verapazbrug betreft, heeft het college van de stad Gent de ontwerpplannen goedgekeurd en de laatste onteigeningen zijn afgerond. De aanvraag van de omgevingsvergunning kan dus doorgaan. Aanbesteding wordt vooropgesteld voor 2019.

Met betrekking tot de spoorlijn 204 Gent-Zelzate zorgt men ervoor een actieve rol te spelen. Het is niet alleen ingebracht in de Vlaamse prioritaire spoorinvesteringsprojecten maar ook voor de besteding van de 100 miljoen euro Vlaams geld voor federale spoorinvesteringen. Daaraan wordt ook de EU-steun gekoppeld. De Vlaamse overheid is geen trekker voor de Europese steunaanvraag.

De City Pass-cijfers blijken initieel niet al te succesvol. Of dat met de prijszetting te maken heeft, moet bevraagd worden. Het kan ook aan de promotie van het instrument liggen. Hoe dan ook is het wachten op de nieuwe abonnementscijfers om een eindoordeel te vellen, stelt de minister. Pas bij een abonnementsvernieuwing maken mensen echt de overstap. Men wil ook bekijken of de zone geen uitbreiding behoeft. In Brussel is er eindelijk een akkoord tussen de MIVB en De Lijn, maar nog niet met de NMBS.

Het ITS-plan is voor de jaarwisseling 2018-2019 zoals aangekondigd.

Voor wat de Benelux-corridors betreft, zijn er verschillende initiatieven. InterCor is er een van. Het is een samenwerking met Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk rond technologisch onderzoek. Met Nederland werkt men samen rond digitale corridors in het kader van continuïteit van dienstverlening eenmaal men de grens oversteekt. Dat gaat ook over autonome voertuigen, die in de toekomst de grens moeten over kunnen. Voorts zit men nog met Nederland aan tafel over een verhoging van de logistieke efficiëntie.

De Tractaatweg is recent aan bod gekomen tijdens het overleg tijdens de Vlaams-Nederlandse top. Het probleem is dat er aan Nederlandse kant wel degelijk geïnvesteerd is in de verbreding van de Tractaatweg op eigen grondgebied. Aan Vlaamse zijde moet die verbreding dan ook gebeuren om geen flessenhals te creëren. De minister stelt daarbij een cofinanciering van Nederlandse kant voor. Dat is een discussiepunt. Er is wel een bereidheid, en dat wordt ingebracht in een werkgroep die voor de Vlaamse overheid getrokken wordt door Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement MOW. Nederland vraagt dan wel om alle financiële inspanningen van Vlaamse en Nederlandse zijde in verleden, heden en toekomst in rekening te brengen in een breder kader. Het is volgens de minister de bedoeling de Nederlandse participatie te drukken, maar ook Vlaanderen heeft wat aan te voeren, zoals de sluis Gent-Terneuzen of de Hedwigepolder.

De projecten in het kader van de hinterlandontsluiting zijn talrijk. De minister wil de informatie bezorgen via een schriftelijke vraag. Er is zowat 6 miljoen euro geïnvesteerd aan Vlaamse kant, volgens het principe van één euro voor één euro.

Joris Vandenbroucke merkte op dat hij een tegenstelling ziet in de besparingen en de investeringen bij De Lijn. De besparingen bij De Lijn noemt de minister broodnodig en nuttig. Om de toekomst van De Lijn als nagenoeg monopoliehouders van het openbaar vervoer in Vlaanderen te vrijwaren, moest er bespaard worden op de werking van De Lijn, niet op het aanbod of de dienstverlening. De maatschappij moet in 2020 de benchmark met private organisaties doorstaan qua efficiëntie. De oefening was niet eenvoudig, maar het management heeft moedige beslissingen genomen en kon rekenen op de sociale partners die zeer redelijk waren. Een rechtvaardig tariefbeleid en het komaf maken met het gratisbeleid hebben er in combinatie met de efficiëntieoefening voor gezorgd dat De Lijn meer dan ooit kan investeren in betere dienstverlening en verhoging van het aanbod. De betere dienstverlening situeert zich vooral op het vlak van rollend materieel. Er zijn veel positieve commentaren over de nieuwe voertuigen die uitrijden: albatrostrams, nieuwe bussen met recyclageleer enzovoort. Alles is zeker concurrentieel en een goed alternatief voor de middenklasse, zeker in het kader van het woon-werkverkeer, aldus de minister. Ook het aanbod kreeg een boost. In 2018 is er vanaf september zowat 2 miljoen euro in geïnvesteerd. Vanaf januari 2019 is er nog extra investering in extra aanbod ten belope van 7 miljoen euro. Samen is dat meer dan 9 miljoen euro.

Wat de vermeende tegenstelling betreft tussen investeren in extra beton en tegelijk in alternatieven voor de auto, gaat het voor de minister om het eeuwige en-enverhaal. Iedereen is voetganger, fietser en autobestuurder en ook gebruiker van het openbaar vervoer. Hij ziet de tegenstelling niet. Een beleid pro openbaar vervoer en fiets staat niet gelijk aan een antiautobeleid, oppert de minister. Er wordt dus resoluut ook geïnvesteerd in extra capaciteit en infrastructuur voor de wagen. Men probeert juist de overstap tussen vervoersmodi en gecombineerde trajecten te promoten.

