



Vlaams  
Parlement

ingediend op **15** (2019-2020) – Nr. 5-H  
4 december 2019 (2019-2020)

## **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Marino Keulen en Carmen Ryheul  
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting  
en Justitie

over het ontwerp van decreet

houdende de uitgavenbegroting  
van de Vlaamse Gemeenschap  
voor het begrotingsjaar 2020

en over de beleidsnota  
Mobiliteit en Openbare Werken  
2019-2024

*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Bart Claes.

*Vaste leden:*

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;  
 Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;  
 Lode Ceyskens, Martine Fournier;  
 Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;  
 Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;  
 Els Robeyns.

*Plaatsvervangers:*

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;  
 Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;  
 Karin Brouwers, Joke Schauvliege;  
 Els Ampe, Stephanie D'Hose;  
 Imade Annouri, An Moerenhout;  
 Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

## Documenten in het dossier:

- 15** (2019-2020) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen  
 – Nr. 2 t.e.m. 4: Amendementen  
 – Nr. 5-A t.e.m. F: Verslagen aan de Commissie voor Algemeen Beleid,  
 Financiën, Begroting en Justitie
- 14** (2019-2020) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- 12** (2019) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
- 13** (2019-2020) – Nr. 1: Algemene toelichting
- 13-A t.e.m. AB** (2019-2020) – Nr. 1: Beleids- en begrotingstoelichting
- 16** (2019-2020) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof over de begroting
- 21** (2019-2020) – Nr. 1: Meerjarenraming
- 152** (2019-2020) – Nr. 1: Ontwerp van programmadecreet
- 121** (2019-2020) – Nr. 1: Beleidsnota

## INHOUD

I.	Toelichting door minister Lydia Peeters.....	5
1.	Begroting 2020.....	5
1.1.	Overzicht en evolutie .....	5
1.2.	Begrotingsmaatregelen.....	6
1.3.	Nieuwe beleidsimpulsen.....	6
1.4.	Belangrijke wijzigingen.....	7
2.	Beleidsnota 2019-2024 .....	8
2.1.	Uitdagingen .....	8
2.2.	Modal shift.....	10
2.3.	Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten .....	12
2.4.	Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem.....	13
2.5.	Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur .....	14
2.6.	Naar een slimmere en innovatievere structuur.....	15
2.7.	Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk .....	15
2.8.	Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan.....	16
2.9.	Conclusie.....	17
II.	Bespreking.....	18
1.	Beschouwingen en vragen van de leden.....	18
1.1.	Tussenkoms van Lode Ceysens .....	18
1.2.	Tussenkoms van Marino Keulen .....	20
1.3.	Tussenkoms van Els Robeyns .....	22
1.4.	Tussenkoms van Jos Lantmeeters .....	25
1.5.	Tussenkoms van Björn Rzoska .....	27
1.6.	Tussenkoms van Wim Verheyden .....	29
1.7.	Tussenkoms van Martine Fournier .....	31
1.8.	Tussenkoms van Mercedes Van Volcem.....	32
1.9.	Tussenkoms van Annick Lambrecht .....	33
1.10.	Tussenkoms van Marius Meremans .....	35
1.11.	Tussenkoms van Karin Brouwers .....	35
1.12.	Tussenkoms van Maarten De Veuster.....	36
1.13.	Tussenkoms van Tinne Rombouts.....	36

---

2. Antwoorden van de minister .....	37
2.1. Mobipunten .....	37
2.2. Omgevingsanalyse en data .....	37
2.3. Decreet Basisbereikbaarheid .....	38
2.4. De Lijn .....	41
2.5. Personenvervoer - varia .....	44
2.6. Mobiliteitsplan Vlaanderen .....	44
2.7. Fiets .....	45
2.8. Rijopleiding .....	49
2.9. Verkeersveiligheid.....	51
2.10. Infrastructuur .....	54
2.11. Combimobiliteit.....	57
2.12. Logistiek – Goederenvervoer - Binnenvaart .....	60
2.13. Luchthavens .....	63
2.14. Kilometerheffing .....	63
2.15. Handhaving .....	65
2.16. Onteigeningen .....	67
2.17. Klimaat.....	68
3. Replieken.....	70
3.1. Bijkomende opmerkingen en vragen van de commissieleden .....	70
3.2. Antwoorden van de minister.....	72
4. Bijkomende replieken .....	75
III. Indicatieve stemming .....	75
Gebruikte afkortingen .....	76

Bijlagen: Zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be)

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 14, 21 en 28 november 2019 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2020. De bespreking had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

De uitgavenbegroting Mobiliteit en Openbare Werken werd besproken in samenhang met de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 (*Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 121/1*).

Op de [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be) zijn de presentaties van minister Lydia Peeters over de begroting en beleidsnota als bijlage opgenomen.

## **I. Toelichting door minister Lydia Peeters**

### **1. Begroting 2020**

De *minister* wil overlappingsen met de toelichting van de beleidsnota vermijden en zal zich daarom bij de toelichting van de begroting beperken tot de techniciteit van de cijfers en de evoluties ten opzichte van de begroting 2019.

#### 1.1. Overzicht en evolutie

De beleidskredieten binnen het beleidsdomein MOW dalen netto met ongeveer 69 miljoen euro tegenover de begroting 2019 (zie bijlage 1, slide 2). Het verschil tussen de begrotingsopmaak 2019 en de begrotingsopmaak 2020 is nominaal 83,7 miljoen euro, maar hier werd nog geen rekening gehouden met de overkappingsruiter voor 14,7 miljoen euro, vandaar het bedrag van 69 miljoen euro.

Dat betekent echter niet dat er minder geïnvesteerd wordt in Mobiliteit en Openbare Werken. Integendeel, de recurrente investeringsuitgaven blijven stijgen. De daling van de beleidskredieten in 2020 is enkel te wijten aan de ruiterwerking. De minister verwijst naar slide 3 voor meer details. Wat de betaalkredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betreft, is er bij de begrotingsopmaak 2020 een toename van afgerond 240 miljoen euro. Dit wil zeggen dat de beleidsinitiatieven, veelal investeringen, niet enkel tot vastleggingen leiden, maar ook tot uitvoering op het terrein met te betalen facturen tot gevolg.

Hoewel de Vlaamse overheid ook voorgaande jaren kon gebruikmaken van de overgedragen kredieten (ruiterwerking), werden deze pas vanaf de begrotingsopmaak 2019 mee opgenomen in de beleidskredieten. Hiermee wenst de Vlaamse Regering meer transparantie te bieden over de aanwending van de overgedragen kredieten in het begrotingsjaar (ruiterwerking). Het gaat over vastleggingskredieten van een voorgaand begrotingsjaar die niet geleid hebben tot verbintenissen, en die via een bepaling in het uitgavendecreet overgedragen worden naar 2020. De ruiterwerking is dus een uitzondering op het eenjarigheidsbeginsel.

Deze kredieten zijn niet opgenomen in de administratieve tabel, maar kunnen dus wel aanleiding geven tot vastleggingen in 2020. Deze kredieten worden meegenomen voor de berekening van de beleidskredieten. In totaal zitten er voor 44,7 miljoen euro zogenaamde ruiterkredieten in de begroting, terwijl er slechts 30 miljoen euro gerapporteerd wordt in de algemene toelichting (*Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 13/1*). Het verschil is te wijten aan het bedrag van 14,7 miljoen euro dat in 2020 geraamd wordt om aan te wenden in het kader van de overkapping van de Antwerpse Ring.

Zoals uit de tabel blijkt is er op het einde van vorige legislatuur een zeer hoog bedrag aan overgedragen beleidskredieten aangewend. Gelet op het feit dat dit eenmalige kredieten zijn, is het logisch dat deze uitzonderlijke aanwending van de geruiterde kredieten niet doorgetrokken kan worden naar 2020. Toch wil ik in 2020 minstens 30 miljoen euro van deze overgedragen middelen aanwenden om bijkomend te investeren in fietspaden en het wegwerken van gevaarlijke punten.

In de tabel op slide 4 wordt voor de verschillende entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken de evolutie van de beleidskredieten weergegeven. Uit het totaal blijkt dat de beleidskredieten dalen. De oorzaak hiervan is enkel te vinden in de verschillen van de ruiterkredieten (bij begrotingsopmaak 2019 125 miljoen euro, bij begrotingsopmaak 2020 is dit nog 30 miljoen euro). Maar de minister gaat in 2020 wel meer investeren, wat blijkt uit slide 5. Het gaat om dezelfde informatie maar dan voor de betaalkredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, waar een stijging van ongeveer 240 miljoen euro terug te vinden is (3,910 miljard euro in 2019 versus 4,150 miljard euro in 2020). Dat is het bewijs dat de aangegane verbintenissen effectief uitgevoerd worden op het terrein.

## 1.2. Begrotingsmaatregelen

### 1.2.1. *Efficiëntie en kerntaken*

Door de evolutie van de middelen, de stijging van de uitgaven bij constant beleid en rekening houdend met de begrotingsdoelstellingen, zijn er begrotingsmaatregelen nodig om tot een begroting in evenwicht te komen, waarbij er ook ruimte wordt gemaakt voor nieuwe investeringen en beleidsimpulsen.

Er wordt daarom ingezet op meer efficiëntie en een focus op de kerntaken binnen de Vlaamse overheid. Voor het beleidsdomein MOW betekent dit een besparing in 2020 van 19,5 miljoen euro in beleidskredieten, onderverdeeld in vijf categorieën (zie slide 6).

### 1.2.2. *Punctuele maatregelen*

Daarnaast werden er binnen het beleidsdomein MOW ook nog twee punctuele maatregelen opgenomen. Ten eerste kunnen door een overeenkomst tot het verhogen van de efficiëntie en het rendement van baggerwerken in de maritieme toegang, de middelen voor het afsluiten van nieuwe baggercontracten met 10 miljoen euro verlaagd worden.

De tweede punctuele maatregel betreft de afschaffing van de subsidies voor het verplaatsen van nutsleidingen. Deze subsidies kaderen binnen artikel 2 van het Regentsbesluit van 2 juli 1949. De rechtsgrond van het Regentsbesluit was vroeger de besluitwet van 2 december 1946 betreffende de stedenbouw, waardoor de ratio legis van het Regentsbesluit leek te liggen in het feit dat de Belgische Staat bepaalde rechtspersonen wou vergoeden voor de kosten die de wijzigingen in de ruimtelijke planning met zich meebrachten. De jaartallen wijzen er volgens de minister op dat dit achterhaald is en de subsidies dus geschrapt kunnen worden. Deze maatregelen zorgen voor een besparing zodat de middelen kunnen ingezet worden voor nieuwe beleidsimpulsen en investeringen.

## 1.3. Nieuwe beleidsimpulsen

Ondanks bovenstaande besparingen in het kader van efficiëntiewinsten wordt er binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in 2020 verder ingezet op extra investeringen en een betere dienstverlening. Budgettair wordt er 40 miljoen euro extra uitgetrokken voor infrastructuurwerken. Deze investeringen zullen

tegen het einde van de legislatuur oplopen tot 230 miljoen euro. Gecumuleerd is dit over de gehele regeerperiode 635 miljoen euro.

De focus van het investeringsbeleid voor personenvervoer ligt op het woon-werk- en het woon-schoolverkeer, waarbij er gestreefd wordt naar een ambitieuze modal shift. In dat kader wordt er bovenop de 40 miljoen euro in 2020 nog eens 5,2 miljoen euro extra vrijgemaakt voor de invulling van personenmobiliteit over het water, onder andere door de exploitatie van de veerdiensten en van de waterbus in de Antwerpse haven. Dit bedrag wordt vanaf 2021 zelfs opgetrokken tot 9 miljoen euro.

In het kader van een betere dienstverlening worden enerzijds de exploitatiebudgetten van De Lijn in 2020 verhoogd met 2 miljoen euro (oplopend tot 10 miljoen euro op het einde van de legislatuur) en anderzijds worden er bijkomende kredieten voorzien ten belope van 6 miljoen euro voor de verdere uitwerking van het vervoer op maat. Ook deze kredieten zullen deze legislatuur nog oplopen tot 31 miljoen euro in 2024. Op die manier kan een sterk vraaggericht openbaar en collectief vervoer georganiseerd worden dat afgestemd is op de lokale vervoersnoden. Afstemming en samenwerking met de lokale besturen binnen de vervoerregio's is daarin cruciaal, zeker ook binnen de vervoerregio's.

#### 1.4. Belangrijke wijzigingen

De minister focust in haar toelichting vooral op de budgettaire verschuivingen. Deze werden ook opgenomen in de beleids- en begrotingstoelichting en zullen vervolgens de komende maanden voor wat de investeringen betreft, concreet worden in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) voor 2020.

##### 1.4.1. *De Werkvennootschap*

In 2020 dalen de beleidskredieten met 28,8 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2019. Ook hier is een lagere aanwending van de begrotingsruiter de belangrijkste oorzaak: 89,5 miljoen euro ten opzichte van 122,2 miljoen euro bij de begrotingsopmaak 2019. Dit komt omdat er bij begrotingsopmaak 2019 nog vanuit gegaan werd dat de werken voor het viaduct van Vilvoorde in één keer vastgelegd zouden worden. Er is ondertussen een opdeling van de werkzaamheden waardoor ook de vastleggingskredieten worden opgedeeld.

In 2020 stijgen de betaalkredieten dan weer met 65,8 miljoen euro ten opzichte van begrotingsopmaak 2019, wat aangeeft dat de aangegane engagementen ook effectief worden uitgevoerd op het terrein en tot facturen leiden. Ook in 2020 wordt er vanuit het Verkeersveiligheidsfonds vijf miljoen euro voorzien voor maatregelen voor verkeersveiligheid. Hiermee investeert de Vlaamse overheid vooral in bijkomende fietsinfrastructuur.

##### 1.4.2. *Lantis*

In 2020 nemen de beleidsuitgaven voor de hoofdwerven van Oosterweel (die buiten de begrotingsnormering worden gehouden) en de beleidsuitgaven voor de voorbereidende werken en flankerende maatregelen (binnen norm) toe met respectievelijk 57,1 en 4,3 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2019.

De kredieten van Lantis vertonen een stijging van 59,7 miljoen euro voor beleidsuitgaven en 108,3 miljoen euro voor betaaluitgaven ten opzichte van de begrotingsopmaak 2019. Dat is het gevolg van een stijging van de uitgaven in het kader van de hoofdwerven Oosterweel van 57,1 miljoen euro tot een bedrag van 191,9 miljoen euro. Deze uitgaven – strikt verbonden aan de bouwwerken Oosterweel – worden buiten de begrotingsnormering gehouden. De uitgaven binnen de

norm stijgen met 4,3 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2019. Dit is het gevolg van enkele voorbereidende werken en studies die betrekking hebben op de uitdagingen van Lantis in het kader van het Toekomstverbond. Ook in 2020 wordt er, net zoals bij De Werkvennootschap, 5 miljoen euro vrijgemaakt vanuit het Verkeersveiligheidsfonds voor flankerende maatregelen in verkeersveiligheid gericht op de zwakke weggebruiker gedurende de wegenwerken.

#### 1.4.3. *De Waterweg*

De beleidskredieten stijgen in 2020 met ongeveer 20 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2019, voornamelijk door een toename van de uitgaven voor de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal.

#### 1.4.4. *De Lijn*

In 2020 dalen de beleidskredieten met ruim 65 miljoen euro. Belangrijkste bewegingen zijn het wegvallen van de kredieten vanuit het Vlaams Klimaatfonds (-14,9 miljoen euro), het schrappen van eenmalig nieuw beleid bij begrotingsopmaak 2019 voor de aankoop van groene bussen (- 9 miljoen euro), onteigeningen in het kader van Spartacus (-12 miljoen euro), en het verlagen van de aanwending op de ruiter stationsomgeving (-30 miljoen euro). Er is ook een stijging van de middelen als gevolg van de uitvoering van de cao 2019-2020 (+4,8 miljoen euro). Dat mildert dus de afname. Wat betreft de betaalkredieten is er ook bij De Lijn een stijging, en dit met 27 miljoen euro ten opzichte van begrotingsopmaak 2019.

#### 1.4.5. *Sluis Terneuzen*

Voor de nieuwe Sluis Gent-Terneuzen is er in een jaarlijkse bijdrage van 59.500.000 euro voorzien die in 2020 aangevuld wordt met de bijdrage vanuit het Havenbedrijf Gent ten belope van 28.669.000 euro. Dit bedrag zal overgemaakt worden aan Nederland. Het vastleggingskrediet van de jaarlijkse bijdrage zal zoals afgelopen jaren komen vanuit de FFEU-middelen.

#### 1.4.6. *Verkeersveiligheidsfonds*

De beleidskredieten van het Verkeersveiligheidsfonds stijgen bij de begrotingsopmaak 2020 met 0,9 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2019. Dit is te wijten aan de evolutie van de ontvangsten uit onder andere verkeersboetes, afdrachten van keuringsinstellingen en exploitatieoverschotten van keuringsinstellingen. Gelet op het feit dat er in 2019 een eenmalige opstoot van middelen was uit de exploitatieoverschotten van keuringsinstellingen voor een bedrag van 12 miljoen euro, kan dit bedrag ook in 2020 nog worden ingezet, aangezien de fondsenwerking hierop van toepassing is.

## **2. Beleidsnota 2019-2024**

### 2.1. *Uitdagingen*

De minister zegt dat de mobiliteitsuitdagingen waar men deze bestuursperiode voor staat, zowel maatschappelijk als economisch urgent zijn. Het beleid dat de minister zal voeren, is gericht op een vlotte en veilige bereikbaarheid gestoeld op een duurzame modal shift voor zowel personen als goederen. Dat zal gerealiseerd worden door een sterk investeringsbeleid, zowel in de capaciteit als in de betrouwbaarheid (onderhoud) van de vervoersnetwerken, en via een heroriëntering van de klassieke mindset naar een modern vervoersbeleid. Hiervoor wordt samengewerkt met de verschillende mobiliteitspartners en met de lokale besturen.



De focus van het investeringsbeleid voor personenvervoer ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer en op een sterke verbetering van de combimobiliteit met aandacht voor goed verknoopte modale netwerken.

Ook wordt er ingezet op een verbeterde doorstroming op de weg en gaat men voluit voor de uitrol van deelmobiliteit, met oog op de basisbereikbaarheid. Ook voor een efficiënte organisatie van de logistiek (goederenvervoer) zijn goed verknoopte modale netwerken belangrijk. Het waterwegennetwerk neemt hier een belangrijke plaats in. Maar er zal ook de nodige aandacht zijn voor goederenvervoer via de weg en het spoor en voor transport via pijpleidingen. De zeehavens en de luchthavens blijft de minister verder ontwikkelen als multimodale toegangspoorten voor Vlaanderen.

Binnen het mobiliteitsbeleid krijgt verkeersveiligheid een prominente plaats. Ze houdt vast aan Vision Zero tegen 2050 en wil hier resoluut voor gaan. Het aantal verkeersdoden moet jaarlijks dalen en er dient zeker een bijzondere aandacht uit te gaan naar de kwetsbare weggebruiker. Een sterk verknoopt netwerk met goed georganiseerde en veilige diensten is een sterke basis, maar ook de gebruikers moet men prikkelen en motiveren tot een mental shift en tot een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur.