Zo zal er ook ingezet worden op combi- of mobiparkings. Daarvoor wil de minister samenwerken met private partners en lokale besturen. De eerste aanzet is gegeven door overleg met de NMBS en het herinvesteren van Vlaamse middelen in federale eigendommen, met name parkings in eigendom van NMBS of Infrabel. Zo kan men ervoor zorgen dat de capaciteit daar wordt uitgebreid voor wagens, maar evenzeer voor fiets en openbaar vervoer. Dat maakt de overstap simpeler. Daarmee is men in eerste instantie gestart in de Vlaamse Rand rond Brussel, Gent en Antwerpen. Zulke mobipunten moeten uitgebreid worden, zodat er overal ook deelsystemen kunnen worden aangeboden.

Een ander voorbeeld van een concrete realisatie van investeringen in combimobiliteit zijn de investeringen in Blue-bike. Het fietsabonnement voor deelfietsen wil de minister integreren in het abonnement voor De Lijn. Voor de last mile kan men zo een aanbod richten op de werkende middenklasse. Dat moet het concurrentieel gehalte ten opzichte van de wagen vergroten.

Minister Weyts hekelt het verdraaien van cijfers en het gebruiken van de meest negatief mogelijk te hanteren cijfergegevens van het OVG 5.3. Het aandeel fietsgebruik neemt toe, net als het aantal afgelegde reizigerskilometers van De Lijn. Het gaat met mondjesmaat, maar door het uitbreiden van de capaciteit en het verhogen van de aantrekkelijkheid, maakt de minister zich sterk dat in de volgende jaren het aantal reizigerskilometers en reizigers nog zal toenemen. Ook de waterweg neemt de minister mee in dat plaatje.

Het geoloket Fiets is een tool in het kader van het BFF. De inventarisatiedata zijn niet voldoende actueel. Er wordt aan gewerkt.

De mobiliteitscoaches zijn ondergebracht bij De Werkvennootschap omdat ze zich in eerste instantie zullen focussen op de werken op en rond de ring van Brussel. In de voorbereiding zullen ze actief bedrijven in de regio benaderen in dat verband om alvast de vervoersstromen aan te passen voor de werken en om de globale bereikbaarheid tijdens de werken te garanderen.

De Green Deal is een gezamenlijke inspanning. Vlaanderen is een participant die samen met anderen de gemeenschappelijke doelstellingen wil halen. De mobipunten leveren daarin een goede bijdrage.

Er zijn al 860 groene bussen, 110 trams en 14 trambussen besteld. Dat noemt de minister al historisch veel. Voor de periode 2019-2021 wordt bovendien nog voorzien in de nodige middelen voor rollend materieel. Er zullen in een eerste fase minimaal 277 Euro 3-bussen vervangen worden door hybride bussen. De vastleggingen voor 200 bussen kunnen gebeuren in 2019 en voor nog eens 77 in 2020. Ze kunnen in de toekomst nog omgevormd worden naar volledig elektrische bussen. De laadinfrastructuur vergt nog enige tijd, vandaar die tussenstap. Er wordt werk gemaakt van een uitgebreide elektrificatie van de integrale busvloot, parallel met de aankoop. De nodige budgetten zijn daarvoor al ingeschreven bij de begrotingsopmaak 2019. Tegen 2024 zouden zo maar liefst 925 vol-elektrische bussen operationeel moeten zijn. De stadskernen zullen dan volledig emissievrij bediend worden. Er wordt al 40 miljoen euro per jaar recurrent gereserveerd voor rollend materieel en er is 35 miljoen euro extra via het VIF. Daarbovenop komt in 2019 28,9 miljoen euro. Op basis daarvan werkt De Lijn een plan uit dat in de financiering moet voorzien. De minister wil dat die investeringen prioriteit krijgen omdat ze renderen op het vlak van extra capaciteit en lager verbruik en dus lagere kosten. Met wat er gespaard wordt, kan gebruikt worden in een afbetaling.

De reservatieplicht voor personen met een beperking situeert zich niet alleen bij de vervoerregio's maar lijkt de minister wel iets dat op dat niveau besproken kan worden. Er is een plan om alle bussen toegankelijk te maken voor iedereen. Het gros van de haltes bevindt zich evenwel niet in handen van De Lijn maar ligt op gemeentewegen. Waar lokale besturen, De Lijn en AWW samenzitten, moet gefocust worden op de toegankelijkheid van de haltes en dan het best eerst op de vervoersassen. Dat kan het best gebeuren op het niveau van de vervoerregio's.

Voor het rollend fonds inzake de overkapping van de Antwerpse ring is er eind 2018 zicht op de onderbenutting van het budget. De minister hoopt altijd op zo weinig mogelijk onderbenutting maar tegelijk gaat er bij overbenutting niets

verloren. In het kader van een begroting MOW lijkt het de minister interessant dat er niets verloren gaat. Als er onderbenutting is, dan blijft dat in eigen kas en dan komt het terecht in het rollend fonds.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen behelst vooral het neerschrijven van een visie die de steun van de minister geniet, en een voortzetting van wat er in de voorgaande jaren aan beleid is gevoerd.

Wat betreft de spitsstroken, geeft de minister mee dat het ontwerp-GIP nog in voorbereiding is. De minister geeft alvast mee dat voor 2019 specifieke investeringen gepland zijn, met name voor een spitsstrook op de E40 Groot-Bijgaarden-Affligem. Dat behelst een kost van ongeveer 8 miljoen euro. Voor de E314 wordt in eerste instantie voor het traject Willesele-Aarschot 2,7 miljoen euro geïnvesteerd om dan in 2020 in de tweede fase nog 2 miljoen euro in te zetten. In 2019-2020 is nog in een budget van 800.000 euro voorzien voor studies, onder meer over het optimaliseren van de capaciteit op de E40 tussen Wetteren en Merelbeke.

Voor de realtimereisinformatie blijft de timing aangehouden zoals vooropgezet door Roger Kesteloot. De uitrol van de Irtis2-borden wordt opgestart in de loop van 2019 en ook voor het einde van dat jaar uitgevoerd. Er is een raamcontract en een gunning voor 750.000 euro. Er zijn twee verschillende borden gepland. Eén met drie en één met vijf lijnen. Men bekijkt hoeveel van welk bord er nodig zijn om zo veel mogelijk informatie aan te bieden. Het ene is duurder dan het andere.

Wat het Pendelfonds betreft, heeft de minister geluisterd naar de suggestie om dat geld te gebruiken. Zo is er bij de negende oproep 820.000 euro uit de reserves gehaald, bovenop de jaarlijkse dotatie. Dat maakt dat er 2,4 miljoen euro is uitgegeven. Met de tiende oproep is er 1 miljoen euro uit die reserves gehaald, waarmee de uitgaven op 2,6 miljoen euro kwamen. De elfde oproep kwam er eind 2017 en daarvoor is 3,2 miljoen euro uitgetrokken. Voor de begroting 2018 is 4,2 miljoen euro ingebracht in het begrotingsartikel voor de basisbereikbaarheid. Dat budget kon dienen om de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen en de kost van de proefprojecten op te vangen. Zomer 2018 was het saldo nog 6,7 miljoen euro. Daarvan zijn middelen aangewend voor de vermelde 3,2 miljoen euro ten behoeve van de focus op de congestie en de bedrijfsoverschrijdende samenwerking en de fietssnelwegen. Met de begrotingsopmaak 2019 wordt nog eens 3 miljoen euro ter beschikking gesteld van het begrotingsartikel basisbereikbaarheid. In de twaalfde pendelfondsoproep kan er nog eens 2,2 miljoen euro vrijgemaakt worden, met name 600.000 euro reserve en 1,6 miljoen euro dotatie met focus op fietsinvesteringen. Het gaat vooral om bedrijfsfietsen, fietsinfrastructuur die bedrijven kunnen realiseren en fietsvergoedingen, met name alles wat bovenop de vergoeding van 0,23 eurocent komt die vrij is van lasten. Die oproep loopt en de aanvraagtermijn werd verlengd vanwege groot succes.

De 10 miljoen euro in het kader van verkeerslichtenbeïnvloeding komt bovenop de 51 miljoen euro.

In het kader van vierkant groen lopen er enkele proefprojecten maar er is geen rechtsbasis voor. Daarvoor moet de wegcode aangepast worden. Federaal minister Bellot had een plan hiervoor voorgelegd. De aanpassing van de wegcode zou evenwel pas tegen 2021 gebeuren. Het voorstel is bovendien nog eens onderhevig aan diverse vormen van bevoegdheidsoverschrijding. Buiten die discussie en om te voorkomen dat het besluit niet zou kunnen vertrekken, heeft de minister voorgesteld om de zaken waarover er overeenstemming was, zoals de federale aard van de bevoegdheid, en waarover er ook inhoudelijk eenduidig-

heid was, naar voren te halen via een federaal besluit. Daaronder ressorteert onder meer de regeling met betrekking tot vierkant groen. Dat moet ertoe strekken dat het in de wegcode wordt ingebracht. Er zitten nog een vijftal andere zaken in. Aanvankelijk was er een bevestiging van het federale niveau, maar federaal minister Bellot legt intussen blijkbaar andere verklaringen af. De minister probeert nogmaals om de zaak weer vlot te krijgen, samen met de andere deelstaten.

Met het wegwerken van de zwarte verkeerspunten zit men op schema. Via het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid wordt jaarlijks een dynamische lijst opgemaakt van gevaarlijke punten op basis van de meest recente ongevallencijfers. Op grond van de lijst van 2018 zijn er op 44 locaties quick wins gepland, gaande van verkeerslichtenregeling over het conflictvrij maken van plekken tot het plaatsen van afgeschermd constructies. Die kleine ingrepen wil de minister afwerken tegen eind 2018. Op 61 locaties was er al een structurele ingreep gepland om de verkeersveiligheid duurzaam te verbeteren. Die worden opgenomen in het GIP en het investeringsprogramma van het agentschap Wegen en Verkeer. Dat geldt ook voor de resterende 22 historische zwarte punten. Daarvoor wordt een bedrag van 65 miljoen euro ter beschikking gesteld, met middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds. Er zijn vijf punten in uitvoering, negen worden nog in 2018 aanbesteed, vier worden aanbesteed in 2019 en vier in 2020.