Ook moet ingezet worden op een slimme en innovatieve mobiliteit en op een sterke samenwerking met verschillende mobiliteitspartners, met andere beleidsdomeinen en beleidsniveaus, met bijzondere aandacht voor de lokale besturen.

De minister verwijst voor de omgevingsanalyse naar de beleidsnota en gaat over tot de inhoudelijke voorstelling van de beleidsnota.

De minister wil de vervoersnetwerken onderhouden als een goede huisvader en ze robuust en toekomstbestendig maken, zodat ze klaar zijn voor uitdagingen op het vlak van onder meer mobiliteit, klimaat en digitalisering. Gerichte investeringen in het onderhoud en in de uitbouw van de capaciteit moeten de bereikbaarheid in heel Vlaanderen garanderen.

Er wordt een hoog investeringsritme vooropgesteld, met extra middelen voor MOW-investeringen deze legislatuur. Eenmalige kredieten worden uitsluitend aangewend voor investeringen in nieuwe infrastructuur of voor het stapsgewijs wegwerken van de historische achterstand binnen het structureel onderhoud van de infrastructuur. Hierbij geeft de minister prioriteit aan investeringen in fietsinfrastructuur, in doorstroming op het hoofdwegennet, in openbaar en collectief vervoer en in 'missing links'.

Naast duurzame modi zoals het openbaar en collectief vervoer en de fiets, blijft de minister investeren in weginfrastructuur. Er zal immers nog worden gebruikgemaakt van een eigen of gedeelde wagen, onder meer door het gebruiksgemak, voor perifere bestemmingen op erg vroege of late uren of omdat de auto nodig is voor diverse taken.

Heel wat autosnel- en gewestwegen hebben nood aan investeringen in onderhoud, verkeersveiligheid, doorstroming en capaciteit. Ruim de helft van alle verloren fileuren situeren zich op slechts twee grote ringstructuren (R1 en R0). De prioriteit ligt dan ook bij die locaties, gezien de nood en de vraag er het grootst zijn.

De ambitie is om te evolueren naar een integraal en modusneutraal investeringsbeleid. Het GIP wordt ingezet om de investeringen gericht en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een betere afstemming op de doelstellingen en prioriteiten van het gehele beleidsdomein. De vervoerregio's en lokale besturen worden actiever betrokken bij de opmaak van het GIP, maximaal

rekening houdend met het BBC-systeem. Het GIP wordt verder geprofessionaliseerd naar een planning- én realisatietool. De komende vijf jaar moet de rol van lokale besturen groter worden in het hele planningsproces van de investeringen in dit beleidsdomein, beklemtoont de minister.

## 2.2. Modal shift

De focus van het investeringsbeleid voor personenvervoer ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. De minister streeft naar een ambitieuze modal shift. Het doel is om het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, via eigen of deelsystemen en met collectief vervoer of taxi) voor heel Vlaanderen te laten groeien tot minstens 40 procent. Deze ambitie van de modal shift geldt ook voor de vervoerregio's. Voor de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent wordt zelfs gestreefd naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50 procent. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer, deelmobiliteit en mobipunten moet deze ambitie realiseren.

Voor een goede combimobiliteit zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de reizigers toe om zich op een duurzame manier te verplaatsen, de reistijd te verkorten en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit. De minister streeft naar de uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem dat zo veel als mogelijk uitgaat van het STOP-principe.

### 2.2.1. Fiets

De minister zal investeren in de uitbouw van veilige, samenhangende, comfortabele en aantrekkelijke fietsnetwerken, die woonkernen, scholen en tewerkstellingspolen verbinden en zo optimaal inspelen op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Kruispunten worden waar mogelijk, in functie van veiligheid en doorstroming, conflictvrij gemaakt. Onder andere de proefprojecten vierkant groen worden geëvalueerd. Specifiek voor bedrijventerreinen aan gewestwegen wordt er geïnvesteerd in vraaggerichte ontsluiting via collectief vervoer en fietsverbindingen. Jaagpaden worden maximaal ingeschakeld in het netwerk van fietssnelwegen.

De investeringen in fietsinfrastructuur worden via een steil groeipad opgetrokken naar 300 miljoen euro tegen het einde van de legislatuur. De prioriteiten in investeringen in fietsinfrastructuur worden afgestemd met de lokale besturen en binnen de vervoerregioraden, zodat investeringen op de verschillende bestuursniveaus maximaal op elkaar kunnen worden afgestemd.

### 2.2.2. Openbaar en collectief vervoer

De minister wil iedereen overtuigen om zich duurzaam te verplaatsen, en investeert daarom in de uitbouw van een sterk, kwaliteitsvol en vraaggericht openbaar en collectief vervoer. Tegelijkertijd wordt eveneens het privaat collectief vervoer gestimuleerd door busbanen ook open te stellen voor private bussen en taxi's en door groen licht te geven voor private busverbindingen.

Het uitgangspunt is basisbereikbaarheid, waarmee men naar een vraaggericht openbaar en collectief vervoer gaat, met een betere afstemming van het aanbod op de vervoersvraag van de reiziger en op de reële vervoersstromen. In uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid worden het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat uitgerold, om de lokale en globale vervoersvragen in te vullen.

Reizigers moeten kunnen rekenen op mobiliteitsdiensten die op vlak van onder andere comfort, veiligheid, snelheid en betaalbaarheid de vergelijking met de eigen

wagen kunnen doorstaan. Deze mobiliteitsdiensten moeten ook voldoende betrouwbaar zijn om tot kwalitatieve serviceniveaus te komen die nodig zijn voor het aanbieden van basisbereikbaarheid. Mobility as a Service (MaaS) staat ook voor een klimaatvriendelijkere en ruimtezuinigere mobiliteit.

### *2.2.3. Doorstroming*

Voor de realisatie van een vlotte doorstroming op de weg wordt er op verschillende fronten gewerkt: er zal ingezet worden op onder meer slimme verkeerslichten, regelbare verkeerslichten, vrije busbanen, minder hinder bij infrastructuurwerken. Voor dit laatste wordt modusoverschrijdend gewerkt en met maximale betrokkenheid en inspraak van lokale besturen. Ook het implementeren van een dynamisch verkeersmanagement is hierbij belangrijk om zo de doorstroming te bevorderen.

### *2.2.4. Mobipunten*

Men wil een multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. Dankzij een slimme verknoping kan de beschikbare vervoerscapaciteit ook veel beter benut worden. De knopen tussen de verschillende vervoersnetwerken zijn de mobipunten. Een mobipunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit te faciliteren.

### *2.2.5. Mobiliteitsdelen*

De minister wil het aantal gebruikers van deelfietsen en deelauto's laten toenemen en zal daarvoor samenwerken met lokale besturen, maatschappelijke organisaties en private spelers. Het streefdoel is een gebiedsdekkend systeem van fietsdeel-systemen en kwaliteitsvolle fietsstallingen aan haltes en mobipunten. Ter hoogte van mobipunten moet het mogelijk zijn om vandaag te kiezen voor de fiets, morgen voor de bus en overmorgen voor een (deel)auto en andere deelsystemen. Het aanbod van openbaar en collectief vervoer wordt geïntegreerd met deelfietsssystemen.

### *2.2.6. Vlaamse spoorprojecten en personenmobiliteit over water*

Met de Vlaamse Spoorstrategie wil de Vlaamse Regering wegen op het federale spoorbeleid en investeringen stimuleren die bijdragen aan de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Voor elf prioritaire Vlaamse spoorprojecten wordt daarom in cofinanciering voorzien. Verder worden de gesprekken voortgezet met het oog op de realisatie van de 3RX/IJzeren Rijn en de inherente tweede havenontsluiting.

De minister zal de personenmobiliteit over water optimaliseren door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, die hiertoe aanbestedingen zal kunnen uitschrijven. Op die manier kan de personenmobiliteit georganiseerd worden op een eenvormige en kostenefficiënte manier. Als eerste stap voorziet het Vlaamse Gewest van 2020 tot en met 2024 in de nodige middelen voor de exploitatie van de waterbus in de vervoerregio Antwerpen. Daarnaast bekijken de verschillende vervoerregio's welke verbindingen over water kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit in de regio.

### 2.3. Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten

#### 2.3.1. *Verknoopt netwerk voor goederenvervoer*

Ook voor een efficiënte organisatie van de logistiek (goederenvervoer) zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de ondernemingen/verladers toe om goederen te vervoeren, de reistijd te verkorten en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit.

De focus van het investeringsbeleid voor goederenvervoer ligt op het realiseren van een modal shift van weg naar binnenvaart en spoor. Via een gericht investeringsbeleid, met aandacht voor een sterke verknoping van de verschillende netwerken, wil minister Peeters ondernemingen stimuleren om voor hun goederenvervoer meer gebruik te maken van de binnenvaart en het spoorvervoer.

Voor het goederenvervoer volgt men dezelfde filosofie als voor personenvervoer, met als streefbeeld een fysiek internet van open en via knooppunten verbonden netwerken.

Efficiënte logistiek is noodzakelijk voor een weerbare sector in een verkeersveilig en leefbaar Vlaanderen. Het is dan ook de bedoeling om zo veel mogelijk de overslag en bundeling van goederen te realiseren van de weg naar het water of het spoor. Watergebonden bedrijventerreinen worden waar mogelijk maximaal met kaaimuren uitgerust, zodat daar de overslag van goederen kan gebeuren. Verder zal deze legislatuur het tweede proefproject rond langere en zwaardere vrachtwagens uitgevoerd en geëvalueerd worden.

#### 2.3.2. *Verdere uitbouw van het waterwegennetwerk*

De ambitie is om een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennet te realiseren, waarbij vlot verkeer over waterwegen gegarandeerd wordt en flexibel ingespeeld kan worden op de noden van de gebruikers. In afwachting van een volledige automatisering wordt uitgegaan van zo veel mogelijk flexibiliteit, zondagsregeling en een gegarandeerde dienstverlening. Om de beschikbare waterwegcapaciteit optimaal te gebruiken, zal de minister blijven investeren in de aanleg of aanschaf van nieuwe infrastructuur alsook in het onderhoud van de bestaande infrastructuur.

De transportcapaciteit op de binnenwateren wordt verhoogd met de voortgezette uitvoering van het Seine-Scheldeproject, de optimalisatie van het Albertkanaal (verhogen van de bruggen) en het kanaal Brussel-Charleroi, de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart met een vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis met het oog op schepen tot 2500 ton.

#### 2.3.3. *Pijpleidingen als volwaardige transportmodus*

Pijpleidingen moeten als een volwaardige transportmodus worden ingezet om de modal shift te ondersteunen en de connectiviteit tussen de knooppunten te verbeteren. Er wordt een visie uitgewerkt om deze modus sterker aan te haken aan het mobiliteitsbeleid.

#### 2.3.4. *Zee- en luchthavens als toegangspoorten*

De Vlaamse overheid blijft investeren in de maritieme toegankelijkheid van de havens en de verantwoordelijkheid opnemen voor een aantal publieke taken binnen de havens. De minister engageert zich om verder intensief bij te dragen aan de strategische investeringen in de havens. Er wordt gestart met de bouw van een nieuwe zeesluis in Zeebrugge en samen met Nederland voortgewerkt aan de bouw

van de Nieuwe Sluis Terneuzen, die deze bestuursperiode in gebruik zal worden genomen. In Antwerpen wordt er zo snel als mogelijk werk gemaakt van een robuust voorkeursbesluit voor de realisatie van extra containercapaciteit zodat de werken zo spoedig mogelijk kunnen aanvangen. Het is de bedoeling om in het kader van de nieuwe havenstrategie nog structureler en nauwer samen te werken met en tussen de havenbesturen inzake de aanpak van nieuwe uitdagingen.

Luchthavens spelen een belangrijke rol in de connectiviteit van Vlaanderen en als motor voor tewerkstelling. Om de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens en de luchthaven in Zaventem te versterken, wordt er een langetermijnvisie uitgewerkt inzake de ontwikkeling van de luchtvaart. Aandachtspunten zijn de knelpunten inzake general aviation, vergunningen, de beheersvormen en rolverdeling van de regionale luchthavens, de samenwerking met de nationale luchthaven en de toekomstige ontwikkelingen en innovaties in de luchtvaartsector.

## 2.4. Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem

### 2.4.1. *Verkeersveilig gedrag*

De minister houdt vast aan Vision Zero tegen 2050 en wil resoluut doorgaan op de ingeslagen weg. Het aantal verkeersdoden moet jaarlijks dalen en er moet zeker een bijzondere aandacht uitgaan naar de kwetsbare weggebruiker.

Binnen het kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid worden de acties rond verkeersveiligheid beter op elkaar afgestemd. Samenwerking is immers cruciaal om goede resultaten te bereiken. Binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid werkt men aan een geactualiseerd Vlaams Verkeersveiligheidsplan op basis van de zogenaamde vijf E's (Education, Enforcement, Engineering, Evaluation en Engagement). Op lokaal vlak biedt een goede samenwerking met en tussen de politie en het lokaal bestuur een gezonde basis voor meer verkeersveiligheid.

Nog bij te veel weggebruikers is een mentaliteitswijziging nodig, ook bij de kwetsbare weggebruikers. Onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, vermoeidheid of afleiding blijven de belangrijke ongevalsfactoren. Men moet proberen er gepast op in te grijpen. Er wordt ingezet op levenslang leren met een aangepast opleidingsaanbod in elke levensfase. Concreet betekent dit dat niet enkel de rijopleiding voor toekomstige autobestuurders van personenwagens wordt geëvalueerd, maar dat ook de opleiding en examinering van chauffeurs en veiligheidsadviseurs bij het transport van gevaarlijke goederen over de weg verder geprofessionaliseerd wordt.

De minister investeert verder in onderzoek naar verkeersongevallen en -veiligheid en maakt werk van verkeersveiligheidsaudits op het onderliggende wegennet. Investerings in verkeersveiligheid krijgen een extra impuls met de inkomsten uit verkeersboetes. De minister zal bij de federale overheid aandringen op een snelle en correcte doorstorting van de bedragen waar Vlaanderen conform de zesde staatshervorming recht op heeft.

### 2.4.2. *Verminderen conflictzones*

Voor de dynamische lijst van zwarte punten op basis van de ongevallencijfers voor de periode 2015-2017 wordt een hoger gewicht toegekend aan ongevallen met kwetsbare weggebruikers. Daardoor kunnen de locaties waar kwetsbare weggebruikers slachtoffer worden, gericht worden aangepakt. Zo wordt de onderregistratie van ongevallen met kwetsbare weggebruikers gecompenseerd. Daarnaast worden er gevaarlijke punten en wegsegmenten geïdentificeerd en veiliger gemaakt, in eerste instantie via quick wins en vervolgens waar mogelijk en waar nodig door middel van een structurele herinrichting.

Met gps-operatoren en andere partners wordt een protocol uitgewerkt waardoor locaties met veel kwetsbare weggebruikers, zoals scholen of sportclubs, maximaal worden vermeden in de routesuggesties. Daarnaast wil de minister ook het subjectieve onveiligheidsgevoel in het bijzonder bij kwetsbare weggebruikers, in beeld brengen, om zo zicht te krijgen op die plaatsen en trajecten die weggebruikers net vermijden omdat ze die als te onveilig aanvoelen.

#### *2.4.3. Verbeterde controle en handhaving*

Homologatie en technische keuring zorgen er als preventieve controle voor dat voertuigen in het verkeer steeds veiliger worden, zijn en blijven. Controle en verkeershandhaving spelen ontegensprekelijk een belangrijke rol om ongevallen te voorkomen. Hoewel communicatie en sensibilisering cruciaal zijn, kan dit de hardeleerse overtreders niet altijd overtuigen. Daarom blijft de minister in de toekomst inzetten op efficiëntere en effectievere controle en handhaving. Waar mogelijk wordt verder ingezet op verdere automatisering. Daarnaast wordt ingezet op een performant en uniform afhandelings- en verwerkingssysteem.

Verder zal de minister de veiligheid op de Vlaamse waterwegen verhogen door de uitbouw van een correct handhavingsbeleid. Hiertoe wordt een Scheepvaartdecreet uitgewerkt, waarin de regelgeving geactualiseerd wordt en waarin adequate handhavingsmodaliteiten opgenomen worden.

#### *2.4.4. Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan*

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen moet vijfjaarlijks geactualiseerd worden. De minister gaat dus aan de slag met de opmaak van een geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan 2021-2025.

### **2.5. Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur**

#### *2.5.1. Cultuuromslag*

Tegen 2050 moet het vervoerssysteem grondig worden omgeturnd. De vloot moet groener en het verkeer vlotter. Dat draait niet alleen om voer- en vaartuigen, maar ook om de gebruikers ervan: wij allemaal dus. Wij zijn het verkeer. Maar als gewoontedieren is men zich daar onvoldoende van bewust. Het is dus aan ieder van ons om bedachtzaam en verantwoord te kiezen. Hoe verplaats ik mezelf of mijn goederen het beste? Waarbij we met 'beste' bedoelen: op de maatschappelijk meest duurzame en verantwoorde manier. Die reflex wil de minister graag bij iedereen aankweken.

#### *2.5.2. Beprijzing*

Via een doorgedreven tarief- en ticketintegratie per vervoerregio en via Mobility as a Service wordt eindgebruikers een maximaal vervoersaanbod aangeboden, met een eenvoudig gebruik. Er wordt ook onderzocht of de veerdiensten hierin kunnen meegenomen worden.

Een deel van de inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens blijft men investeren in weginfrastructuur. Er wordt onderzocht hoe de inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens geoptimaliseerd kunnen worden door van de belasting een retributie te maken. Gezien de filezwaarte tijdens de daguren wordt onderzocht of een deel van het vrachtverkeer via een verlaagd of gedifferentieerd tarief van de kilometerheffing kan gestuurd worden naar uren waarbij de intensiteit van personenwagens kleiner is, dit alles in nauw overleg met de sector.

## 2.6. Naar een slimmere en innovatievere structuur

### 2.6.1. *ITS-plan Vlaanderen*

In samenwerking met de privésector en de academische wereld definieert en implementeert de minister intelligente transportdiensten, om van daaruit de veranderende mobiliteit te faciliteren. De ITS-initiatieven zijn gestructureerd rond strategische clusters die de ontwikkeling van het ITS-plan van Vlaanderen vormgeven, begeleiden en sturen. Samen met de transport- en logistieke ondernemingen transformeert men Vlaanderen tot een digitale 'supply highway'. Nieuwe technologieën kunnen veiliger, sneller en vooral goedkoper ingezet worden. Een meer doorgedreven 'internet der dingen' maakt het mogelijk om data optimaal te delen.

### 2.6.2. *Slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk*

De minister wil werk maken van een verbetering van de kwaliteit van de verschillende hoofdinfrastructuurnetwerken en van de informatieverschaffing naar de gebruikers. Vlaanderen voert een nieuwe robuuste en samenhangende wegcategorysering door. De selectiemethodiek volgt hierbij een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategory. Om kostenefficiënt vervoer op maat, zoals onder andere vervoer naar bedrijventerreinen, vervoer in landelijke gebieden of aangepast vervoer aan te bieden kunnen innovatieve systemen en organisatiemodellen uitgetest worden.

### 2.6.3. *Slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk*

Op de Vlaamse waterwegen en op de Noordzee wordt het Smart Shippingprogramma verder uitgerold. Zo kunnen de binnenvaart en de estuaire vaart volop gebruik maken van de voordelen van automatisering en digitalisering. De Vlaamse Regering focust op vier pijlers: slimme vaartuigen, slimme infrastructuur, slimme communicatie en slimme regelgeving. De waterweginfrastructuur zal klaargemaakt worden voor geautomatiseerde en autonome schepen.

### 2.6.4. *Innovatief fietsnetwerk*

De minister zal ook investeren in innovatieve fietsprojecten. Initiatieven zoals bijvoorbeeld geïntegreerde routeplanners en één geïntegreerd(e) kaart/dataplatform moeten de fiets als modus aantrekkelijker maken. Het onderzoek voor de kwetsbare weggebruikers in het kader van het Mobilidataproject moet ons daarvoor de nodige inzichten op vlak van technologie aanreiken.

## 2.7. Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk

### 2.7.1. *Recreatie en toerisme*

Om de natuurlijke rijkdom en historische authenticiteit van de Vlaamse toeristische bestemmingen te behouden, investeert de Vlaamse Regering in duurzaam vervoer en een verbetering van de omgevingskwaliteit. Zo slaagt men erin om de toeristische troeven bereikbaar te houden en bezoekers aan te trekken. De minister ondersteunt dan ook de Vlaamse waterbelevingsplannen, dit onrechtstreeks door de uitvoering van het maatregelenprogramma van de stroomgebiedbeheersplannen.

### 2.7.2. *Integrale klimaataanpak*

Mobiliteit heeft ook een impact op het leefmilieu, vroeger als deel van het probleem, vandaag en morgen meer als deel van de oplossing. Met ambities inzake onder meer combimobiliteit, de modal shift en de vergroening van de publieke en private gemotoriseerde vloot draagt de Vlaamse Regering proactief bij aan de klimaatdoelen.

Het meerjarig investeringsprogramma rond het vernieuwen van de tramsporen en de vergroening van het rollend materieel wordt integraal uitgevoerd. Ten laatste in 2025 worden de stadskernen enkel nog emissievrij bediend. Ten laatste vóór 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij. Ook de (private) onderaannemers van De Lijn worden hier maximaal bij betrokken.

### 2.7.3. *Overstroming en droogte*

Er zijn steeds meer overstromingen en lange periodes van droogte. Daarom wordt de kust en het getijdengevoelig Schelde-estuarium tegen stormvloed en beschermd. Ter uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid zorgt men voor zand-suppletie, herstel en beheer van zeeverende duinen, renovatie en verhoging van de zeedijken en aanpassing van de kusthavens. Waar mogelijk, wordt de private sector betrokken.

In het binnenland wordt er geïnvesteerd in de uitrol van de meerlaagse waterveiligheid en worden er waar nodig multifunctionele overstromingsgebieden gerealiseerd. Voor de kustveiligheid, het hele Schelde-estuarium en de Maas zullen een actualisering van de visie en nieuwe overstromingsrisicobeheerplannen uitgewerkt worden. Verwacht wordt dat door klimaatverandering ook de periodes met een extreem neerslagtekort frequenter zullen voorkomen dan nu het geval is. Daarom zullen de gevolgen van toenemende droogte en waterschaarste met gepaste maatregelen ondervangen worden.

## 2.8. Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan

### 2.8.1. *Vervoerregio's*

Mobiliteit is een thema dat de gemeentegrenzen overschrijdt. Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen, onder regie van het Departement MOW. De vervoerregioraad wordt de cockpit voor het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio. Niet alleen het openbaar of het collectief vervoer, ook de voor- en natrajecten met (deel)fiets, (deel)auto en alle andere vervoersmodi worden gefaciliteerd.

Daarnaast buigt de vervoerregioraad zich ook over de infrastructuur (onder andere wegen, fietswegen) en het goederenvervoer binnen de regio. Zo kan er beter worden ingespeeld op de (lokale) vraag en wordt het combimobiliteitsbeleid mee van onderuit aangestuurd. De vervoerregio's hebben beslissingsrecht omtrent het aanvullend net en het vervoer op maat, en geven advies inzake het kernnet dat in handen blijft van de Vlaamse overheid.

### 2.8.2. *Europees en internationaal*

De minister wil de Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten. We schakelen ons eveneens in om uitvoering te geven aan EU- en internationale doelstellingen en gaan op zoek naar bilaterale en multilaterale partnerschappen om onze expertiserol in Europa en de wereld te versterken, alsook bij te dragen aan geldende internationale doelstellingen.



De minister wil ook een actief buitenlandbeleid voeren, om de strategische grensoverschrijdende mobiliteitsdossiers (zoals 3RX, brexit, Seine-Schelde, Nieuwe Sluis Terneuzen) optimaal te verdedigen en de Vlaamse expertise internationaal in te zetten. Zo blijft men waar mogelijk verder inzetten op het verkrijgen van TEN-T-middelen en wendt men deze optimaal aan.

### 2.8.3. *Daadkrachtige samenwerking*

De organisatie van het beleidsdomein wordt aangepakt zodat het overheidsapparaat voldoende wendbaar is om de recordinvesteringen om te zetten in snelle realisaties op het terrein. Dit vergt een verregaande bundeling van expertise en knowhow binnen het beleidsdomein, om zo de investeringen uit het GIP daadwerkelijk te realiseren.

De entiteiten organiseren zich functioneel en richten zich op onderlinge samenwerking en kennisdeling. Realisatiegerichtheid en projecteigenaarschap zijn eigenschappen die bijkomend worden versterkt. Voor complexe investeringsprojecten wordt de integrale en gecoördineerde werkwijze van De Werkvennootschap en Lantis voortgezet. In principe worden grote infrastructuurprojecten toegewezen aan deze projectvennootschappen.

De vervoerregiowerking, de integrale en multimodale aanpak en het sterker inzetten op brede participatie en betrokkenheid van burgers en andere overheden bij projecten, vergen specifieke competentieontwikkeling binnen het beleidsdomein MOW. Specifiek inzake fietsbeleid wordt het projectteam binnen het beleidsdomein MOW gereorganiseerd om de realisaties, inclusief het wegwerken van de onveilige, ontbrekende en oncomfortabele schakels in de fietsverbindingen, op het terrein sneller te garanderen.

Met het oog op een overkoepelend duurzaam en efficiënt mobiliteitsbeleid en een investeringsbeleid gefocust op combimobiliteit wordt het departement MOW versterkt zodat het zijn regierol kan waarmaken en de agentschappen kunnen focussen op hun uitvoerende rol.

Verder wordt het bestuurlijk landschap binnen het beleidsdomein MOW onderzocht. Hierbij gaat men na of de uitvoerende taken in één hand geclusterd kunnen worden per vervoersmodus. Alles met betrekking tot de infrastructuur van vervoer in de lucht, met name de beide LOM's, wordt zo snel mogelijk gefuseerd.

De wegeninspectie wordt samengebracht met de mobiele patrouilles bij VLABEL. De inkomsten uit boetes voor overbelasting worden toegevoegd aan het saldo kilometerheffing ten bate van MOW. VLABEL kan eventuele investeringen voor het controledispositief overbelasting ook financieren uit de meeropbrengst overbelasting.

### 2.9. Conclusie

De minister gaf een overzicht van de beleidsplannen die rechtstreeks voortvloeien uit het regeerakkoord. Ongetwijfeld zal dit verder uitgediept en verfijnd worden en zullen de komende weken ook de prioriteiten bepaald worden voor de respectievelijke jaren van deze legislatuur, en dus wat wanneer wordt aangepakt.

Maar toch wil de minister als slot de noodzakelijke mindshift beklemtonen over de verhouding tussen de verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW en de lokale besturen. De minister wil weg van louter centralisme. Er is al een weg afgelegd, maar men moet hier duidelijk verder in gaan. De bundeling van de bestuurlijke krachten in Vlaanderen is een belangrijke randvoorwaarde om gezamenlijk te komen tot een breder gedragen 'anders mobiliteitsdenken en -handelen' bij de burger.

## II. Bespreking

### 1. Beschouwingen en vragen van de leden

#### 1.1. Tussenkomsst van Lode Ceyskens

##### 1.1.1. *Beleidsnota*

*Lode Ceyskens* zegt dat de uitdagingen op het vlak van mobiliteit groot zijn. De voorbije vijf jaar groeiden de files met meer dan 20 procent. Het transport heeft invloed op het klimaat en de lucht- en levenskwaliteit. Hoewel Vlaanderen verkeersveiliger wordt, vallen er jaarlijks nog driehonderd verkeersdoden en bijna drieduizend zwaargewonden. Dat is te ver verwijderd van de doelstellingen voor 2020.

Steeds meer mensen kiezen om zich duurzaam te verplaatsen. Met de fiets en het openbaar vervoer als het kan, de auto als het moet. De overheid heeft de plicht om het de bevolking zo makkelijk mogelijk te maken om voor deze duurzame alternatieven te kiezen. Op dit ogenblik kan de overheid deze kwaliteit nog niet voldoende bieden: te voet en met de fiets is vaak nog onveilig en oncomfortabel. Bus, tram en trein komen meer niet dan wel op tijd en de dienstverlening is ondermaats.

Daarom is de spreker verheugd dat de Vlaamse Regering de investeringen in mobiliteit verhoogt. De CD&V-fractie heeft in de vorige legislatuur 2014-2019 de fiets op de voorgrond geplaatst en is tevreden dat de fiets nu een prominente plaats krijgt in het regeerakkoord. Er is een verdubbeling van het budget voor fietsinfrastructuur naar 300 miljoen euro op jaarbasis. Maar de voorbije regeerperiode heeft geleerd dat dit niet volstaat: de realisatiegraad moet omhoog. *Lode Ceyskens* is dan ook tevreden met een kortere doorlooptijd van de procedures, de uitbreiding van het Fietsfonds en snellere onteigeningen in functie van het maatschappelijk belang.

Tijdens deze regeerperiode moet het aanbod aan openbaar vervoer aantrekkelijker worden, en de stiptheid en betrouwbaarheid moet beter. Daarom is het goed dat er ambitieuze en meetbare kritische prestatie-indicatoren zullen worden ingeschreven in de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn. De CD&V-fractie hoopt dat De Lijn de benchmark met glans zal doorstaan zodat ze het interne operatorschap krijgt, de rust binnen de organisatie weerkeert en ze kan focussen op het stipt laten rijden van trams en bussen.

De timing voor de start van basisbereikbaarheid lijkt hem krap. Hij wil dat het systeem van bij de start goed draait. Tot slot is hij tevreden dat voortaan alleen nog groene bussen worden aangekocht zodat tegen 2025 stadscentra en tegen 2035 het volledig openbaar vervoer emissievrij is. Verwijzend naar het actualiteitsdebat op 21 november 2019, zal de Vlaamse Regering een tandje bij moeten steken.

*Lode Ceyskens* feliciteert de minister voor de opname van het STOP-principe in de beleidsnota. Niets is zo duurzaam als stappen en trappen, maar stappers en

trappers zijn ook de meest kwetsbaren op de weg. Een veilige weg van en naar school en schoolomgeving zijn belangrijk. De pakkans voor snelheidsovertreders wordt vergroot door meer trajectcontroles, bij voorkeur in samenspraak met de steden en gemeenten. Zij krijgen ook de mogelijkheid tot handhaving in zone 30 en zone 50 via GAS-boetes. Dat is een stap in de goede richting. Daarmee wil de CD&V-fractie de auto 'niet in de gracht rijden'. Voor bepaalde verplaatsingen is de wagen de beste vervoersoplossing.

De grote infrastructuurprojecten vindt hij belangrijk, maar de spreker gaat er niet dieper op in omdat deze onder meer nog via voortgangsrapportages in de commissie aan bod zullen komen. Belangrijk is dat de procedures worden hervormd en de uitbouw van spitsstroken om de files op korte termijn te verminderen. Maar ook het slimmer maken van de weginfrastructuur is hiervoor onontbeerlijk op lange termijn. Op het vlak van digitalisering, automatisering en innovatie moet de Vlaamse overheid een versnelling hoger schakelen: meer dynamische verkeerslichten en -borden, werken met big data en dynamisch verkeersmanagement.

Voor de CD&V-fractie is het belangrijk dat de mobiliteit voor elke persoon wordt gegarandeerd. Mobiel zijn is een voorwaarde om er letterlijk en figuurlijk te geraken en om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. Hij verwijst naar het toekomstige masterplan Toegankelijkheid voor het openbaar vervoer. Het zogenaamde Compensatiedecreet zal de mobiliteit van de meest kwetsbaren blijven garanderen. Meer middelen voor het vervoer op maat zullen ervoor zorgen dat dit op een innovatieve, kwaliteitsvolle maar ook kostenefficiënte manier zal worden uitgebouwd waarbij de lokale besturen – die het dichtst bij de mensen staan – de lijnen zullen uitzetten.

De CD&V-fractie kan zich terugvinden in de beleidsnota en is tevreden dat er in tijden van budgettaire schaarste bijkomende middelen werden gevonden voor de fiets en het openbaar vervoer.

Na deze algemene beschouwing heeft Lode Ceysens ook nog een aantal vragen over de beleidsnota. Hij leest dat er werk wordt gemaakt van een Vlaamse wegcode (OD 4.1). Wat wordt hiermee bedoeld? Komt deze naast de federale wegcode?

Verder wil de minister concrete maatregelen uitwerken voor niet-snelheidsgerelateerde verkeershandhaving, zoals afleiding, rijden onder invloed en vermoeidheid (OD 4.3). Hoe zal dit concreet gebeuren?

Tijdens de plenaire vergadering van 7 november 2019 stelde minister Demir dat ze het aantal voertuigkilometers wil terugdringen met 12 procent. Waarom 12 procent, via welke maatregelen zal dat gebeuren en komt dat overeen met de doelstellingen voor de modal shift?

Zal de minister werk maken van park-and-rideparkings langs autosnelwegen waarbij kan overgestapt worden op openbaar vervoer? Brecht is hier een goed voorbeeld van. Halen zou ook een mogelijkheid zijn voor dergelijke combimobiliteit.

Het decreet Basisbereikbaarheid voorziet dat de mobiliteitsplannen van de vijftien vervoerregio's worden afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Wordt dit nog opgemaakt en zo niet, hoe is afstemming mogelijk (zie ook OD 8.1)?

Voor verkeersveiligheid wordt de doelstelling Vision Zero tegen 2050 behouden (SD 4). De minister erkent dat de tussentijdse doelstelling van maximaal tweehonderd verkeersdoden in 2020 niet wordt gehaald. Dat getuigt van eerlijkheid. Overweegt de minister een nieuwe tussentijdse doelstelling bijvoorbeeld in 2024? Komt er een Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid die een plan van aanpak uitwerkt?

Er komen extra trajectcontroles (OD 4.3). Op basis van welke criteria wordt beslist waar die geïnstalleerd worden? En hoe zal de minister ervoor zorgen dat de bestaande trajectcontroles effectief in gebruik worden genomen?

In het kader van de gewijzigde regelgeving voor de taxisector zou er een observatorium worden opgericht om de marktwerking te controleren en om snel sociale dumping op te sporen. Wordt dit opgericht en zo ja, wanneer?

### 1.1.2. Begroting

Voor investeringsmiddelen voor de fiets is er in een groeipad voorzien naar 300 miljoen euro. Hoe zal dit er concreet uitzien? Hoeveel middelen komen er in totaal bij voor fietsinvesteringen? Hoeveel van de 40 miljoen euro extra investeringsmiddelen zal naar fietsinfrastructuur gaan?

Het regeerakkoord voorziet dat het Fonds Stationsomgevingen wordt omgevormd tot een Combimobiliteitsfonds. Het is niet meer terug te vinden in de begroting en lijkt in 2012 te zijn ondergebracht bij De Lijn in een meer algemeen reservefonds. In 2019 bevatte dit ongeveer 32 miljoen euro. Hoe zal het Combimobiliteitsfonds eruitzien, hoeveel middelen zal het bevatten en voor welk doel?

Verder ontving Lode Ceysens graag meer informatie over de dalende middelen op begrotingsartikel MBU-3MEH2EB-WT (vergroening rollend materieel OV).

In de beleids- en begrotingstoelichting leest hij op pagina 29 dat in de begrotingsaanpassing 2020 zal ingeschat worden hoe de eigen inkomsten van De Lijn zullen evolueren "op basis van de nog te beslissen tariefverhoging". Wat wordt hiermee bedoeld? Wat is het tariefplan?

Op pagina 30 is een lijst opgenomen van investeringen bij De Lijn. Is dat een exhaustieve lijst?

Verder leest hij op pagina 50 dat in 2020 gefocust wordt op de professionalisering van de rijopleiding door het in de praktijk brengen van het nieuwe besluit van de Vlaamse Regering Rijscholen en het omzetten van Europese richtlijnen tegen mei 2020. Wat wordt hiermee bedoeld?

Tot slot vraagt hij wat wordt bedoeld op pagina 51 met volgende zin: "Teneinde de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren, worden de fietsvoorzieningen en snelheidslimieten onderling afgestemd."

### 1.2. Tussenkost van Marino Keulen

*Marino Keulen* wijst erop dat het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zich in de kern van de samenleving bevindt en dat iedereen erbij betrokken is. Daarvoor kan de minister beschikken over extra 630 miljoen euro om te investeren. Wat niet in de begroting staat, bestaat niet. Het duidt erop dat Mobiliteit voor de Vlaamse Regering een prioriteit is. In absolute cijfers gaat het om de grootste groei. Dat schept mogelijkheden maar ook verwachtingen.

Belangrijk in de toekomst wordt het uitwerken van de basisbereikbaarheid op basis van subsidiariteit. De lokale besturen zullen hierbij betrokken worden via de vervoerregio's. Dat subsidiariteitsprincipe komt ook tot uiting in het geïntegreerd investeringsprogramma waarbij AWV dit moet afstemmen met de beleids- en beheerscyclus van de lokale besturen. Dat is ook waarneembaar bij de installatie van verkeerssignalisatie langs gewestwegen. Tot slot zullen de lokale besturen GAS-boetes kunnen uitschrijven voor overtredingen in de zone 30 en zone 50.

Andere middelen die beschikbaar worden gesteld, zijn de 30 miljoen euro extra voor de vervoerregio's en de organisatie van het vervoer op maat.

2020 wordt een sleuteljaar met ook de benchmark voor De Lijn. Het moet iedereen aanzetten om een zo goed mogelijk dienstverlening te voorzien. Er is verder het investeringsprogramma van de NMBS. Het spoorwegennet blijft de ruggengraat van het openbaar vervoer. Het aanbod van de NMBS en De Lijn zullen op een klantvriendelijke manier in elkaar moeten gepast worden.

Marino Keulen zegt dat hij zijn best heeft gedaan om het belangrijke principe van de gegarandeerde dienstverlening in het regeerakkoord te krijgen. De reiziger mag niet in de kou blijven staan. Ook op de binnenwateren moeten de sluizen bediend blijven. Het gaat er niet om het stakingsrecht te breken maar wel om de dienstverlening te verzekeren waarvoor de burger belastingen betaald. Het kan niet de bedoeling zijn dat de economie stilvalt door een de dictatuur van de minderheid door een aantal raddraaiers.