Er wordt serieus geïnvesteerd in geluidsschermen, onder meer in Beersel waar in 2019 een grootscheepse investering plaatsvindt.

Het ontwerp van visienota luchthavenbeleid is onderwerp van overleg met de sector en met de lokale besturen. De timing uit de beleidsbrief wordt aangehouden. Fase 1 zou eind 2018 gefinaliseerd moeten zijn, en in de tweede fase zou een extern studiebureau onder meer instaan voor een benchmark met vergelijkbare luchthavens in het buitenland. Dat is voor 2019, met de expliciete vraag om mogelijkheden tot samenwerking of specialisatie onder de loop te nemen.

Voor de spoorprojecten kan de minister stellen dat alles weer vlot. Het hield wel wat in, omdat er met drie niveaus van samenwerkingsovereenkomsten wordt gewerkt. Er zijn twee soorten, bi- en multilaterale, en dan ook nog eens uitvoeringsconvenants. Het vergde heel wat onderhandelingen. Men wilde de eerste samenwerkingsakkoorden snel van start laten gaan maar aan Vlaamse kant leefde de realistische vrees dat het dan zou schorten aan de concrete uitvoering, met name aan de elf Vlaamse spoorprioriteiten. Vlaanderen wilde niet klakkeloos tekenen en zag erop toe dat de uitvoeringsconvenants, die uiteindelijk de financiële engagementen van uitvoering voor Infrabel inhouden, aan de integrale trein van samenwerkingsakkoorden werden gekoppeld. Dat is dan begin november ondertekend in het Overlegcomité.

De vervoerregio's zijn geen besparingsmaatregel, onderstreept minister Weyts uitdrukkelijk. Lokale besturen menen dat ze veel beter de vraag kunnen detecteren en ook beter kunnen instaan voor lokaal efficiënter aangepast aanbod dan De Lijn dat soms kan. De minister is daarop ingegaan door die budgetten ter beschikking te stellen om het aanbod naar behoefte in te vullen, met of zonder De Lijn. Voor elke vervoerregio is er dan een foto gemaakt en werd een budgettair kostenplaatje opgemaakt: in eerste instantie voor het vervoer op maat en het aanvullend net. De foto is voor alle vervoerregio's gemaakt. Er is ook nog eens 6 miljoen euro extra uitgetrokken voor de vervoerregio's, onder meer in functie van proefprojecten.

Met betrekking tot de bruggen over het Albertkanaal zijn intussen 32 van de 62 bruggen op een doorvaarthoogte gebracht van 9,1 meter, de hoogte van vierlaagscontainerschepen. Er zijn twee DBFM-clusters. Een cluster van zeven bruggen loopt al en zou klaar moeten zijn in juni 2020. De volgende cluster bevat acht bruggen en die is sinds kort in de markt gezet. De offertes moeten in november 2018 binnen zijn en de contract close is uiterlijk in het voorjaar van 2019 gepland, denkbaar in april. De werken aan de bruggen geven bitter weinig hinder voor het lokale verkeer dankzij de opgebouwde ervaring. Soms wordt gewerkt met typebruggen, die enkel variëren in de breedte. Alles zit goed op schema. Het enige probleem was de aanvaarding van het DBFM-scenario door Eurostat. Men kreeg groen licht, op voorwaarde dat er geen enkele participatie van overheidswege zou zijn.

De correlatie van TEN-T en de walstroomkasten, zit hem in de prioritaire vervoersnetten. Men vraagt Europese steun omwille van de ligging op het TEN-T netwerk. De minister kent de actuele stand van zaken niet meteen, maar weet dat er nog nieuwe projecten en subsidies aankomen.

De dynamische kielspeling is zowel voor de haven als voor de baggeraars van de overheid voordelig. Er lopen studies in samenwerking met het Waterbouwkundig Labo. De diepgang kan danig vergroot worden, maar het systeem wordt nog niet toegepast. Dat blijkt een lastig studietraject en de minister verwacht dan ook nog niet meteen toepassingen op de Schelde.

Voor de A12 zit men qua infrastructuur nog compleet op studieniveau. Voor Aartselaar en Boom wordt de aanpak van de kruispunten nog onderzocht, maar men begint wel al met de verkeerslichtenregeling.

Minister Ben Weyts weet niet uit het hoofd hoeveel missing links zijn weggewerkt of hoeveel bruggen en tunnels gerealiseerd zijn. Aantallen en hoeveelheden acht hij minder van belang dan de werkelijke investeringen. Voor de Posthofbrug in Berchem is de samenwerkingsovereenkomst getekend in 2015. Het gaat om budgetten van de stad Antwerpen, van Vlaanderen en van de provincie Antwerpen. Dat illustreert mooi hoe er veel geld in een kort stukje fietspad gaat, dat dan toch een serieuze verbetering inzake verkeersveiligheid oplevert.

Voor de kilometerheffing voor personenwagens ligt de einddatum van het studietraject op voorjaar 2019, zoals aangekondigd. De zittende Vlaamse Regering zal daarover geen beslissingen nemen, maar legt een architectuurnota op tafel. De nieuwe Vlaamse Regering moet daar dan verder mee.