Daarnaast is ook de continue dienstverlening belangrijk voor de spreker. Op de binnenwateren zoals het Albertkanaal zijn de sluizen gesloten op zondag. Voor hem moeten mensen niet op zondag werken maar dit staat haaks op bedrijven die continue blijven doorwerken. Hij vraagt om na te gaan wat er mogelijk is.

Voor de kilometerheffing voor vrachtwagens is een regelmatige evaluatie noodzakelijk. Er is in zekere mate sprake van de zogenaamde 'camionettisering' van het verkeer: bestelwagens die de plaats innemen van vrachtwagens. Op een aantal niet-betolde gewestwegen is de verkeersdruk toegenomen, zoals de N78.

De minister zal ervoor moeten zorgen om een aantal infrastructuurprojecten in en uit de steigers te krijgen zoals de Oosterweelverbinding, de Noord-Zuidverbinding in Limburg en de Spartacusneltramverbinding. De burgers moeten zien dat de politiek oplossingen kan uitwerken voor de overvolle wegen en de files. Wie deze projecten stokken in de wielen steekt, draagt een grote maatschappelijke en politieke verantwoordelijkheid. Hij is voorstander van extra wegcapaciteit. De autosnelwegen zijn nog steeds berekend op de capaciteit van de jaren 80 terwijl er driemaal zoveel auto's zijn en twee keer zoveel vrachtwagens.

Wat ook soelaas kan bieden en slechts beperkt aan bod komt in de beleidsnota, is volgens de spreker het aspect van de deelmobiliteit. In de 21e eeuw wordt beschikbaarheid belangrijker dan bezit, ook op het vlak van mobiliteit. Het kan ook een oplossing bieden voor de files. Hij vraagt de minister om verder in te zetten op die deelmobiliteit. Daaraan koppelt hij Mobility as a Service. Het zijn op zich geen wondermiddelen om de files op te lossen, maar ze kunnen wel een deel van de oplossing zijn.

Tot slot verwijst Marino Keulen naar een bericht van Vias. Uit een nieuwe nationale gedragsmeting blijkt dat tijdens de weknachten het percentage bestuurders onder invloed 10,7 procent bedraagt. Dat is triest. Dat is aartsgevaarlijk voor de bestuurder zelf maar ook voor de andere weggebruikers. Er wordt van uitgegaan dat de pakkans niet zo groot is en men neemt een berekend risico. Wie dronken rijdt in de Scandinavische landen, verliest de vriendschap. In Nederland zal men een dronken bestuurder trachten te overtuigen om niet te rijden. In Vlaanderen beveelt men aan om een landweg te volgen in plaats van een gewestweg om de controles te ontwijken. De cijfers zijn onthutsend. Het gaat om het drievoudige van tien jaar geleden. Hij vraagt aan de minister wat er aan de hand is? Handhaving is wat dit betreft een federale bevoegdheid, maar in alle zonale veiligheidsplannen staat verkeersveiligheid centraal. De minister is wel bevoegd voor het preventiebeleid: plant de minister nog verkeerscampagnes hierover? Hij verwijst naar de vraag om uitleg van Lode Ceysens van 14 november waar hij stelde dat de hervormde rijopleiding

in Oostenrijk erin was geslaagd het aantal verkeersdoden bij mensen die zich voor het eerst in het verkeer begaven met 33 procent te doen dalen in één jaar tijd. Ook de rijopleiding behoort tot de bevoegdheid van de minister. Marino Keulen hoopt dat de minister zo Vlaanderen een stuk veiliger kan maken.

### 1.3. Tussenkomsst van Els Robeyns

#### 1.3.1. *Algemene beschouwing*

*Els Robeyns* start met enkele algemene beschouwingen namens de sp.a-fractie. De mobiliteitsuitdagingen in Vlaanderen zijn torenhoog. Vlaanderen is Europees kampioen filerijden. De Vlaming staat steeds langer stil, en op steeds meer plaatsen. Dat kost de economie jaarlijks 10 miljard euro maar zorgt ook voor heel wat ongezonde lucht.

Er is nood aan een ambitieuze regering met een langetermijnvisie met duidelijke keuzes en concrete antwoorden. Voor de sp.a-fractie liggen die antwoorden en keuzes in het volop inzetten op alternatieven voor de wagen, op duurzame vervoersmodi om zo te zorgen voor een radicale shift en een effectieve aanpak van het fileprobleem. De hoge verwachtingen worden echter niet ingelost: geen lange termijnvisie, geen duidelijke keuzes en een gebrek aan concrete maatregelen en oplossingen.

Zoals bevestigd door Marino Keulen in zijn betoog, is de beleidsnota een voortzetting van het en-en-beleid van de vorige regering: én auto's, én vrachtwagens én openbaar vervoer én fietsers én spoor én water én lucht. De minister blijft met andere woorden kiezen voor het niet-kiezen!

Treffend is dat er van een Mobiliteitsplan Vlaanderen in de beleidsnota geen sprake meer is. Het is de eerste echte beleidsdaad van de minister: een dossier waar de Vlaamse overheid al bijna twintig jaar op werkt en dat de toekomst van het mobiliteitsbeleid moest worden, dat moest aangeven hoe Vlaanderen de modal shift naar minder autoverkeer zou realiseren en blijk moest geven van een langetermijnvisie, wordt door haar in de prullenmand gesmeten. Aan de vijftien vervoerregio's vraagt de minister om een mobiliteitsplan op te stellen, maar zelf vindt deze Vlaamse Regering een overkoepelende visie niet nodig. Els Robeyns is benieuwd welke uitleg de minister hiervoor gaat geven.

Ook op het vlak van klimaat is de beleidsnota een heel pover document. Het is voor haar onduidelijk hoe de Vlaamse Regering voldoende maatregelen gaat ontwikkelen om de Europese klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050 te halen. De link tussen mobiliteit en klimaatbeleid is een van de grote afwezige elementen in de beleidsnota. Het staat echter vast dat de sector een belangrijke rol te spelen heeft in het terugdringen van de emissies. In een overkoepelend Vlaams beleid mag men er toch op rekenen dat er een afstemming is tussen klimaat en mobiliteit en dat er ook vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een coherente klimaatvisie wordt ontwikkeld.

De enige echt concrete maatregel is dat tegen 2025 enkel nog elektrische bussen zullen worden ingezet in Vlaamse stadskernen. De spreker verwijst naar het actualiteitsdebat van 20 november 2019. Het getuigt van weinig ambitie. Er rijden overal in Europa en ver erbuiten al lang elektrische bussen rond. Maar los daarvan blijft de vraag of die doelstelling realistisch is en er daarvoor voldoende middelen zijn? Els Robeyns wil de oproep van Bruno Tobback voor een taskforce graag herhalen.

Maar het grootste struikelblok voor sp.a is het openbaar vervoer. Daar geeft de minister plots wel blijk van visie en concrete maatregelen, alleen zijn het compleet

de verkeerde met een achteruitgang tot gevolg. Het werd de minister nochtans makkelijk gemaakt. In voetbalkringen zegt men dat men beter trainer van een ploeg kan worden die op de laatste plaats staat: dan kan men het alleen maar beter doen. Dat geldt ook voor de minister als het gaat over De Lijn.

De spreker beschrijft de staat waarin minister Lydia Peeters De Lijn van haar voorganger heeft geërfd: het meeste aantal afgeschafte ritten, de laagste stiptheid en de laagste klantentevredenheid in haar hele bestaan. Door jarenlange besparingen zit De Lijn op haar tandvlees. In haar memorandum geeft de Lijn zelf aan dat er tegen 2030 een verdubbeling van het aantal reizigers wordt verwacht en dat daar anderhalf keer tot een verdubbeling van het aantal werkingsmiddelen tegenover zou moeten staan, op een budget van ruim 700 miljoen. De minister geeft aan De Lijn 10 miljoen euro extra. Dat dekt zelfs de inflatie niet. Dat is een duidelijke keuze, namelijk om niet te investeren in een van de oplossingen voor de mobiliteitsproblemen: een goed werkend openbaar vervoer.

Een andere duidelijke keuze die de minister maakt gaat over de privatisering. De Lijn moet in 2020 een benchmark met buitenlandse openbaarvervoermaatschappijen doorstaan. Er vonden al twee benchmarks plaats waaruit telkens bleek dat De Lijn perfect concurrentieel is met die bedrijven. Maar zelfs als De Lijn die benchmark doorstaat, komt er in 2023 een proefproject met een private partner in één vervoerregio. Dat is een duidelijke keuze om privatisering ingang te laten vinden in het openbaar vervoer. De minister zegt het echter niet met zoveel woorden.

In een krant van zaterdag 16 november beweerde de minister dat de benchmark die De Lijn moet doorstaan, wordt opgelegd door Europa. Dat klopt niet. Europa geeft lidstaten twee keuzes. De eerste mogelijkheid is een volledig gedereguleerde markt. Dat is een keuze die zelfs niet de voorkeur wegdraagt van de Europese Commissie. De andere optie is een wettelijk kader waarin de overheid aan bepaalde operatoren bepaalde exclusieve rechten kan geven met daarin twee subkeuzes. Men kan een operator aanduiden via concurrentie en een aanbesteding of de overheid kan ervoor kiezen om zelf de regie in handen te houden en zelf een interne operator aan te duiden. De Vlaamse overheid kan dus in 2020 zonder benchmark perfect beslissen om De Lijn aan te stellen als interne operator voor de volgende tien jaar.

De spreker pleit voor duidelijkheid. Ook het personeel van De Lijn wenst dat. Als de minister het openbaar vervoer wil privatiseren dan moet ze dat gewoon zeggen. Maar dan moet de minister ook zeggen wat de gevolgen daarvan zullen zijn: duurdere tickets, minder aanbod en minder dienstverlening.

Els Robeyns concludeert dat Vlaanderen voor torenhoge mobiliteitsuitdagingen staat. Op het moment dat iedereen in de file staat, ongezonde lucht inademt en de dienstverlening en tevredenheid van De Lijn historisch laag zijn, maakt de minister één duidelijke keuze: de keuze om het openbaar vervoer verder af te bouwen. Dat is voor de sp.a-fractie onaanvaardbaar. Door zulke averechtse keuzes organiseert deze Vlaamse Regering zelf nog meer files.

### *1.3.2. Vragen over de beleidsnota*

In de omgevingsanalyse geeft de minister aan dat de gehanteerde cijfers niet steeds consistent zijn en dat er nood is aan voldoende, kwaliteitsvolle en betrouwbare data om een effectief en efficiënt beleid te kunnen voeren. Nochtans wordt al sinds 1994 door het Departement MOW onderzoek uitgevoerd naar het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen, het jaarlijkse OVG. Betekent dit dan dat deze cijfers volgens de minister niet voldoende betrouwbaar zijn? Is het nieuwste OVG voor de periode 2018-2019 al beschikbaar?

De minister geeft in de omgevingsanalyse cijfers voor het aandeel van openbaar vervoer in woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Waarom gebruikt de minister cijfers voor trein, bus, tram en metro terwijl het OVG-rapport altijd aparte cijfers voor de trein gebruikt? Dat geeft een ander beeld.

De eerste strategische doelstelling is investeren in het onderhoud en de capaciteit van het wegennetwerk. Zijn er nog andere plaatsen dan de Antwerpse en Brusselse Ring waar men de wegcapaciteit wil laten toenemen? Komen er nieuwe spitsstroken? Zo ja, waar en hoeveel budget trekt de minister hiervoor uit?

Onder OD 1.3 staat dat er een periodieke monitoring en kwaliteitsbeoordeling komt van de essentiële infrastructuur. Tijdens de vorige legislatuur kwam de slechte staat van bruggen in Vlaanderen en de frequentie waarmee die gecontroleerd worden regelmatig ter sprake. Er bleken bruggen te zijn die al vijf jaar of meer niet werden gecontroleerd. Normaliter moet dit om de drie jaar gebeuren. Heeft de periodieke monitoring hier ook betrekking op? Wordt de frequentie van drie jaar voor het inspecteren van bruggen behouden en zo ja, worden hier extra middelen en mankracht bij AWV voor uitgetrokken?

Het doel is om het aandeel duurzame modi voor heel Vlaanderen te laten groeien tot minstens 40 procent en voor de Vlaamse Rand tot minstens 50 procent (SD2). Vermoedelijk gaat het hier over de woon-werkverplaatsingen? Volgens het laatste OVG 5.3 bedraagt dit voor woon-werkverkeer 23,45 procent. Wanneer wil de minister die 40 procent en 50 procent bereiken? Welk aandeel wordt nagestreefd per modus? Welke concrete maatregelen neemt de minister?

OD 2.2 gaat over de toekomst van het openbaar en collectief vervoer in Vlaanderen. De ambitie is om het modale aandeel van het openbaar en collectief vervoer te verhogen. Wetende dat het aandeel van bus, tram en metro in het totaal aantal verplaatsingen, de modal split, vandaag amper 3,19 procent is. Een goede maatregel is het openstellen van busbanen voor private busverbindingen, zoals bijvoorbeeld kantoorbussen. De Vlaamse Regering kan echter wel een vergunning weigeren indien ze besluit dat het vervoer de levensvatbaarheid van een vergelijkbaar vervoer op de directe verbindingen in kwestie, waarvoor reeds een openbaar dienstencontract is afgesloten, ernstig in het gedrang kan brengen. Wie zal hierop toezien? Zal er gewerkt worden met een regulator?

Toegankelijk openbaar vervoer is cruciaal. Ze verwijst naar haar vraag om uitleg van 7 november 2019. Wat is de timing en de reikwijdte van het masterplan Toegankelijkheid? Ze dringt nogmaals aan om de reserveringsplicht af te schaffen.

Op het vlak van Mobility as a Service moet de overheid een actieve rol spelen volgens Els Robeyns, onder meer voor het regelen van de integratie en het aanbod van data. Zoals de MORA aangaf in zijn Mobiliteitsverslag 2019 is er daarom nood aan een Vlaamse MaaS-regulator. In de beleidsnota is hier niets over terug te vinden. Hoe staat de minister daar tegenover?

Hoe wil de minister komen tot kostenefficiëntie en een hogere kostendekkingsgraad bij De Lijn (OD 2.2)?

Over de benchmark voor De Lijn vraagt ze of het conform de Europese liberaliseringsregels is dat er nadien toch nog een proefproject komt als De Lijn de vergelijking met de privésector doorstaat? In welke regio komt dat proefproject?

Wat bedoelt de minister concreet met het onderzoeken hoe drempels in de regelgeving kunnen worden weggewerkt voor private vervoersinitiatieven?



De minister draagt De Lijn op om samen met de sociale partners een gegarandeerde dienstverlening uit te werken. Indien er na zes maanden geen resultaat is, zal de Vlaamse Regering zelf een initiatief nemen. Is de Vlaamse Regering bevoegd om beperkingen op te leggen aan het collectief actierecht? Zo ja, welk soort regeling wil de minister uitwerken?

Els Robeyns leest in de beleidsnota dat De Lijn de focus moet leggen op de operationele dienstverlening. Andere taken worden afgestoten en overbodige activa worden gevaloriseerd. Wat zijn de kerntaken volgens de minister?

Voor het vervoer op maat wordt er één centrale mobiliteitscentrale opgericht. Wat is de stand van zaken en wanneer zal deze operationeel zijn? Vindt de minister het een goed idee dat vragen uit de vijftien vervoerregio's binnen één mobiliteitscentrale worden behandeld? Zal daar voldoende personeel en kennis aanwezig zijn? Hoe ziet de verdeling van de extra middelen over de vijftien vervoerregio's en het totaalplaatje per vervoerregio eruit?

De Vlaamse Regering voorziet in tien miljoen extra werkingsmiddelen voor De Lijn, waarvan twee miljoen in 2020. Hoe zal dit worden besteed? Kan de minister een overzicht geven van de evolutie van de werkings- en investeringsmiddelen voor de laatste vijf jaar?

De minister zal onderzoeken of langere en zwaardere vrachtwagens mogelijk zijn om zo het aantal ritten met vrachtwagens terug te dringen (OD 3.1). Daarnaast stelt de minister terecht dat het kleinschalig, stedelijk goederenvervoer, verder zal blijven groeien: de 'camionettisering'. Dit lijkt sterk in tegenspraak met de aanpassing van de kilometerheffing waarbij zwaardere vrachtwagens een hoger tarief zullen betalen, lichte vracht een goedkoper tarief en er geen kilometerheffing komt voor bestelwagens. Kan de minister dit verder toelichten?

Bij de kilometerheffing voor vrachtwagens wil de minister overgaan van een belasting naar een retributie (OD 5.2). Waarom zou dit moeten veranderen en wat bedoelt de minister hier precies mee?

De vorige minister bevoegd voor Mobiliteit, heeft studies besteld over de kilometerheffing voor personenwagens en aangekondigd dat het dossier "beslissingsrijp" zou zijn voor de volgende regering. Hierover is niets meer terug te vinden in het regeerakkoord of beleidsnota. Is het dossier daarmee voor de volledige legislatuur van tafel? Zullen de bestelde studies ooit beschikbaar zijn?

Er is sprake van tarief- en ticketintegratie per vervoerregio. Dit lijkt meer op achteruitgang dan op vooruitgang. Wil dit zeggen dat er in het slechtste geval in Vlaanderen 15 verschillende tickets en tarieven zullen gelden? Dat lijkt ook in tegenspraak te zijn met de passage in de beleidsnota waar staat dat het mogelijk moet zijn om de volledige verplaatsing te maken met één vervoerbewijs of via één platform.

#### 1.4. Tussenkomen van Jos Lantmeeters

*Jos Lantmeeters* zal zich voor zijn bedenkingen en vragen baseren op de voorbereiding van Bert Maertens, die zich laat verontschuldigen wegens familiale redenen. Hij start ook met een algemene beschouwing. De minister stelt in de beleidsnota vast dat de mobiliteitsuitdagingen in de volgende bestuursperiode maatschappelijk en economisch urgent zijn. De hoge mobiliteitsdruk zal alleen maar toenemen. De spreker verwijst naar het werk van voormalig minister Ben Weyts om hierop een antwoord te bieden en Vlaanderen klaar te stomen voor de toekomst. De N-VA-fractie is verheugd dat minister Lydia Peeters dat beleid wil voortzetten.

Hij ziet, in tegenstelling tot Els Robeyns, wel concrete maatregelen en forse investeringen zodat burgers en bedrijven vlot kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Een groener en efficiënter openbaar vervoer, en de fiets bieden een weg uit de file. Door een gegarandeerde dienstverlening, extra aanbod en meer stiptheid wil de minister zorgen voor een betrouwbaar openbaar vervoer. De fiets wordt nog meer een volwaardig alternatief door de verdubbeling van de investeringen in fietspaden. Daarnaast blijft de minister fors investeren in weginfrastructuur, naast de alternatieven voor de wagen.

Basisbereikbaarheid zal worden geoperationaliseerd. De vervoerregio's spelen hierbij een essentiële rol. De Vlaamse overheid gelooft in sterke lokale besturen die mee de regie bepalen van de mobiliteit in hun regio, beter en sneller kunnen inspelen op lokale vragen en samen met de Vlaamse overheid het combimobiliteitsbeleid van onderen uit aansturen.

De vorige Vlaamse Regering heeft De Lijn binnengeloodst in de 21e eeuw. De nieuwe Vlaamse Regering zal ze voorbereiden op de toekomst. Die start in 2023 wanneer in één vervoerregio een pilootproject wordt opgezet om via tendering een operator voor het kern- en aanvullend net aan te duiden. De Lijn heeft dus nog tot 2023 om zich klaar te maken. De N-VA-fractie heeft er alle vertrouwen in dat De Lijn dan concurrentieel zal zijn. Jos Lantmeeters leest in de beleidsnota tal van maatregelen. Het zijn andere recepten dan die van Els Robeyns. De steeds weerkerende oplossing van de socialisten voor De Lijn is het geven van een zak geld zodat alle problemen opgelost zijn. Een tweede oplossing van hen is om alles bij het oude te laten. Het moet bijna opnieuw een staatsbedrijf worden.

Een ambitieuze modal shift kan niet zonder de binnenvaart en investeringen voor de fiets. De keuzes van de vorige minister worden bevestigd, zoals bijvoorbeeld de voortzetting van de uitvoering van het Seine-Scheldeproject en de verdere optimalisatie van het Albertkanaal. Het aandeel duurzame modi moet toenemen tot minstens 40 procent. De investeringen in fietsinfrastructuur worden opgetrokken naar 300 miljoen euro tegen het einde van de legislatuur. Verder wil de minister de gevaarlijke punten aanpakken, want het aantal verkeersslachtoffers is nog steeds onaanvaardbaar hoog.

De zorg voor de fiets in Vlaanderen, blijkt uit de beleidsnota, zonder evenwel de wagen en de autogebruiker te verketteren: er zal de komende jaren geïnvesteerd worden in gewestwegen om zo onder meer het aantal file-uren te verminderen en de economische motor te versterken.

Vervolgens heeft Jos Lantmeeters enkele vragen bij de beleidsnota. De inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens zullen worden geïnvesteerd in weginfrastructuur (OD 5.2). Welk deel zal de minister daarvoor voorbehouden?

In OD 3.1. over het GIP leest hij dat dit zal leiden tot een transparante, digitale en publiek raadpleegbare realisatiekalender. Op welke manier zal deze realisatiekalender worden ontsloten?

Hoe ziet de minister de koolstofopslag die wordt vermeld in OD 7.2.? Hoe, waar, wanneer?

De rijopleiding voor toekomstige autobestuurders van personenwagens en de opleiding en examinering van chauffeurs en veiligheidsadviseurs bij het transport van gevaarlijke goederen over de weg, zullen worden geëvalueerd (OD 4.1). Hoe zal deze evaluatie gebeuren?

Hoe zal de minister komen tot een Vlaamse wegcode? Wordt dit een volledige Vlaamse wegcode? En de procedure aanvullende reglementen zal worden vereenvoudigd en versneld (OD 4.1). Kan de minister dit verduidelijken?

In OD 4.2 komen de veilige schoolomgevingen aan bod. Jos Lantmeeters vindt daarbij niets terug over gevleugelde zebrapaden. Zal de minister die ondersteunen? Hoe zal de minister het subjectieve onveiligheidsgeval bij zwakke weggebruikers in kaart brengen?

Wanneer zullen de lokale besturen de mogelijkheid krijgen om GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50 uit te schrijven (OD 4.3)? Bij dezelfde operationele doestelling leest hij dat de minister de veiligheid op de Vlaamse waterwegen zal verhogen door de uitbouw van een correct handhavingsbeleid. Betekent dit ook trajectcontroles op waterwegen?

#### 1.5. Tussenkamst van Björn Rzoska

*Björn Rzoska* ziet eensgezindheid over de mobiliteitsuitdagingen van de komende jaren. Hij suggereert de minister wel om, conform de omzendbrief VR 2017/11 over samenwerking met het Vlaams Parlement, de omgevingsanalyse meer te stofferen met studies en cijfers. Nu lijkt het alsof ze start van een wit blad papier, terwijl er al heel wat beleidsvoorbereidend onderzoek is. De minister wil wel het OVG opwaarderen tot een volwaardig beleidsinstrument. Dat is een goede zaak omdat het zowat de enige studie is die op geen enkele kritiek stuitte in de parlementscommissie.

Ook voor hem is de graadmeter of een maatregel in de begroting opgenomen is, anders bestaat hij niet. De minister is ondertussen de derde mobiliteitsminister op rij die belooft de modal shift te zullen realiseren. Haar doelstelling van 40 procent tegen 2024 is ambitieus, wat goed is, maar vandaag is amper 24 procent van het woon-werkverkeer duurzaam. In de beleidsnota wordt met geen woord gerept over hoe de minister haar doelstelling zal halen. Volgens Pact 2020 zou Vlaanderen die 40 procent trouwens volgend jaar al moeten halen. De minister zegt bijvoorbeeld wel dat ze het Pendelfonds zal evalueren, maar geeft niet aan hoe ze het zal gebruiken om het woon-werkverkeer te verduurzamen. In dat Pendelfonds zit momenteel ongeveer tien miljoen euro. Uit de begroting leert de spreker dat de ministers slechts twee miljoen euro daarvan wil investeren in 2020. Dat bevreemdt hem, zeker omdat heel wat bedrijven ondersteuning zoeken voor duurzame verplaatsingen.

De minister wil ook het goederenvervoer duurzamer maken: meer goederen vervoeren per trein en over het water. Ook daar noemt de minister geen concrete acties en de middelen ervoor nemen niet toe. Wat zijn de indicatoren om na te gaan of de minister haar beleidsdoelstellingen haalt?

Voor het programma MI Waterinfrastructuur en -beleid maakt de minister in 2020 3,4 miljoen vastleggingskredieten vrij en 6,6 miljoen extra vereffeningskredieten. Verderop in de toelichting bij de begroting blijkt dat dat geld voornamelijk gaat naar werkingsmiddelen voor De Vlaamse Waterweg, meer bepaald voor indexeringen, de betaalkalender van eerder genomen beslissingen, de publieke functie zoals de bediening van de kunstwerken en het toezicht op het domein. Welke extra maatregelen zal de minister wel nemen?

Voor de investeringstoelage aan De Vlaamse Waterweg blijven de beleidskredieten constant. Er zijn dan wel grote projecten met Europese subsidies, maar ingrepen van Vlaanderen om de modal shift naar water te realiseren, vindt de spreker niet. Kan de minister hem die tonen?

Een ander speerpunt is de combimobiliteit. In de beleidsnota is niet uitgelegd wie de mobipunten gaat uitbouwen en welke middelen erin geïnvesteerd worden. Wat zal de samenspraak met de vervoerregio's precies inhouden? Hoeveel mobipunten ziet de minister van onderen uit groeien? Welke middelen staan daar tegenover? Hetzelfde geldt voor de park-and-rides. Heel wat lokale besturen kijken vooral naar de Vlaamse overheid voor de financiële middelen. Hoe zal de minister de ambities waarmaken als er geen extra investeringen zijn, in de park-and-rides, in de spoorwegen, in projecten voor combimobiliteit?

Wie denkt dat er een mobiliteitsprobleem is in Vlaanderen, kan niet anders dan voorstander zijn van robuuste openbaarvervoersmaatschappijen. Dat neemt niet weg dat efficiëntie een belangrijke vereiste is, maar moet zich ervoor hoeden het kind met het badwater weg te gooien. De benchmark kan voor De Lijn echter een troef zijn om te bewijzen dat het een modern openbaarvervoerbedrijf kan zijn, waarna de discussies kunnen stoppen.

Ook voor hem was het een grote verrassing dat het Vlaams Mobiliteitsplan verdwenen is uit de beleidsnota. Door het decreet Basisbereikbaarheid dat tijdens de vorige regeerperiode is goedgekeurd, is de regering daar immers toe verplicht. Waar blijft dus dat plan, dat een algemeen kader moet scheppen voor de vervoerregio's? Wat is, zonder dat plan, de toetssteen voor het mobiliteitsbeleid? Ook de visie 2050 is immers ondertussen een stille dood gestorven.

In de eerste helft van 2019 waren er opnieuw meer verkeersdoden te betreuren. Het is goed dat de minister van verkeersveiligheid een prioriteit maakt en blijft vasthouden aan de Vision Zero tegen 2050. Het conflictvrij maken van kruispunten waarbij de veiligheid en niet de doorstroming primeert, is voor hem de juiste weg.

Het verheugt zijn fractie dat de minister het STOP-principe opnieuw zal hanteren. De minister zegt dan wel dat handhaving essentieel is voor verkeersveiligheid, toch geeft ze het enige inspectie-instrument dat ook op veiligheid controleert, namelijk de wegeninspectie, uit handen. Die wordt immers samengevoegd met de mobiele patrouilles van VLABEL, die onder de bevoegdheid vallen van minister Matthias Diependaele. VLABEL heeft als missie het efficiënt en effectief innen van belastingen, maar niet de wegeninspectie. Wat is de visie van de minister hierop? En hoe zal ze de verkeersveiligheid verhogen? Hoe zal ze de technische controle en periodieke keuring van bedrijfsvoertuigen langs de weg aansturen?

De minister heeft in de pers aangekondigd over 635 miljoen euro extra te beschikken. Hij vraagt de minister een overzicht van wat daar allemaal precies onder valt. De nota Budgettaire ruimte 2019-2024 bepaalde de startpositie van de nieuwe te vormen Vlaamse Regering en bevatte enkele noodzakelijke investeringen in Mobiliteit en Openbare Werken, opgelijst door het Departement Financiën en Begroting. Toch is daar geen spoor van in de begroting. Zo zou de Vlaamse Regering deze regeerperiode 43 miljoen extra, dus zo'n 10 miljoen per jaar, moeten vrijmaken voor het project stationsomgeving Mechelen. In de toelichting bij de begroting heeft de minister het dan wel over stationsomgevingen, maar Mechelen staat er niet bij. Waar staan de middelen die toegezegd zijn door de vorige Vlaamse regering, dan wel? Volgens de samenwerkingsovereenkomst betaalt Vlaanderen voor de cofinanciering voor de investeringen in spoorinfrastructuur 100 miljoen euro vanaf 2020. In de begroting staat er voor dat jaar echter maar 6 miljoen. Kan de minister een tijdspad geven van hoe het volledige bedrag de volgende jaren bereikt zal worden?

Voor de regionale luchthavens is bijkomend 20,5 miljoen euro extra nodig in de periode 2021-2022. Daarvoor zou volgens het departement een structurele verhoging van de werkingssubsidies van anderhalf miljoen euro voor de

luchthavenexploitatie maatschappijen nodig zijn. Ook die vindt de spreker niet terug in de begroting.

Het Departement Financiën en Begroting stelt dat diverse complexe projecten een significante investeringsinspanningen vergen, bijvoorbeeld de zeesluis in Zeebrugge en het project extra containercapaciteit in het havengebied van Antwerpen. Ook die investeringen vindt de spreker niet terug in de begroting van 2020. Het masterplan Kustveiligheid uitvoeren, kost 300 miljoen euro. Het jaarlijkse budget van 25 miljoen zal dus niet volstaan. Voorts informeert de spreker naar hoeveel er in totaal geïnvesteerd wordt in de vergroening van het wagenpark, de investeringen van De Lijn inbegrepen. Kan de minister een tijdsplanning van die investeringen geven? Björn Rzoska wil ook weten hoeveel er jaarlijks zal worden besteed aan het onderhoud van bruggen en tunnels. In Vlaanderen zijn er ongeveer 1700 van dergelijke kunstwerken.

Het begrotingsbudget voor de Oosterweelverbinding is vooralsnog klein. Op 20 februari 2020 volgt er een voortgangsrapportage. Hij vraagt nu al meer duidelijkheid over het Overkappingsfonds, waar eind 2018 ongeveer 110 miljoen euro in zat, terwijl in het Toekomstverbond staat dat er ongeveer 1 miljard euro nodig is. De minister maakt dit jaar een kleine 13 miljoen euro aan vereffeningskredieten vrij, wat betekent dat er in 2020 werken zullen worden uitgevoerd. Welke financiële groei plant ze in de volgende jaren?

Het is goed dat de minister wil overleggen met haar federale collega om de gewesten te versterken. De spreker leert echter uit passages over mobiliteit in diverse andere beleidsnota's, dat ook de Vlaamse ministers onderling hun plannen wat meer op elkaar moeten afstemmen. Zo loont het om de intenties van minister Lydia Peeters op vlak van vrachtvervoer en kilometerheffing voor vrachtwagens naast die van de ministers Matthias Diependaele en Zuhail Demir te leggen. Het lijkt wel of de regering drie verschillende wegen bewandelt. Minister Lydia Peeters wil met gedifferentieerde tarieven het vrachtvervoer in nachtelijke uren aanmoedigen. Dat lijkt te impliceren dat rijden in daluren goedkoper wordt. Hoe valt dat te rijmen met het voornemen van minister Matthias Diependaele om de mogelijkheid te onderzoeken om van een belasting naar een retributie te gaan zodat de overheid extra middelen kan ophalen om te investeren? Minister Zuhail Demir wil vooral de routes optimaliseren. Minister Lydia Peeters is coördinerend minister. Waar wil ze met de kilometerheffing voor vrachtwagens heen? Zal de hervorming nu dienen om te spreiden in tijd, om meer middelen op te brengen of de routes te optimaliseren?

De spreker roept de minister op om het essentiële Mobiliteitsplan Vlaanderen waarin de regering zegt wat ze wil doen en hoe, alsnog op te leveren. Voorts pleit hij met klem voor de slimme kilometerheffing voor personenwagens. De vorige minister, Ben Weyts, heeft ooit beloofd het dossier beslissingsrijp te maken voor de verkiezingen én het is beloofd aan de transportsector dat de andere voertuigen de vrachtwagens zouden volgen. In een interview met het Belang van Limburg zette minister Lydia Peeters de deur terug op een kier: ze wacht de studie die haar voorganger besteld heeft af. Beprijzing van personenwagens zal een van de noodzakelijke maatregelen zijn om 40 procent duurzame mobiliteit te halen, daarover zijn alle internationale specialisten het met de spreker eens.

#### 1.6. Tussenkomen van Wim Verheyden

Ook Vlaams Belang is overtuigd van de grote uitdagingen op vlak van mobiliteit, infrastructuurwerken en technologische ontwikkelingen, aldus *Wim Verheyden*. Zijn partij is het ook eens met de maatschappelijke en economische urgentie van dat alles. Van combimobiliteit, modal shift, mobipunten en vervoerregio's wordt terecht veel verwacht, maar de belangrijke en blijvende rol van de auto mag niet

worden vergeten. De auto wegpesten bijvoorbeeld met een kilometerheffing ten voordele van het openbaar vervoer, is niet de oplossing. Een goed openbaar vervoer zal de drang om de auto te gebruiken vanzelf doen afnemen.

Vooralsnog is De Lijn geen toonbeeld van service en efficiëntie. De aanpak van het onveiligheidsgevoel bij chauffeurs en passagiers op bepaalde lijnen is navenant. Om haar doelstellingen te bereiken, zal de minister dus dringend moeten ingrijpen bij De Lijn.

De beleidsnota oogt mooi en ambitieus, maar blijft bijzonder vaag over hoe alles concreet zal worden gemaakt. Uit het rapport van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt onder andere dat de toestand van de gewestwegen slechter wordt. Het is goed dat de minister wil investeren. De vraag is hoe ze dat zal doen, uit een persartikel leert hij immers dat deze regering arm is. Het Vlaams Belang zal op een opbouwende maar ook kritische wijze dit beleid onder de loep nemen.

De Vlaamse Regering wil voor 13,2 miljoen euro extra beleidsimpulsen geven inzake Mobiliteit en Omgeving. Die middelen zullen onder andere dienen voor het vervoer op maat, de exploitatie van De Lijn en de personenmobiliteit over water. Voor veerdiensten en de waterbus is er 5,2 miljoen euro. Wat is het exacte bedrag voor de exploitatie van die waterbus? Uit een persbericht van het Antwerpse Havenbedrijf blijkt dat de operationele kosten van de huidige vloot aan waterbussen oplopen tot zo'n 11,5 miljoen per jaar. Het Vlaams Belang vreest dus dat de middelen die de regering vrijmaakt niet zullen volstaan voor die exploitatie. De waterbus valt ook onder vervoer op maat, dus onder de vervoerregio's. Die dienen na te gaan welke verbindingen over water kunnen bijdragen aan een betere mobiliteit. Dus als zij kansen zien in de waterbus, zullen zij moeten bijdragen in de kosten, of zelfs de verdere uitbreiding volledig betalen.

Het budget voor het aanvullende net van 198,2 miljoen euro wordt ingezet in overleg met de vervoerregio's die volledig autonoom beslissen over het vervoer op maat, waarvoor jaarlijks 27,8 miljoen euro vrijgemaakt wordt. De middelen van De Lijn voor het aanvullende net en het vervoer op maat worden opgesplitst per vervoerregio, op basis van objectieve factoren zoals het aantal voertuigkilometers, werkuren en onderliggende kosten. De ene vervoerregio zal dus meer krijgen dan de andere, wat in praktijk de projecten van sommige kan hypothekeren, onder meer de dure waterbus.

De intentie voor een sterke samenwerking en kennisdeling met de lokale besturen, juicht het Vlaams Belang toe. Via de vervoerregio's kunnen de lokale besturen de mobiliteitsuitdagingen inderdaad in handen nemen. Het parlementslid leest een passage met de intenties van de minister over die vervoerregio's voor, en kwalificeert ze als mooi. Alleen vreest hij voor de uitvoering ervan. Op kruissnelheid zullen de budgetten voor het vervoer op maat oplopen tot 9 miljoen euro per jaar. Die moeten verdeeld worden over vijftien vervoerregio's. Samen met heel wat vervoerregio's vreest het Vlaams Belang dat die middelen niet zullen volstaan om in te spelen op interessante kansen zoals de waterbus. Nu al komt vanuit het proefproject vervoerregio Mechelen de kritiek dat de budgetten niet volstaan voor de lokale verzuchtingen. Hij roept de Vlaamse Regering op na te gaan of er niet nu al bijkomende middelen moeten worden vrijgemaakt voor de vervoerregio's die bepaalde dure vervoersvormen willen inschakelen. Daarnaast is er ook de vrees dat de grenzen van de vervoerregio's echte grenzen zullen zijn, zoals dat zo ook was bij De Lijn voor de provincies.

De spreker informeert wat de minister precies bedoelt met het historisch preferentieel baangebruik van de luchthaven Zaventem. Is dat de situatie tot 1972 waarbij de vliegtuigen rechtdoor opstegen boven Brussel en van 3000 voet rechtstreeks naar de bestemming afdraaiden? Gaat het over de situatie van 1997 vooraleer

Isabelle Durant aan de concentratie buiten Brussel en weg van de ooststrand begon? Of over de situatie op het toppunt van de concentratiepolitiek van Isabelle Durant? Of is het het plan-Anciaux dat door de Raad van State in Verenigde Kamers werd gevalideerd? Of gaat het over het plan-Schouppe? Of om het plan-Wathelet dat inmiddels al vijf jaar in voege is behalve boven Brussel? Wat bedoelt de minister voorts met geldende windnormen? Zijn dat die die vastgelegd zijn in het luchthavenakkoord van 2010 en die gebaseerd zijn op de enige veiligheidsstudie die werd gemaakt? Wat met de door de rechtbank veroordeelde ingrepen van toenmalig federaal minister Wathelet? Momenteel worden hoofdzakelijk drie van de zes start- en landingsbanen gebruikt. Zal men die niet allemaal uitrusten met hedendaagse apparatuur zoals op andere luchthavens gebeurt en enkel meer vluchten vanaf een beperkt aantal banen laten vliegen? Is dat de gewenste situatie om economie en omgeving met elkaar in evenwicht te brengen?