Met betrekking tot Werken aan de Ring en het overleg met Brussel herinnert de minister zich dat in 2016 of 2017 een overeenkomst voorlag met Brussels minister-president Vervoort en Brussels minister Smet over een memorandum of understanding. Dat bleef hangen bij de Brusselse gewestregering. Met minister Smet is dan alsnog een protocolakkoord gesloten opdat de administraties zouden kunnen samenwerken in het kader van alle gewestgrensoverschrijdende mobiliteitsprojecten. Intussen zijn er nog pogingen ondernomen ten aanzien van de Brusselse gewestregering om de bal weer aan het rollen te krijgen. Recent kwam de bevestiging dat minister-president Vervoort bereid is opnieuw om de tafel te gaan zitten.

Voor Werken aan de Ring wordt geïnvesteerd in 20 kilometer autoweginfrastructuur, in 60 kilometer traminfrastructuur en in 60 kilometer fietsinfrastructuur. Daarbovenop is er in de portefeuille van De Werkvennootschap nog eens in 30 kilometer fietsinfrastructuur voorzien maar dan niet langs de ring.

Het aantal mobiele trajectcontroles voor 2019 zal gekend zijn na toewijzing van het contract. De sector evolueert snel. Het Agentschap Wegen en Verkeer plaatst begin 2019 een contract in de markt met als doel om minstens twee tot maximaal vijf mobiele trajectcontroles in te zetten, afhankelijk van de prijszetting, die heel snel wijzigt. In 2018 is een mobiele trajectcontrole ingezet op een werf langs de E34 en eentje op een werf langs de E313. De federale wegpolitie klonk zeer positief in hun appreciatie. Op de E34 zijn 668 pv's uitgeschreven, of 1,5 per uur controle. Op de E313 waren het er 3466 of 6,5 per uur controle. Er is een duidelijk effect op de verkeersveiligheid, zo luidde het.

De Waterbus krijgt 1,4 miljoen euro ter beschikking. Het concept ging van start bij het Havenbedrijf Antwerpen in 2018. Het haalt een deel van de pendelaars van de weg en wordt ook door het Havenbedrijf gecoördineerd. In de begrotingsopmaak is in de mogelijkheid voorzien om subsidies toe te kennen aan het Havenbedrijf om het aanbod te kunnen versterken. Er is een recurrent budget vooropgesteld van 1,6 miljoen euro, onder meer in het kader van de veerdienst Lillo-Liefkenshoek, die men wil bediend zien door De Waterbus.

Wat met de 54,3 miljoen euro VAK en de link met de intendant Oosterweelverbinding en het Toekomstverbond? De middelen in het fonds voor leefbaarheidsprojecten in Antwerpen worden in 2019 aangewend voor de achttien geselecteerde en door de intendant voorgestelde leefbaarheidsprojecten. Aan de Vlaamse Regering is een voorstel voorgelegd tot verlenging van het contract van de intendant. Daarvoor is een nieuwe offerte in de markt geplaatst waarop de intendant en zijn team hebben ingeschreven. Ze haalden het ook binnen. De inschrijvingstermijn liep af op 31 oktober 2018. Er wordt vervolgens een nieuw contract aangeboden om de tweede fase te begeleiden. Dat loopt voor een periode van maximaal acht jaar met de mogelijkheid om op elk moment op te zeggen zonder verbrekingsvergoeding. Dat alles bevestigt volgens minister Weyts het engagement op lange termijn van de Vlaamse Regering inzake mobiliteit en leefbaarheid in het kader van het toekomstproject.

In 2018 worden de vijf ontwerpteam, waarmee een raamcontract is afgesloten, ingezet om de eerste reeks leefbaarheidsprojecten uit te werken onder leiding van de intendant. Ze moeten in concreet uitvoerbare plannen worden omgezet. Begin 2019 zullen daartoe nieuwe ontwerp opdrachten worden uitgeschreven. Dat gebeurt in nauwe samenwerking tussen de Vlaamse overheid, de BAM, de stad Antwerpen, burgerbewegingen en organisaties van burgers. In de raad van bestuur van de BAM is Manu Claeys opgenomen ter bevestiging van het feit dat de grote projecten echt anders zijn aangepakt. Vroeger besliste de politieke overheid om nadien inspraak te organiseren, maar eigenlijk vooral informeerde en waarbij er nog amper iets kon wijzigen aan de beslissing. In voorliggend traject voor de Oosterweel en in het complex project extra containercapaciteit is er bewust voor geopteerd om eerst brede inspraak te organiseren die dan de beslissing genereert. Eenmaal beslist, gaat men voor een snelle uitvoering. Dat is volgens de minister een goede aanpak, ook al is die niet altijd gemakkelijk. Als men met dat model verder wil, dan vindt de minister dat de mogelijkheid om juridische procedures te voeren en stokken in de wielen te steken, beperkt moet worden. Het gaat dan niet om een beperking van de toegang tot de rechtbank of de Raad van State. Deels is dat wel gebeurd doordat men enkel nog kan procederen bij de Raad van State als er ook bezwaar is aangetekend in het kader van het openbaar onderzoek. De minister is van oordeel dat de wetgeving moet worden aangepast opdat de Raad van State veel meer de afweging zou maken tussen het individueel en het algemeen belang. Bovendien zou er meer in de richting van schadevergoedingen of herstelmaatregelen gedacht moeten worden, tijdens of na de werken. Dat staat in contrast met de huidige binaire aanpak waarbij de klager gelijk krijgt – met een schorsing of vernietiging als gevolg – of geen gelijk krijgt. Op die manier wordt ook voorkomen dat er na een grondig

inspraakproces en daaruit volgende beslissingen, alsnog juridische procedures mogelijk zijn om alles weer van voren af aan te starten.