Voor het goederenvervoer wil de minister, door een gericht investeringsbeleid met aandacht voor goed verknoopte netwerken, logistiek via water en spoor stimuleren, vrachtwagens van de weg te halen, uitstoot verminderen en extra jobs creëren. De spreker verwijst in dat verband naar een persbericht van Infrabel dat de flessenhals van het Antwerps goederenvervoer in Ekeren wil aanpakken en daarvoor bij het Vlaamse Gewest een omgevingsaanvraag heeft ingediend. Die werken zijn ook noodzakelijk voor een tweede spoorontsluiting. Het verhogen van de spoorcapaciteit en het verbeteren van de doorstroming van goederentreinen is van groot belang voor de Antwerpse haven, die tegen 2030 het aandeel van het goederenvervoer per spoor wil verdubbelen. Voor het ondervangen van de hinder veroorzaakt door Oosterweel komen deze werken evenwel te laat. De spreker hoopt alvast dat er vaart zal worden gezet achter de goedkeuring van de omgevingsvergunning.

Het Vlaams Belang heeft geen problemen met de kilometerheffing voor vrachtwagens waarvan een deel van de opbrengsten gaat naar de weginfrastructuur. Er wordt ook onderzocht hoe men de inkomsten kan optimaliseren door van de belasting een retributie te maken. De minister wil een deel van het vrachtverkeer 's nachts laten verlopen. Hoe zal ze dat doen? Het flankerend beleid van de kilometerheffing voor vrachtwagens, dat inspeelt op de behoeften van de transportsector, wordt voortgezet. De Belgische vrachtwagens worden door de kilometerheffing zwaar belast. Niet alleen is er veel buitenlands vrachtverkeer, een significant deel van de vrachtwagens rijdt leeg. Het Vlaams Belang vraagt de kilometerheffing voor de eigen transporteurs te laten dalen en die van buitenlandse vrachtwagens te verhogen. Vrachtwagens 's nachts laten rijden kan misschien wel de files verminderen, maar zal de loonkost voor de transporteurs doen stijgen. Dat zal doorgerekend worden aan de eindgebruiker.

Over het flankerende beleid zei de MORA fundamentele bedenkingen te hebben bij de aanpassing van de kilometerheffing voor vrachtwagens in de Vlaamse begroting (zie programmadecreet artikel 26, in *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 152/1). Minister Matthias Diependaele stelt voor om de kilometerheffing voor zware vrachtwagens boven de 32 ton te verhogen terwijl de heffing voor de laagste categorie tot 12 ton gehalveerd zou worden. De MORA noemt dat een zuivere belastingverhoging die een duurzaam mobiliteitsbeleid hypothekeert. Hoe rijmt de minister de bedenkingen van de MORA met het beleid dat ze aankondigt?

#### 1.7. Tussenkomen van Martine Fournier

*Martine Fournier* verwijst naar het toegenomen aantal verkeersslachtoffers waaronder veel fietsers. Omdat die in de statistieken veelal onderschat worden, is het goed dat de minister een prioriteitsscore zal invoeren voor de kwetsbare weggebruikers. In een vorige commissievergadering zei ze daar een score te zullen opplakken van 1,7. Blijft ze die score handhaven? Hoe werd die bepaald?

Voor fietsinfrastructuur is er een steil groeipad van 300 miljoen euro, wat CD&V zeer positief vindt. Om dat te halen moeten onteigeningen sneller, procedures korter, subsidiabele werken door het Fietsfonds uitgebreider. Heeft de minister al een timing voor ogen? Voorts informeert ze of de minister aanbevelingen zal doen aan de lokale besturen zodat de behandeling van speedpedelecs uniformer is. Zal ze een wetgevend initiatief nemen om een plaats op de openbare weg toe te wijzen aan speedpedelecs?

In recente interviews zei de minister dat fietspaden breder moesten. Aan welke breedte denkt ze? Zal ze daarvoor de richtlijnen in het fietsvademecum over vereiste en aanbevolen breedtes wijzigen?

#### 1.8. Tussenkomen van Mercedes Van Volcem

*Mercedes Van Volcem* merkt op dat de enige oplossing van Groen telkens weer is de mensen meer te laten betalen, nu ook om op het werk te geraken. Voor Open Vld is dat de laatste optie, mensen betalen immers al genoeg. Het verplaatsingsgedrag hangt samen met de typische, historisch gegroeide ruimtelijke ordening in Vlaanderen. Vlaanderen kent een suburbaan model. Mensen wonen graag op het platteland, zijn geboren met een baksteen in de maag, verhuizen niet graag, en blijven graag dicht bij de plaats waar ze opgegroeid zijn. De ruimtelijke ordening heeft ook tot vrouwonvriendelijke situaties geleid, waarbij vrouwen parttime moeten werken om voor de kinderen te zorgen, omdat de man de auto nodig heeft om op het werk te geraken en onder meer door files te lang van huis is.

Wat historisch gegroeid is valt niet op zes jaar op te lossen. Het is de bedoeling het verplaatsingsgedrag te verduurzamen. Van 24 procent naar 40 procent is ambitieus, maar waarom wordt er niet nagedacht over minder verplaatsing? Ze ziet een analogie met de energiefactuur, met mooie modellen die leiden tot oversubsidiëring van zonnepanelen en windmolens om de energiedoelstellingen te halen, terwijl minder energie verbruiken het allergeodkoopste is.

Uit alle studies blijkt dat gebruikers van openbaar vervoer dit doorgaans voor één type verplaatsing gebruiken, bijvoorbeeld woon-werk of woon-school. Het openbaar vervoer is geen realistische optie voor een moeder die de kinderen naar school brengt, boodschappen doet, kinderen naar de hobby's brengt, en ook nog op haar job moet geraken. Daardoor schaffen heel wat gezinnen een tweede wagen aan. Het is dus vooral zaak om diegenen die de auto slechts gebruiken voor één traject, werknemers en studenten, aan te moedigen om het openbaar vervoer te nemen.

Iedereen houdt van de tram en de metro: stipt en nooit file. De bus heeft dezelfde beperkingen als de auto en staat ook in de file, wat niet motiverend werkt voor automobilisten. Het komt er dus volgens de spreker op aan om minder verplaatsingen te laten maken, maar ook om het openbaar vervoer meer sexy te maken. Jongeren en kinderen zitten bijvoorbeeld niet graag op de bus.

De enige maatstaf is nu het aantal reizigers. Het is echter ook zaak na te gaan of het openbaar vervoer nog op maat is van wat mensen en lokale besturen willen. Ze hoopt dan ook dat de benchmark er snel zal komen. Het kan niet dat De Lijn per se zevenhonderd bussen per dag door de smalle straatjes van Brugge wil sturen en niet ingaat op de vraag van de stad om kleinere bussen. De Lijn moet op andere factoren afgerekend worden dan aantallen, bijvoorbeeld of ze de stad nog leefbaar houdt en of ze rekening houdt met vragen van lokale besturen of inwoners.

Ze is op zich niet tegen lage-emissiezones, maar wijst op enkele negatieve effecten, vooreerst op sociaal vlak. Wie zich geen nieuwe auto kan permitteren, kan de stad niet meer in. Wat haar vooral hindert, is dat elke stad andere normen heeft.



Ze suggereert Vlaamse normen voor alle lage-emissiezones, maar de beslissing om er een in te stellen over te laten aan de stad zelf. De huidige verschillen zijn geen goede zaak voor het draagvlak.

Heel wat scholen liggen aan gewestwegen. Is het niet mogelijk de gps-systemen uit te rusten met een systeem zodat vrachtwagens de suggestie krijgen om bij het begin en einde van de schooldag een andere weg te nemen?

Open Vld is voorstander van een groot budget voor fietsmobiliteit en van de fietsautostrades. Mensen fietsen graag, dus het is zaak daarop in te spelen. Ze vraagt tot slot om de website [www.wegenwerken.be](http://www.wegenwerken.be) beter bekend te maken en ervoor te zorgen dat ook lokale overheden hun wegwerkzaamheden erop kunnen aankondigen.

#### 1.9. Tussenkomen van Annick Lambrecht

Sp.a is heel tevreden met de extra middelen die de minister uittrekt voor het fietsbeleid, aldus *Annick Lambrecht*. Ze hoopt dat die middelen gaan naar meer en veiligere fietspaden. Op gebied van verkeersveiligheid zijn Vlaanderen en België niet goed bezig: de ongevallencijfers zijn slecht, het aantal dodelijke verkeersslachtoffers is hoog. Vlaanderen bengelt achteraan het Europese peloton. Daarvoor zijn aanzienlijke en gerichte maatregelen nodig.

In de omgevingsanalyse van de beleidsnota staat dat de onderhoudsachterstand voor de autosnelwegen en de gewestwegen zo snel mogelijk moet worden weggevoerd. Dat wordt gestoffeerd met cijfers. Heeft de minister ook berekend hoeveel nodig is om de onderhoudsachterstand van fietspaden weg te werken?

De minister focust op woon-werkverkeer en gaat voorbij aan het groeiende recreatieve verkeer. Wil de minister ook daar een modal shift bevorderen? Welke zijn haar doelstellingen en welke maatregelen staan daartegenover? Heeft ze daarover overlegd met de ministers van Jeugd, Sport en Toerisme?

Ze vraagt wat meer detailinformatie over het financiële groeipad voor fietsinfrastructuur naar 300 miljoen euro tegen het einde van de regeerperiode. Hoeveel is er uitgetrokken voor 2020? Gaat al dat geld naar de aanleg van fietspaden of moet het ook gebruikt worden voor onteigeningen? Zal er ook een deel besteed worden aan fietscomfort, bijvoorbeeld goede fietsparkeerplaatsen?

Voorts informeert ze naar een timing voor de versnelde realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsenroutenetwerk, voor het conform aan het fietsvademeccum maken van de fietspaden van het BFF, en voor de opvolging via het geoloket fiets. Dat loket was al gepland voor 2015. Wanneer zal het er zijn? Heeft de minister recente cijfers over de realisatiegraad van het BFF? Welke rol is weggelegd voor Fietsberaad Vlaanderen en voor de Fietsersbond? Ze vraagt met aandrang dat de Fietsersbond ook zijn rol mag spelen in de evaluatie van vierkant groen en vraagt om een hoorzitting te houden in het parlement over de tests met vierkant groen.

De minister zegt dat de investeringen voor verkeersveiligheid een extra impuls zullen krijgen met de inkomsten van verkeersboetes. Bij de federale overheid zal ze aandringen op een snelle en correcte doorstorting van de bedragen waar Vlaanderen recht op heeft. De eerste 18 miljoen aan ontvangsten uit verkeersboetes gaan naar het Verkeersveiligheidsfonds, net als de jaarlijkse ontvangsten boven 161 miljoen euro. Het bedrag ertussen komt terecht bij de algemene begrotingspost Verkeersveiligheid. Waarvoor worden die middelen gebruikt? Blijft de regeling gelden? Als de ontvangsten uit de verkeerboetes effectief doorgestort worden aan Vlaanderen, wat de voorbije jaren niet het geval was, zal de begroting van de

minister dan stijgen? Zo ja, op hoeveel raamt de minister die stijging? Houdt dat dan ook een stijging van het Verkeersveiligheidsfonds in?

Ze vindt het positief dat in de lijst van de zwarte punten een hoger gewicht zal worden toegekend aan de ongevallen met kwetsbare weggebruikers. Hoe zal dat precies in zijn werk gaan? Ze vraagt de nieuwe lijst op basis van de ongevallencijfers 2015-2017 over te maken aan de commissie. Zal dat ook een dynamische lijst zijn? En wat met de zwarte punten, die op de oude lijst, op basis van de ongevallencijfers 2014-2016, staan, maar niet meer op de nieuwe lijst?

Dat steden en gemeenten GAS-boetes kunnen uitschrijven voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en 50, is een goede maatregel. Wat wordt precies bedoeld met beperkte snelheidsovertredingen? Of mag elk lokaal bestuur dat definiëren? Vanaf wanneer zullen de GAS-boetes er komen? Wat bedoelt de minister met het subjectieve onveiligheidsgevoel?

Welke acties zal de minister ondernemen om het stijgende aantal verkeersdoden aan te pakken? Het lichtplan van AWV wordt aangepast om de fietspaden voldoende te verlichten. Ze suggereert de minister eens te kijken naar buitenlandse voorbeelden van grondverlichting die goede resultaten opleveren. Bedoelt de minister met een actief detectiesysteem voor verkeerslichten voor betere doorstroming, dat overal op gewestwegen waar mogelijk lichten op ooghoogte van de fietser zullen komen? Ze roemt die maatregel die allicht tot meer verkeersveiligheid leidt.

Wanneer zal eindelijk het fietsdeelaanbod van Blue-Bike geïntegreerd worden in het abonnement van De Lijn? En wat zal het kosten? Maakt het deel uit van het abonnement, of moet er per rit betaald worden? Krijgt het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, dat de acties voor verkeerveiligheid blijft coördineren, extra budget? Voorts informeert ze hoe de minister gepast zal ingrijpen in het menselijk gedrag. Komt er een actieplan? Met welke maatregelen wil de minister onaangepast rijden, rijden onder invloed, rijden onder vermoeidheid of afleiding aanpakken?

De minister wil een meer leesbare en juridisch consistente Vlaamse wegcode. Zal ze daarover op gestructureerde basis overleggen met haar federale collega? Zullen er dan twee wegcodes zijn? Zo ja, welke wegcode heeft dan prioriteit?

Ze vraagt voorts enkele voorbeelden van het voornemen van de minister om de gevaarlijke punten en wegsegmenten te identificeren en veiliger te maken via quick wins. Zal de minister, naar analogie met Kopenhagen, meer gebruikmaken van gekleurde slem bij oversteekplaatsen of wachtstroken voor fietsers?

Zal de minister voor een betere handhaving zorgen door met haar federale collega van Binnenlandse Zaken te overleggen welke politiecontroles beter en frequenter kunnen?

Bij de inrichting van nieuwe wegen belooft de minister zo veel mogelijk het STOP-principe toe te passen. Waarom doet ze dat niet altijd, bij zowel de inrichting van nieuwe als van bestaande wegen? Het parlementslid vraagt de minister te bevestigen dat ze gaat voor brede fietspaden voor verschillende soorten fietsen. Tot slot informeert ze waarom er in de beleidsnota niets staat over fietsautostrades. Zal Vlaanderen er zelf aanleggen of die van andere overheden financieren?

### 1.10. Tussenkomen van Marius Meremans

*Marius Meremans* wijst op de aanzienlijke investeringen in de fietsinfrastructuur, wat niet betekent dat plannen meteen tot resultaten leiden. Er zijn immers tal van procedures te volgen. Dat neemt niet weg dat er al heel wat gerealiseerd is.

Hij informeert naar de timing van het versneld wegwerken van de zwarte punten voor fietsers. Voorts wil hij weten of de vraaggerichte ontsluiting van collectieve bedrijventerreinen aan gewestwegen via collectief vervoer en fietsverbindingen een taak wordt voor de vervoerregio's.

De jaagpaden zullen ingeschakeld worden in het netwerk van de fietswegen. Zijn die daarvoor geschikt? Zal er geen congestie zijn?

Het Fietsfonds wordt versterkt, de procedures vereenvoudigd. Hoe ziet de minister die procedurevereenvoudiging? Betekent de aanpassing van het lichtplan van AWV opdat de fietspaden voldoende verlicht worden, dat projecten of de prioriteit ervan worden herbekeken? Landelijke fiets-o-strades verlichten, stuit soms op protesten over lichtverontreiniging. Een compromis is het licht enkel te laten branden als er een fietser passeert. Betekenen actieve detectiesystemen voor verbeterde doorstroming dat fietsers onmiddellijk groen licht krijgen?

Het regeerakkoord gaat voor conflictvrij, onder andere door vierkant groen op geschikte kruispunten. Betekent dit dat de minister de uitrol van vierkant groen afhankelijk maakt van de proefprojecten en een beleidswijziging tegenover dat regeerakkoord?

### 1.11. Tussenkomen van Karin Brouwers

*Karin Brouwers* las in de pers dat de realtimeaankondigingsborden aan de haltes van De Lijn nog maar eens minstens een half jaar uitgesteld zijn. De nieuwe borden zouden te veel fouten bevatten. Dat hangt natuurlijk samen met het ReTiBo-dossier. De commissie zal daarover De Lijn horen op 16 januari 2020.

Over basisbereikbaarheid vraagt de MORA om in de uitvoeringsbesluiten voldoende basisfuncties te definiëren, bijvoorbeeld wat bestemmingen met economische, publieke, commerciële, sociaal-culturele enzovoort, functies precies zijn. In de regelgevingsagenda staat evenwel geen indicatieve planning voor die besluiten. Zijn die er misschien al? Zo neen, wanneer dan wel? Is de timing voor basisbereikbaarheid realistisch? Tegen eind 2019 zouden de vervoerregio's vervoerregionale mobiliteitsplannen moeten hebben. Dat is zeker niet overal het geval. Hoe zal een en ander verder verlopen? De MORA vindt het belangrijk op korte termijn een realistische kalender op te stellen voor de gemeentelijke en provinciale besturen en alle andere belanghebbenden zodat zij zich tijdig kunnen organiseren. Hoe staat de minister daartegenover?

Vervoer op maat is een belangrijk onderdeel van basisbereikbaarheid. CD&V is blij dat er voor deze vorm van openbaar vervoer middelen bij komen. In totaal gaat in deze regeerperiode dus extra 10 miljoen euro naar De Lijn en 31 miljoen euro naar vervoer op maat. CD&V vindt het daarnaast belangrijk dat de garanties van het Compensatiedecreet en het decreet Leerlingenvervoer, die geïntegreerd worden in het vervoer op maat, overeind blijven. Denkt de minister dat er, zoals de MORA suggereert, een Mobility-as-a-Serviceregulator nodig is? Ze informeert voorts of de mobiliteitscentrale alle vervoersmogelijkheden, dus van zowel het kernnet, het aanvullend net als het vervoer op maat zal beslaan? De beleidsnota wekt de indruk dat het enkel over het vervoer op maat gaat. Zal de minister de rest misschien aan de markt overlaten via de MaaS-spelers? Is er ondertussen een aanbesteding voor de mobiliteitscentrale? Hoe zal die centrale zich verhouden tot de huidige

mobilitieitscentrales voor aangepast vervoer? Die centrales werken met een kwetsbare doelgroep. Hoe zal aangepaste menselijke begeleiding verzekerd worden?

Op vlak van openbaar vervoer zijn er verschillende grote projecten die elkaar beïnvloeden zoals de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn en de benchmark die moet bepalen of De Lijn de interne operator wordt. Hoe zal die benchmark uitgevoerd worden? Op welke cijfers zal die gebaseerd worden? Het is immers nog altijd niet duidelijk hoeveel reizigers gebruikmaken van De Lijn. In de regelgevingsagenda staat dat het besluit over de benchmark eind 2019 klaar zal zijn. Voor de gegarandeerde dienstverlening, een volgend groot project, heeft De Lijn zes maanden tijd, maar wanneer zal de opdracht gegeven worden en zal die termijn dus beginnen te lopen? Een ander project is de aanbesteding per vervoerregio. Hoe zit het met de timing van de vier projecten en hoe verhouden ze zich tot elkaar?

De minister had het in het actualiteitsdebat van 20 november 2019 over het emissievrij worden van de centrumsteden tegen 2025, terwijl in het regeerakkoord "alle steden" staat. Wat wordt het nu?

Volgens de huidige bewoordingen lijkt het alsof het project-Kampvervoer enkel in 2020 steun krijgt. Samen met de Vlaamse Jeugdraad rekent het parlementslid erop dat die steun er de hele regeerperiode zal zijn. Afgelopen zomer is het aantal ingediende aanvragen helaas sterk gedaald. Veel jeugdwerkorganisaties dienen zelfs geen aanvraag meer in wegens de vele weigeringen en de vele klachten over de dienstverlening en de beperkte beschikbaarheid van versterkingsritten van De Lijn. Ze vraagt de minister daarover met de minister van Jeugd en De Lijn te overleggen.

#### 1.12. Tussenkomen van Maarten De Veuster

*Maarten De Veuster* wijst erop dat voor meer goederenvervoer over water stevige investeringen nodig zijn, bijvoorbeeld in ICT voor trajectcontrole. Er lopen bijvoorbeeld proefprojecten met onbemande vaartuigen. Krijgt De Vlaamse Waterweg daarvoor voldoende investeringsmiddelen?

Jaagpaden zijn vaak eigendom van De Vlaamse Waterweg. Wie zal investeren in verlichting op die paden die deel uitmaken van de fiets-o-strades?

Wat is de timing voor het tweede proefproject kilometerheffing voor langere en zwaardere vrachtwagens? Het verduurzamen van leveringen van onlinewinkels en pakketdiensten vindt hij een goed idee omdat het de mobiliteit en verkeersveiligheid in veel dorpskernen en wijken ten goede zal komen. Kan de minister daar iets meer concreets over zeggen?

#### 1.13. Tussenkomen van Tinne Rombouts

*Tinne Rombouts* leest in het regeerakkoord dat het aandeel duurzame modi voor heel Vlaanderen moet toenemen tot minstens 40 procent. Dat is belangrijk voor de mobiliteit maar ook om de klimaatdoelstellingen te halen. CD&V is het eens met de visie op combimobiliteit, die de minister in de beleidsnota formuleert. Zeker voor stopplaatsen langs autosnelwegen waar de automobilist vlot op een andere modus kan overstappen, is de partij al langer vragende partij, naar het goede voorbeeld van de parking aan het station Noorderkempem in Brecht. Een uitbreiding van die te kleine parking is geweigerd omdat niet alle voorschriften van de ruimtelijke ordening gerespecteerd waren. Ze is dan ook verontwaardigd dat de NMBS overweegt om die parking betalend te maken, want daardoor worden net die reizigers die van meerdere modi gebruikmaken, gestraft.

Welk beleid zal de minister voeren om de mobipunten gebruiksvriendelijk te maken? Wat zullen de beleidskaders zeggen over de betaalstructuur van die punten?

Welke budgetten stelt Vlaanderen daarvoor ter beschikking? Zal de minister vanuit haar beleidsbevoegdheid investeren in een samenwerking met andere mobiliteitspartners zoals De Lijn en de NMBS, voor goed uitgeruste parkeerzones naast autostrades? Hoe zal de minister omgaan met de beslissingen die ingaan tegen de intentie van de beleidsnota en bij uitbreiding het regeerakkoord, zoals het betalend maken van die parkings?

## 2. Antwoorden van de minister

### 2.1. Mobipunten

Er zijn twee actoren voor de organisatie van de mobipunten: de gemeenten en het Agentschap Wegen en Verkeer. De *minister* laat nog onderzoeken of een derde partner dit kan uitvoeren zoals bijvoorbeeld De Werkvennootschap of een projectontwikkelaar. De middelen komen er via werken die uitgevoerd worden door de Vlaamse overheid zoals AWV, De Lijn, Lantis of De Werkvennootschap en via werken die bijvoorbeeld de gemeente uitvoert om mobipunten van regionaal belang uit te voeren. De financiering kan dus via de eigen middelen van onder meer AWV en De Werkvennootschap. Daarnaast is er het nog op te richten Combimobiliteitsfonds.

De NMBS is ook een van de mogelijke partners. De NMBS is lid van de vervoerregeraad en dus mee betrokken bij de selectie van mobipunten. NMBS en Infrabel bezitten ook heel wat gronden op en rond stationsomgevingen, dus ook vanuit die hoedanigheid zullen zij betrokken worden.

Wat het betalend parkeren op parking Noorderkempen te Brecht betreft, zegt de minister dat het niet evident is om te reageren op aankondigingen van de NMBS. Het is beter om niet-gewenste daden te trachten voorkomen door samen afspraken te maken bijvoorbeeld in de vervoerregio's of via het kabinet. Of een mobipunt aan het station van Halen een optie is, zal worden onderzocht.

### 2.2. Omgevingsanalyse en data

Dat de gegevens over de trein meegenomen onder één noemer 'openbaar vervoer', is niet om de cijfers op te smukken. Het is logisch dat alle belangrijke vervoersmodi in de analyse worden opgenomen als men onderzoek wil doen naar het woon-werken woon-schoolverkeer. De vervoersmodi haken ook op elkaar in. De trein is de ruggengraat van basisbereikbaarheid.

De meest recente cijfers van het OVG zijn de cijfers gepubliceerd in het tabellen- en analyserapport OVG 5.3 (data januari 2017-januari 2018) en is beschikbaar via de website [www.mobielvlaanderen.be/ovg](http://www.mobielvlaanderen.be/ovg).

De data van OVG 5.4 (januari 2018-januari 2019) zullen in maart-april 2020 ter beschikking zijn.

De data van de volgende statistieken 'Verplaatsingsgedrag: modale verdeling naar afstand', 'Modale verdeling woon-werkverkeer', 'Modale verdeling woon-schoolverkeer' en 'Motief verplaatsingen' zullen zowel via de website [www.statistiekvlaanderen.be](http://www.statistiekvlaanderen.be), [www.opendata.vlaanderen.be](http://www.opendata.vlaanderen.be) als via de website [www.mobielvlaanderen.be/ovg](http://www.mobielvlaanderen.be/ovg) ter beschikking gesteld worden.

Op de vraag om het OVG op te waarderen tot een volwaardig kader, antwoordt de minister dat het OVG inderdaad een belangrijke en betrouwbare bron aan data over verplaatsingsgedrag is, die ook niet in vraag wordt gesteld en breed wordt gedeeld. De omgevingsanalyse in de beleidsnota gaat echter breder dan enkel het OVG en daarvoor werd dan ook een beroep gedaan op verschillende bronnen. Dat

heeft tot gevolg dat de gegevens niet altijd consistent en vergelijkbaar zijn (bijvoorbeeld verschillende jaartallen, niet altijd de meest actuele cijfers, andere categorisering).

Consistente, kwaliteitsvolle en betrouwbare data zijn belangrijk om een effectief en efficiënt beleid te kunnen voeren. Dit is een uitdaging voor alle beleidsdomeinen. De Vlaamse Regering wil daar werk van maken. De minister wil daarom het OVG nog verder aanscherpen tot een volwaardig beleidsinstrument dat inzicht biedt in de mobiliteit van de Vlaming.

Er werd eind oktober een nieuw bestek onderzoek verplaatsingsgedrag voor OVG 6 in de markt gezet. Er wordt telkens een bijkomend stapje in gezet zodat dit kan uitgroeien tot een waardevol en betrouwbaar meetinstrument. Om het betrouwbaarheidsinterval van de geanalyseerde gegevens te verkleinen, is besloten om de steekproef uit te breiden naar achtduizend respondenten. De foutenmarge wordt daardoor van 2,5 procent naar ongeveer 1 procent gebracht (bij een betrouwbaarheid van 95 procent). De foutenmarge wordt dus verkleind en zal dus nog wel aanwezig zijn, maar de cijfers worden betrouwbaarder. Een uitgebreidere steekproef zorgt er ook voor dat er betere statistieken per doelgroep kunnen gemaakt worden en dat er minstens voor de grotere vervoerregio's (aantal inwoners) statistieken kunnen gemaakt worden.

In het bestek wordt de optie opgenomen dat er in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gelijktijdig eenzelfde bevraging wordt uitgevoerd. Dat levert een uitgebreide en vergelijkbare dataset op voor de twee gewesten. In het tabellen- en analyserapport OVG 5.4 en OVG 5.5 zal er meer aandacht besteed worden aan het aspect combimobiliteit. Het wordt ook explicieter opgenomen in de nieuwe vragenlijsten van OVG 6.

### 2.3. Decreet Basisbereikbaarheid

Vooraleer op alle vragen over het decreet Basisbereikbaarheid te antwoorden, suggereert de minister dat de commissie het Departement MOW uitnodigt om meer informatie te geven tijdens een hoorzitting over de timing en de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid.

De minister overloopt het lange totstandkomingstraject (zie ook *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/7, p. 4). Het ontwerp van decreet werd aangenomen tijdens de plenaire vergadering van 3 april 2019 en gepubliceerd op 12 juni 2019.

Het decreet is een hele paradigmashift. De oorspronkelijke timing voorzag de opmaak van een openbaar vervoerplan (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat) in het voorjaar en zomer 2019. In het najaar 2019 zou het moeten goedgekeurd worden. De commissieleden met een lokaal mandaat weten dat het moeilijk wordt om die timing te respecteren. Daarna zou in 2020 De Lijn de tijd krijgen voor de voorbereiding van de uitrol op het terrein.

De timing werd opgesteld na het goedkeuren van de conceptnota. De officiële installatie van de vervoerraden is pas kunnen gebeuren na de goedkeuring van het decreet in het Vlaams Parlement. De inwerkingtreding van het decreet had plaats op 12 juni 2019 in plaats van begin 2019. Verder is er een vertraging geweest in de gunningsprocedure voor de aanstelling van de studie bureaus die belast zijn met de opmaak van de vervoersplannen. De gunning is gebeurd op 21 juni 2019.

Bij de totstandkoming van het decreet werd er ook sterk gefocust op het participatietraject. Ook dat vraagt meer tijd, zeker voor het vervoer op maat waarover nog veel vragen zijn.

Bij monde van hun voorzitter vroegen vier vervoerregio's om uitstel (Gent, Kempen, Kortrijk en Mechelen). Voor twaalf regio's werd de administratie in kennis gesteld door het studie bureau over de niet-haalbaarheid van de timing. Enkel Leuven en Antwerpen zitten als regio op schema.

Er zijn twee mogelijkheden: ofwel het hele participatietraject aan de kant schuiven om de timing te respecteren ofwel wordt de timing aangepast. De minister acht de laatste optie het meest aangewezen uit respect voor de lokale besturen. Er komt ook nog overleg met de VVSG. Het is de bedoeling om de vervoersplannen goed te keuren op de gemeenteraden tegen de zomer 2020. Het is pas na de goedkeuring van deze vervoersplannen dat De Lijn aan de slag kan om ze om te zetten in een systeem voor het kernnet en het aanvullend net, waarvoor minstens nog een jaar nodig is. Ook de NMBS moet worden betrokken om de treinroosters aan te passen.

De minister stelt daarom voor om de uitrol plaats te laten hebben in december 2021 in plaats van het najaar 2020.

De tragere opstart en de werkzaamheden in de vervoerregio's vormen niet de enige oorzaak van deze vertraging. Andere fundamentele zaken zijn hieraan gekoppeld, zoals de benchmark van de Lijn.

– Benchmark De Lijn

In de beheersovereenkomst 2017-2020 is voorzien dat De Lijn de interne operator is. Het decreet Basisbereikbaarheid legt aan De Lijn een benchmark op. In de initiële timing was voorzien dat de benchmark klaar zou zijn voorjaar 2020. Ook dat is niet haalbaar.

De vorige minister bevoegd voor Mobiliteit, heeft geprobeerd om via een besluit van de Vlaamse Regering rechtstreeks de aanbestedingsprocedure op te starten. De Inspectie van Financiën gaf hierover een negatief advies omdat artikel 34, paragraaf 1, derde lid, zegt "dat de Vlaamse Regering de regels voor de benchmark vastlegt". Vooraleer over te gaan tot aanbesteding is een ontwerpbesluit nodig om de regels vast te leggen.

Het ontwerp van besluit is in voorbereiding. Een eerste goedkeuring is voorzien voor snel. Daarna volgt het advies van de MORA en de Raad van State. De minister hoopt dat tijdens het eerste kwartaal van 2020 het besluit definitief wordt goedgekeurd.

Om tijd te winnen, heeft de minister, in plaats van zelf een heel bestek en marktconsulatie te organiseren, gevraagd om na te gaan of er niet kan worden gewerkt via de raamcontracten van de Vlaamse overheid. Dat wordt momenteel onderzocht. De vorige benchmarkstudies van 2009 en 2014 werden door De Lijn zelf georganiseerd. Dat is niet meer toegelaten in het decreet Basisbereikbaarheid. Ze hoopt in het laatste kwartaal van 2020 te beschikken over de benchmark. Als De Lijn deze benchmark doorstaat, en daar heeft ze alle vertrouwen in, zal ze opnieuw voor tien jaar worden aangesteld als interne operator, met een tussentijdse evaluatie na vijf jaar. Zo niet, dan moet worden onderzocht wie het intern operatorschap zal verzorgen. Ze herhaalt dat ze er echter alle vertrouwen in heeft dat De Lijn de benchmarkstudie zal doorstaan, gelet op de benchmarks van 2009 en 2014.

Er zijn ook nog andere onderdelen van het decreet Basisbereikbaarheid die in uitvoering zijn. Vooreerst is er de Mobiliteitscentrale. Oorspronkelijk leek hiervoor een uitvoeringsbesluit nodig. Het decreet zelf bevat echter veel elementen om direct tot uitvoering over te gaan. Sinds kort is duidelijk dat de Inspectie van Financiën deze redenering kan volgen. Er is geen uitvoeringsbesluit nodig. Er kan

onmiddellijk overgegaan worden tot opmaak van een bestek en een gunningsprocedure. De gunningsprocedure bevat twee stappen, namelijk een selectiebestek en een technisch bestek. De minister zegt de Mobiliteitscentrale qua omvang en complexiteit erg uniek is waardoor de selectie- en gunningsprocedure ruim een jaar in beslag zal nemen. De minister voorziet om einde 2020 te gunnen, personeel aan te werven enzovoort. In 2021 zijn er dan testen gepland om vervolgens zo snel als mogelijk te proefdraaien.

Daarnaast is er de regieoperator die onafhankelijk moet zijn en onderdeel zal uitmaken van het modusneutrale Departement MOW. Ook hier moeten de uitvoeringsbesluiten nog opgemaakt worden door de administratie. Maar er zal ook een overdracht nodig zijn van kennis en personeel van De Lijn naar deze regieoperator.

Een ander nog te regelen aspect is de wegategorisering. De administratie is behoorlijk gevorderd met het uittekenen en het maken van een nieuwe indeling. In het tweede kwartaal van 2020 zou alles worden afgewerkt. Tevens moet de indeling van het huidige wegennet worden weggenomen uit het RSV.

Tot slot is er nog de MER-plicht waarover de Raad van State in zijn advies over het voorontwerp van decreet op de basisbereikbaarheid, een aantal vragen stelde rond het al dan niet bindende karakter van de regionale vervoersplannen en de vraag of deze moeten beschouwd worden als MER-plichtig. De tekst van het ontwerp van decreet werd op dat punt expliciet aangepast (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/1, p. 18). Om niet voor verrassingen te komen staan, wil de minister dit opnieuw checken. Ze heeft de administratie gevraagd om dit verder uit te klaren samen met het Departement Omgeving en de MER-cel. Indien nodig zullen nog bepaalde zogenaamde aanscherpingen aan het huidige decreet worden ingediend.

Er zijn zo nog een aantal andere deelfacetten in verband met het decreet Basisbereikbaarheid, maar ze hoopt hiermee al meer verduidelijking te hebben gegeven. Al die elementen dwingen de minister ertoe om de uitvoering met één jaar te verlengen waardoor de implementatie van basisbereikbaarheid start vanaf januari 2022 in plaats van januari 2021.

Tot slot gaat de minister in op enkele punctuele vragen over de vervoerregio's. Er werd gevraagd of er bijkomende middelen worden voorzien voor de vervoerregio's. De minister bevestigt dat een groeipad is voorzien voor het vervoer op maat:

2020	6 miljoen euro
2021	12 miljoen euro
2022	18 miljoen euro
2023	24 miljoen euro
2024	31 miljoen euro

Ligt het nog niet vast hoe de bijkomende middelen worden verdeeld over de vijftien vervoerregio's? Het Departement MOW zal een voorstel uitwerken. Het opzet van de bijkomende middelen is ervoor te zorgen dat vervoerregio's die maar een beperkt budget kregen toegewezen voor het vervoer op maat, er zeker op vooruit gaan.

De vervoerregio's hebben een rol in het ontsluiten van bedrijventerreinen omdat ze beslissen over het aanvullend net en het vervoer op maat. Basisbereikbaarheid gaat uit van een vraaggestuurd model, wat betekent dat woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer als eerste in aanmerking komen en wat ook betekent dat bedrijventzones zeker ontsloten moeten worden.



Er zijn geen bijkomende middelen voorzien voor het Compensatiedecreet. Voor wat betreft het leerlingenvervoer verwijst minister Peeters door naar de minister bevoegd voor Onderwijs. Het proefproject voor de hervorming van het leerlingenvervoer wordt verder aangestuurd vanuit het Departement Onderwijs. Dit geldt ook voor de DAV's waarbij het efficiënter inzetten van middelen zorgt dat er voor mobiliteit voor éénieder wordt voorzien.

Enkele vragen hielden verband met een mogelijke tarief- en ticketintegratie. Komen er vijftien verschillende tarieven en tickets, of wordt er gestreefd naar uniformiteit? Dat is voor de minister niet wenselijk. Er wordt gestreefd naar uniformiteit. Overeenkomstig artikel 36 van het decreet Basisbereikbaarheid coördineert de vervoerregioraad het tarievenbeleid voor het vervoer op maat en bepaalt de tarieven. Dat kan resulteren in verschillende tarieven per vervoerregio alsook in verschillende afspraken met betrekking tot de tariefintegratie. Maar uiteraard zullen de vervoerregio's ook overleggen met elkaar.