De vergoeding voor speedpedelecs ligt in het onderwijs vast op 0,15 eurocent per kilometer voor elektrische fietsen en dus ook voor speedpedelecs. Bij de rest van de overheid bedraagt de fietsvergoeding 0,21 eurocent, maar niet voor speedpedelecs. Uniformiteit vindt ook de minister zinvol. Hij stelt dat bij cao-besprekingen vanwege de sociale partners ook andere aspecten op tafel moeten komen dan alleen de loonvoorwaarden, bijvoorbeeld de maximale fietsvergoeding van 0,23 eurocent. Die is vrij van lasten en kost de overheid dus veel minder.

Het besluit van de Vlaamse Regering over het terugkommoment bij het rijbewijs is goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 28 september 2018; en er is een bijlage met meer inhoudelijke informatie. De werkgroep rijopleiding concretiseert dat verder. Er worden draaiboeken voorbereid en ter goedkeuring aan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid voorgelegd. Het besluit wordt aan de commissie overhandigd.

Minister Weyts kan tegenover de dalende cijfers van het bereik van diverse onderwijsinitiatieven van verschillende vzw's, ook de sterke toename vermelden van de VSV. Er is sterk geïnvesteerd in een grotere selectiviteit van de doelgroepen. Het secundair onderwijs is moeilijker dan het lager onderwijs. Per graad secundair is een apart lessenpakket ontworpen. De pakketten zijn aangepast aan de leefwereld van specifieke leeftijdsgroepen, zowel qua lesmethodiek als inhoudelijk. Zo komt ook sociale weerbaarheid aan bod: hoe spreek je bijvoorbeeld andere jongeren aan die stevig drinken, maar wel met de auto zijn? Hoe weersta je sociale druk? Dergelijke aanpak maakt het bereik groter. Rijbewijs op School wordt hervormd. Vanaf 2019 worden de middelen geheroriënteerd. Ze beperken zich dan niet langer tot één leeftijdscategorie of groep. Er zullen een digitaal aanbod en lespakketten ter beschikking staan, gericht op diverse leeftijden en met een specifieke focus in dat kader.

Er zit veel geld in het Verkeersveiligheidsfonds en heel wat middelen worden aan infrastructurele zaken gespendeerd. Er is wel in 10 miljoen euro extra voorzien voor schoolomgevingen. De minister wil vooral de nieuwe lokale besturen triggeren om in de bestuursakkoorden ook fietsinvesteringen mee op te nemen voor veilige schoolomgevingen. Dat geld moet een stimulans zijn. Er wordt een oproep gericht tot de besturen om lokaal tegenover die 10 miljoen euro ook 10 miljoen euro te zetten. Er is ook 5 miljoen euro voor De Werkvennootschap en de BAM-projecten. Het historisch saldo wordt voorts ook besteed aan de zwarte punten. De minister refereert aan de eerder vermelde 65 miljoen euro.

De geluidsactieplannen staan nog half november 2018 geagendeerd door minister Schauvliege op de Vlaamse Regering, met het oog op publieke consultatie.

3. Repliek

Dirk de Kort vraagt een overzicht van de investeringen in fietsinfrastructuur.

III. Bespreking naar aanleiding van het verslag van het Rekenhof over het onderzoek van de Vlaamse begroting voor 2019

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkoms van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke verwijst naar de opmerking van het Rekenhof over artikel MB0-1MFF2AH-PA inzake combimobiliteit: "Het is (...) niet duidelijk of de overgedragen kredieten in 2019 zullen worden gebruikt voor participaties in combimobiliteitsprojecten, en zo ja, welke projecten daarvoor in aanmerking komen." (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 16/1, p. 31). Bijkomend vraagt hij wat het initiële doel is van het begrotingsartikel en waarom de kredieten niet werden aangewend.

1.2. Tussenkoms van Dirk de Kort

Dirk de Kort vraagt de minister ook meer concrete informatie over de aanwending van de kredieten die ingeschreven zijn op dat begrotingsartikel combimobiliteit.

Wat is de minister van plan met de kredieten op het begrotingsartikel MBU-3MFF2LB-WT - Inspelen op (investerings)opportuniteiten binnen het beleidsdomein MOW dat bij de begrotingsopmaak 2018 werd gecreëerd? (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 16/1, p. 30).

Het Rekenhof merkt op dat er belangrijke verschillen zijn tussen de bedragen die in de beleidsbrief worden vernoemd en de bedragen die opgenomen zijn in het GIP, onder andere op het vlak van doorstroming en fietsinvesteringen. Hoe verklaart de minister deze verschillen in bedragen tussen beleidsbrief en ontwerp van GIP (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 16/1, p. 29)? Wanneer zal het GIP overgemaakt worden?

Tot slot herinnert hij aan zijn vraag naar informatie over het aantal missing links dat op het vlak van fietsinfrastructuur tijdens de huidige legislatuur werd gerealiseerd.

1.3. Tussenkoms van Karin Brouwers

Karin Brouwers wijst op de aanbeveling van het Rekenhof om het GIP sneller en samen met de begrotingsdocumenten te bezorgen. Dat zou het makkelijker maken om de begroting te beoordelen.

Het Rekenhof merkt verder op dat de begroting van De Lijn voorziet in 168,4 miljoen euro aan vastleggingskredieten en 159,7 miljoen euro aan vereffeningskredieten voor een aanzienlijk deel van de investeringen die met investeringstoelagen worden gefinancierd. Slechts 26 miljoen euro aan investeringen wordt toegelicht. Dat is erg beperkt (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 16/1, p. 30). De summiere programmatoelichting geldt ook voor de vergroening van het rollend materieel voor openbaar vervoer.

Momenteel is de afspraak dat het GIP wordt bezorgd ten laatste op de dag van de stemming van de begroting in de plenaire zitting. Eventueel kunnen er tijdens de volgende legislatuur hierover andere afspraken worden gemaakt, stelt Karin Brouwers voor.

1.4. Tussenkost van Björn Rzoska

Björn Rzoska vestigt ook de aandacht op de opmerking van het Rekenhof dat de bedragen in de beleidsbrief en het ontwerp van GIP 2019 niet overeenstemmen. Dat geldt voor het budget voor doorstroming en voor fietsinvesteringen (120 miljoen euro in de beleidsbrief versus 226 miljoen euro in het GIP). Dat is ook het geval bij De Vlaamse Waterweg waar voor de aanleg van waterbouwkundige werken in een vastleggings- en vereffeningskrediet is voorzien van 182,3 miljoen euro maar waarover in het ontwerp van GIP niets is terug te vinden. Op artikel MBU-3MFF2LB-WT – Inspelen op (investerings)opportuniteiten binnen het beleidsdomein MOW, staat in de ontwerpbegroting 2019 een uit 2018 overgedragen VAK van 87,5 miljoen euro. Is dit budget dan niet aangewend in 2018? En wat zal er mee gebeuren in 2019? Tot slot stelt hij ook de vraag naar de niet-aanwending van de middelen voor combimobiliteit in 2018 en de eventuele aanwending in 2019 (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 16/1, p. 29-31).

Hij herhaalt de opmerking van Karin Brouwers en de suggestie van het Rekenhof om het GIP gelijktijdig met de begrotingsdocumenten in te dienen.

2. Antwoorden van de minister

Minister *Ben Weyts* gaat eerst in op de vraag van Dirk de Kort over het aantal weggewerkte missing links. Het probleem is dat er op administratief niveau geen dergelijke libellé wordt gehanteerd. Er wordt nu getracht om dit van elkaar te onderscheiden om zo grondig mogelijk te antwoorden op deze vraag.

Wat de opmerkingen van het Rekenhof betreft, stelt de minister dat de voorliggende begroting nog transparanter is dan de eerdere begroting van 2018. MOW is bezig met de opmaak van het GIP over de entiteiten van MOW heen. Dat is ook nieuw. Net zoals het vorige jaar, wordt het GIP echter gefinaliseerd in december, net voor de stemming over de begroting 2019 in de plenaire vergadering. Het GIP eerder bezorgen, lijkt de minister een slecht idee omdat het dan een eigen leven gaat leiden terwijl het nu ook al maar een ontwerpversie is. Indien het nog vroeger zou moeten worden bezorgd, is er sprake van een voorlopige versie van een ontwerp van GIP. Het Rekenhof maakt in zijn verslag gewag van een ontwerp van GIP (p. 29). Het is voor de minister een raadsel waar dat vandaan komt. Er werd geen formele vraag gesteld door het Rekenhof aan het kabinet of de administratie over een ontwerp van GIP 2019. Het ontwerp wordt bovendien voortdurend aangepast dus rijst de vraag naar welke versie het Rekenhof verwijst. Ook de minister krijgt al die voorlopige versies niet onder ogen. Die voortdurende aanpassingen en het voorlopige karakter verklaren de niet-optimale afstemming met de begroting in dit stadium. De minister begrijpt de vraag van de parlementsleden om nog voor de definitieve stemming inzage te kunnen krijgen, maar dat heeft ook zijn beperkingen. Verder stelt hij dat indicatieve investeringsprogramma's voor jaar X, bij de afsluiting van de begrotingsopmaak voor dat jaar X, geactualiseerd moeten worden op basis van de uitvoering van de begroting van jaar X-1. Dat kan pas na afsluiting van het jaar X-1 en is pas bekend maanden na de afsluiting van de begrotingsopmaak van jaar X. Bijkomend moet er ook rekening worden gehouden met de voortgang van de projecten en ramingen die aanleiding geven tot een actualisatie na afsluiting van de begrotingsopmaak.

De beleidsbrief vermeldt inderdaad 51 miljoen euro voor doorstroming in 2018. Ook in zijn toelichting heeft de minister dat zo gezegd. De 10 miljoen FFEU-middelen voor verkeerlichtenbeïnvloeding komen daar bovenop. De twee grote projecten voor 2018 zijn volledig vastgelegd waardoor het budget voor 2019 daalt met 19 miljoen euro. Deze daling is echter kleiner dan de optelsom van de twee grote projecten, namelijk samen 36 miljoen euro. Er blijft dus meer budget

over voor andere, kleinere projecten. Ten opzichte van de start van de legislatuur, is het budget voor doorstroming verdubbeld.

In verband met combimobiliteit is in 1 miljoen euro van de 100 miljoen euro voorzien voor de overname van aandelen van Blue-Mobility. Een budget van 99 miljoen euro blijft dus ter beschikking voor andere participaties in het kader van combimobiliteit. Er zijn nog geen andere concrete deelnames bekend.

In verband met artikel MBU-3MFF2LB-WT – Inspelen op (investerings)opportuniteiten binnen het beleidsdomein MOW, verduidelijkt de minister dat er een beperkt aandeel is van 19,3 miljoen euro VAK (op een bedrag van 4 miljard euro) dat in 2019 niet specifiek is toegewezen. Het gaat om reserve-middelen die kunnen worden gebruikt om kort op de bal te spelen wanneer er zich opportuniteiten voordoen. Indien het budget niet besteed wordt, gaat het naar het Overkappingsfonds. Binnen het beleidsdomein MOW gaan geen middelen verloren. De 42,7 miljoen euro zogenaamde geruiterde kredieten hebben voor 27,6 miljoen euro betrekking op de regionale luchthavens en worden in de nieuwe structuur ook daaraan toegewezen. Daarnaast is er voor 16,2 miljoen euro aan kredieten bestemd voor De Werkvennootschap voor de uitvoering van het park-and-ridebeleid. De herverdeling moet nog worden goedgekeurd.

Er werd door het Rekenhof opgemerkt dat bij de begroting van De Lijn slechts 26 miljoen euro aan investeringen wordt toegelicht. Het Rekenhof maakt dan geen gewag meer van een ontwerp van GIP maar stelt: "Het GIP voor 2019 zou hierover meer duidelijkheid kunnen verschaffen maar is (...) nog in voorbereiding en dus niet toegevoegd aan de begrotingsdocumenten.". Vermoedelijk werd dit geschreven door een andere auteur dan de auteur die op een andere pagina gewag maakt van een ontwerp van GIP.

3. Replieken

Dirk de Kort herhaalt de vraag of het mogelijk is om het GIP toch niet vroeger te kunnen overmaken.

De *minister* herhaalt dat het praktisch niet mogelijk is en de reden waarom. Het bezorgen van een voorlopige versie van een ontwerp van GIP creëert ook verwachtingen die mogelijk uiteindelijk niet hard kunnen worden gemaakt omdat het geen definitieve versie is. Het lijkt de minister dus geen goed idee.

Dirk de Kort herinnert eraan dat bij vroegere begrotingsbesprekingen in de commissie vragen werden gesteld over de stand van zaken van de werken x, y en z. Er werd afgestapt van die werkwijze. Het eerder bezorgen van een ontwerp van GIP vermijdt bijkomende schriftelijke vragen. Hij stelt voor om hierover met de commissieleden verder van gedachten te wisselen.

Voor de investeringen in combimobiliteit heeft hij de indruk dat het gaat om een gelijkaardig bedrag als in 2018 dat nu werd overgedragen, met uitzondering van de participatie in Blue-Mobility. De minister spreekt altijd van het verleiden van de reiziger voor combimobiliteit, maar op het terrein verandert er blijkbaar weinig.

Joris Vandenbroucke vraagt aan welke projecten in het kader van combimobiliteit de minister bijkomend denkt te participeren. Zal in 2019 100 miljoen euro volledig uitgegeven worden voor de parkings aan de NMBS-stations en randparkings? Of zijn er nog andere projecten?

De *minister* antwoordt dat hij op zoek is naar een begrotingstechniek om deze middelen opnieuw te kunnen investeren. Hij bekijkt de mogelijke investeringen met De Werkvennootschap. Het gaat immers om machtigingen in functie van participaties.

IV. Indicatieve stemming

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2019, bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Ben Weyts, wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 8 stemmen bij 2 onthoudingen.

Lies JANS,
voorzitter

Bert MAERTENS
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
CARA	Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing
DBFM	Design Build Finance Maintain
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
Eurostat	statistical office of the European Union
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investerings- uitgaven (= FEU)
GEN	Gewestelijk Expresnet
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
ICT	informatie- en communicatietechnologie
InterCor	Interoperable Corridors
ISE	inhoudelijk structuurelement
ITS	intelligent transportsysteem
KAR	korteafstandsradio
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	langere en zwaardere vrachtwagen (in Nederland: langere en zwaardere vrachtautocombinatie)
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (= STIB)
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
nv	naamloze vennootschap
OV	openbaar vervoer
OVG	onderzoek verplaatsingsgedrag
pv	proces-verbaal
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer
SD	strategische doelstelling
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
STOP	eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
VAK	vastleggingskrediet
VEK	vereffeningskrediet
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
vzw	vereniging zonder winstoogmerk