Is het proefproject voor de private uitbating in één vervoerregio volgens de minister geen opstap naar privatisering? De tender wordt uitgeschreven in de tweede helft van de legislatuur, zoals in het regeerakkoord staat. Ook De Lijn kan hiervoor meedingen. De Lijn heeft kennis, capaciteiten en ervaring in huis. In ieder geval is er op dat moment een echt meetpunt beschikbaar. Dat is belangrijk want het opzet blijft om zo veel en zo goed mogelijk openbaar en collectief vervoer te krijgen voor hetzelfde geld. Er is nog geen vervoerregio gekozen. De eerste prioriteit is om basisbereikbaarheid uit te rollen. Bij de aanvang zullen er immers sowieso heel wat problemen opduiken die moeten opgelost worden. In een volgende fase kan dan een blauwdruk worden genomen om op basis daarvan een slim bestek op te stellen.

#### 2.4. De Lijn

De timing van de nieuwe beheersovereenkomst zou het best sporen met het toekennen van het intern operatorschap en de implementatie van het kernnet en het aanvullend net. Hiervoor moet eerst de benchmark achter de rug zijn. De huidige beheersovereenkomst loopt tot en met 31 december 2020. Daarin is voorzien dat ze kan verlengd worden, wat ook nodig is vermits de basisbereikbaarheid één jaar later wordt uitgerold.

Enkele vragen handelden over de gegarandeerde dienstverlening. Er werd gevraagd wanneer de termijn van zes maanden om dit uit te werken, begint te lopen. Het lijkt de minister niet aangewezen om na de sociale onrust van de voorbije weken bij De Lijn, aan te dringen om hier snel werk van te maken. Weldra wordt de raad van bestuur van De Lijn vernieuwd. In de huidige beheersovereenkomst staat al een belangrijke bepaling voor een soort van gegarandeerde dienstverlening. De minister heeft er alle vertrouwen in dat wanneer de sociale rust is weergekeerd en iedereen weer bereid is om rond de tafel te zitten, er een voorstel kan worden uitgewerkt. Mocht dit niet lukken, dan zal de Vlaamse Regering aan De Lijn vragen om de gegarandeerde dienstverlening uit te rollen en begint de termijn van zes maanden te lopen.

Er werd gevraagd of de Vlaamse Regering bevoegd is om een dergelijke regelgeving op te leggen en dewelke. De minister gaat ervan uit dat De Lijn zelf instaat is om een regeling uit te werken. Indien men er niet in slaagt zal de Vlaamse Regering, zoals voorzien is in het regeerakkoord, een initiatief nemen. Daarvoor zal er dan een ontwerp van decreet opgemaakt worden, wat volgens de minister perfect mogelijk is.

Op de vraag waar de Vlaamse Regering met De Lijn naartoe wil, antwoordt de minister dat De Lijn zich moet richten op haar kerntaken om een performante aanbieder te zijn van openbaar personenvervoer. Dat wil niet zeggen dat zij

automatisch wil overgaan tot privatisering. Het traject van De Lijn is in detail beschreven in het regeerakkoord en de beleidsnota. Eerst komt er een benchmark. Bij een geslaagde benchmark wordt De Lijn aangeduid als interne operator. Er is dan de uitrol van basisbereikbaarheid op het terrein waar De Lijn een jaar de tijd voor krijgt. Tot slot kan De Lijn meedingen bij de tender die er gaat zijn voor een van de vervoerregio's. Sommige lezen ook een privatisering in de deconsolidatie van De Lijn. Deze heeft echter tot doel om versneld te kunnen inzetten op de nodige investeringen voor de vergroening van de vloot van De Lijn. Als laatste argument tegen de privatisering verwijst de minister naar de expliciete vermelding in het regeerakkoord dat het de intentie is van de Vlaamse Regering om haar meerderheidsaandeelhouderspositie te behouden. De minister herhaalt dit in de beleidsnota.

Gevraagd naar de kerntaken van De Lijn, zegt minister Peeters dat dit het aanbieden en exploiteren van openbare personenvervoerdiensten is.

Is wat Blue-Bike betreft, beslist om het aanbod te integreren in het aanbod van De Lijn? Het moet een toonbeeld zijn van hoe men verschillende vervoersmodi kan combineren en ook in één pakket kan aanbieden. De nodige stappen worden ondernomen om abonnementen van De Lijn en Blue-Bike te integreren. Daarnaast voorziet De Lijn in verdere integratie van het aanbod in haar diensten, producten en informatiekanalen.

Het tariefvoorstel 2020 dat de raad van bestuur van De Lijn heeft goedgekeurd, werd overgemaakt aan het kabinet van de minister en zal omgezet worden in een besluit van de Vlaamse Regering. De basisredenering van De Lijn is om de tarieven mee te laten evolueren met de inflatie. Het ingevoerde systeem met sociale inkomens- en leeftijdscorrecties blijft, net zoals de gedeelde lasten over de verschillende doelgroepen. De tariefstructuur wordt eenvoudig gehouden en De Lijn wil de digitalisering van de vervoerbewijzen implementeren in het kader van het cashless betalen. De prijzen zullen stijgen met gemiddeld 1,4 procent in 2020. Er komen geen bijkomende verhogingen.

Er werd gevraagd hoe De Lijn een hogere kostendekkingsgraad kan bereiken. Dat kan door efficiëntiewinsten (een verbeterde doorstroming, de beschikbaarheid van voertuigen en het personeel verhogen, de bezettingsgraad van de voertuigen verhogen) en door de verhoging van de inkomsten (nieuwe reizigers aantrekken, innovatie van producten, hanteren van hogere tarieven).

Het gevraagde overzicht van de werkingsmiddelen van de voorbije jaar is opgenomen in de tabel hieronder. Wat de investeringen betreft, gaat het om bedragen in VEK.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Werkingsdotaties (k€)	849.787	887.055	822.924	1.011.313	887.076	899.528	843.697	822.181	854.384	840.504	859.697
Investeringsdotaties (k€)	96.397	105.716	179.373	104.410	201.534	181.105	186.994	170.960	194.849	215.382	177.360

Er werd gevraagd wat De Lijn gaat doen met de bijkomende middelen. In de meerjarenbegroting is er een jaarlijkse opstap voorzien van 2 miljoen euro zodat dit oploopt tot 10 miljoen euro in 2024. Daartegenover staat een gedeeltelijke desindexering van een aantal kostenposten met een effect van 1,4 miljoen euro in 2020.

Voor 2020 is er dus een netto groei van 600.000 euro. Opzet is dat De Lijn deze middelen inzet voor verbetering van de kwaliteit en de dienstverlening.

Een volgend onderwerp bij De Lijn is de vergroening van het rollend materieel. Lode Ceyskens meende in de begroting vast te stellen dat de toegekende kredieten hiervoor werden teruggedraaid. De minister verduidelijkt dat het hier niet over het terugdraaien van kredieten van regulier beleid gaat. Bij de begrotingsopmaak en -aanpassing 2019 werden eenmalige kredieten voorzien voor de vergroening van het rollend materieel. Aangezien het eenmalige kredieten betreft voor 2019, worden deze uit de basis gehaald in 2020. Dat wil echter niet zeggen dat er niet verder zal ingezet worden op de vergroening van de vloot. Jaarlijks investeert De Lijn vanuit haar investeringsbudget 40 miljoen euro in de vergroening van haar vloot. Daarnaast werd in de volgende eenmalige middelen voorzien. In 2017 werd er bijkomend eenmalig in 12,5 miljoen euro voorzien en in 2018 in 27,5 miljoen euro. In 2019 stegen de eenmalige middelen naar 66,9 miljoen euro waarvan pas recentelijk 35 miljoen euro door de minister werd vrijgemaakt.

Het lijstje investeringen bij De Lijn in de begroting op pagina 30 is geen exhaustieve lijst, maar een overzicht van enkele grote projecten. De titel van de bewuste lijst is dan ook 'Overzicht belangrijkste investeringen 2020'. Voor een totaalbeeld van de investeringen wordt verwezen naar het GIP dat nog wordt voorgelegd aan het Vlaams Parlement.

Wat de realtime-informatie betreft, en meer specifiek de stand van zaken van de halte-aankondigingsborden, zegt de minister dat de nieuwe achterliggende software is geïnstalleerd sinds eind oktober 2019. Deze software wordt gebruikt op alle kanalen die realtime info geven, behalve op de stations- en perronborden aan grote busstations. Deze borden worden station per station gekoppeld aan de nieuwe software. Leuven, Berchem, Gent en Aalst zijn uitgerold, maar staan nog niet op punt. De Lijn is een uitrolplan aan het opmaken hiervoor.

Aan ongeveer 990 haltes (waar nu nog geen infobord staat) worden nieuwe realtime infoborden geïnstalleerd tegen het tweede en derde kwartaal van 2020. Er wordt gewerkt aan een visie rond toekomstige infoschermen.

De op de bussen geïnstalleerde halte-aankondigingssystemen functioneren op zich, maar hebben voor hun werking de aansturing vanuit de boordcomputer nodig. Deze aansturing is geïmplementeerd en wordt momenteel tijdens veldtesten getest in combinatie met de halte-aankondigingssystemen van verschillende leveranciers. Deze testen verlopen positief, doch er zijn natuurlijk kleine tekortkomingen die moeten worden rechtgezet. In het voorjaar 2020 start, in combinatie met de demontage van de oude ticketingapparatuur, de uitrol van de koppeling van de boordcomputer met de halte-aankondiging. Vanaf dan zullen halte-aankondigingssystemen in dienst gesteld zijn op bussen. Deze uitrol betreft bijna 1500 bussen met halte-aankondiging van drie verschillende leveranciers. Daardoor vormt deze uitrol een uitgebreid project dat onder andere hardware-ingrepen, upgrade van firmware enzovoort omvat. De Lijn voorziet de nodige middelen om al deze acties gecoördineerd te laten plaatsvinden.

Voor het project jeugdkampenvervoer zal minister Peeters overleggen met de minister bevoegd voor Jeugd. In het verleden was er een budgetverdeling van 50/50, zijnde 35.000 euro voor elk beleidsdomein.

#### *2.4.1. Toegankelijkheid*

Er werd een vraag gesteld over het afschaffen van de reservatieplicht. Tot nog toe waren er twee procedures met betrekking tot een rolstoelverplaatsing beschreven in de handleiding van de chauffeur. De minister verwijst hiervoor naar haar antwoord op eerdere vragen. Omdat de gebruiker zelf de toegankelijkheidsstatus van de halte kan nagaan op de routeplanner van De Lijn en het grootste aandeel van het voertuigenpark toegankelijk is, is de rol van de dispatching in de uitvoering

van de tweede procedure ondertussen achterhaald. Daarom wordt werk gemaakt van één eenduidige procedure voor reizigers met een rolstoel. Hierbij gaat de rolstoelgebruiker zelf de toegankelijkheidsstatus van de op- en afstaphalte na. Dit kan via de info op het haltebord, de website van De Lijn of via de belbuscentrale waar een aanmeldmogelijkheid behouden blijft. Via de belbuscentrale kunnen klanten geholpen worden die zelf niet in de mogelijkheid zijn om de toegankelijkheidsstatus van de haltes na te gaan of die zekerheid willen dat het voertuig dat wordt ingezet, toegankelijk is. Omdat er maar één procedure meer is die de chauffeur moet volgen, is de keuze aan de gebruikers om zich al dan niet vooraf aan te melden via de belbuscentrale.

De reisvoorwaarden dienen conform deze nieuwe procedure te worden aangepast. De bijsturing van de algemene reisvoorwaarden wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de raad van bestuur van De Lijn op 6 december 2019. De publicatie in het Belgisch Staatsblad wordt zes weken na de aanvaarding door de Raad van Bestuur van De Lijn verwacht.

De opmaak van het Masterplan Toegankelijkheid wordt opgenomen door het managementcomité van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MCB). Hiervoor wordt een werkgroep Masterplan toegankelijkheid in het MCB-project basisbereikbaarheid opgestart. De betrokken partners voor de uitwerking van het masterplan zijn het Departement MOW, AWV, De Lijn, VVSG en vzw Inter, agentschap Toegankelijk Vlaanderen. De aanpak en timing voor de uitwerking van het plan zal kortelings in overleg met de betrokken partners worden vastgelegd.

Tot slot werd gevraagd wie toeziet op de levensvatbaarheid van de uitvoering van busdiensten door private ondernemers. Er worden geen vergunningen toegekend aan private maatschappijen op lijnen waar De Lijn op actief is. Door het Departement MOW worden geen controles uitgevoerd voor de economische levensvatbaarheid. Uiteraard moet men ervan uitgaan dat de private maatschappijen de sectorspecifieke cao's en dergelijke volgen.

## 2.5. Personenvervoer - varia

Op de vraag of er een prijzenobservatorium komt voor de taxisector, antwoordt de minister dat in het Taxibesluit is opgenomen dat de minister minimum- en maximumtarieven voor taxi's kan bepalen. De minister zal eerst nagaan of een prijzenobservatorium nodig is. De uitrol had immers nog maar recent plaats en de minister wil eerst kijken hoe alles verloopt. Mochten er minimum- of maximumtarieven nodig zijn, dan zal ze een prijzenobservatorium uitwerken.

Welk budget wordt voorzien voor de exploitatie van de Waterbus? Binnen de begroting van het MDK is conform het regeerakkoord in 2020 5,2 miljoen euro bijkomend voorzien voor de overname van de Waterbus in Antwerpen. Vanaf 2021 tot en met 2024 wordt jaarlijks in 9 miljoen euro voorzien.

## 2.6. Mobiliteitsplan Vlaanderen

Komt er deze legislatuur een Mobiliteitsplan Vlaanderen? Het ontwerp van MPV werd de laatste twintig jaar nooit definitief goedgekeurd om diverse vaak uiteenlopende redenen. De minister heeft dan ook vragen bij de haalbaarheid om tot een goedgekeurd MPV te komen. Het is niet opgenomen in de beleidsnota of het regeerakkoord. De minister erkent de noodzaak van een breed gedragen lange termijnvisie om beleid te aligneren, investeringszekerheid te bieden aan bedrijven enzovoort. Volgens haar gebeurt dit het best op basis van een breed maatschappelijk debat met alle betrokken stakeholders zodat het plan op draagvlak kan rekenen. Ze kijkt daarvoor naar de methodiek die op Europees niveau wordt gevolgd, meer bepaald om via een breed participatietraject komen tot een langetermijnvisie

met doelstellingen en mijlpalen (en die ook te monitoren) en dit vervolgens uit te rollen in actieplannen.

Tevens kan vastgesteld worden dat er zich op dit moment (aan een hoog tempo) heel wat technologiegedreven ontwikkelingen voordoen die een vergaande impact kunnen hebben op de mobiliteitsontwikkeling en bijgevolg op het te voeren beleid. Om de onzekerheden rond deze ontwikkelingen verder uit te klaren is het departement MOW gestart met toekomstverkenningen (met 2050 als horizon). Deze mogelijke toekomstbeelden worden de komende maanden verder uitgewerkt en verrijkt via een ruim participatietraject waarbij diverse stakeholders worden betrokken.

Deze langetermijnvisie voor mobiliteit moet sporen met de ontwikkeling van een strategische langetermijnvisie voor een koolstofneutrale samenleving waar transport een onderdeel van is. Dit proces is op Europees niveau nog lopende.

Om al deze redenen is het voor haar geen goede optie om nu snel een ontwerp van MPV goed te keuren zonder maatschappelijk debat. Het is voor haar belangrijk om samen met het Departement MOW te werken aan de toekomstverkenningen. Om zo werk te maken van een langetermijnvisie die breed gedragen is. Het is de bedoeling om in de loop van 2021 te komen tot een goedkeuringsprocedure. Iedereen beseft dat voor de vijftien vervoerregio's het ontbreken van een goedgekeurd MPV geen ideale uitgangssituatie is. Vandaar dat voor het aligneren van de vijftien regionale mobiliteitsplannen zal gewerkt worden met een beperkte set van KPI's die afgeleid worden uit de doelstellingenkaders, opgenomen in het regeerakkoord (bijsturen van de modale verdeling in het woon-werk- en woon-schoolverkeer en binnen de stedelijke regio's van Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand). Daarnaast is er het Verkeersveiligheidsplan, de SDG's, Vizier 2030 en het Luchtbeleidsplan. Veel van deze doelstellingen maken deel uit van wat door het Departement MOW werd vooropgesteld.

## 2.7. Fiets

### 2.7.1. Fietsinvesteringen

Er werd gevraagd hoeveel van de 40 miljoen euro van het extra investeringsbudget van MOW gaat naar fietsinvesteringen? De minister antwoordt dat de middelen gewoon generiek op het investeringsplan staan zodat zij in een later stadium kunnen herverdeeld worden.

Meerdere commissieleden hadden vragen over het groeipad van 300 miljoen euro voor fietsinvesteringen. Dat is een belangrijk punt uit het regeerakkoord, aldus de minister. De tekst in de beleidsnota is duidelijk: "De investeringen in fietsinfrastructuur worden via een steil groeipad opgetrokken naar € 300 miljoen tegen het einde van de legislatuur.". Elk woord heeft hier zijn belang. Binnen het managementcomité is door alle entiteiten aangegeven welke projecten binnen dit groeipad voorzien kunnen worden en welke middelen hiervoor nodig zijn. Hieruit blijkt dat er duidelijk voldoende projecten zijn om de middelen voorzien in het groeipad effectief te besteden. Binnen het huidige voorontwerp – de minister beklemtoont het woord voorontwerp – van het GIP voor 2020, is het groeipad Fiets alvast vormgegeven. Hierbij komen de fietsinvesteringen voor 2020 voorlopig op ongeveer 176 miljoen euro. Ter informatie meldt de minister dat het voor 2019 ging om 143 miljoen euro.

Wat wordt er bedoeld met het afstemmen van de fietsvoorzieningen en de snelheidslimieten? Het vademecum fietsvoorzieningen bepaalt welke fietsinfrastructuur moet aangelegd worden naargelang de snelheidslimiet. Zo is bijvoorbeeld gemengd verkeer mogelijk bij een snelheidslimiet van 30 km/uur; een snelheidslimiet

van 70 km/uur vereist afgescheiden fietspaden. In de praktijk is het niet mogelijk om overal gescheiden fietspaden aan te leggen. In dergelijke gevallen moet bekeken worden of het mogelijk is om de snelheidslimiet aan te passen. Bij een herziening van het vademecum kan nagegaan worden of deze criteria nog up-to-date zijn of een aanpassing wenselijk is.

Er werd gevraagd naar de timing van het geoloket fiets. Het is een project dat uit vijf verschillende trajecten bestaat: (1) Ligging van het BFF; (2) Conformiteit van het BFF; (3) Projectopvolging; (4) Fietstelgegevens; (5) Fietsongevalgegevens.

Traject 1 – Ligging van het BFF is afgerond. De kaart met de ligging van het BFF in Vlaanderen kan geraadpleegd worden via <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoersnetwerken#fietsnetwerk>. Timing traject 1: afgerond, via GIS-viewer: eerste kwartaal 2020.

Traject 2 – Conformiteit van het BFF. Voor dit traject is een inventarisatie gebeurd door de Fietssbond van de fietssnelwegen in Vlaanderen. Deze opdracht is afgerond en eind 2019 zullen de eerste resultaten geraadpleegd kunnen worden. Samen met de gegevens rond de staat en conformiteit van de fietspaden langs gewestwegen, is een volledig beeld beschikbaar van de conformiteit van alle fietspaden die onder het beheer zijn van de Vlaamse overheid. Timing traject 2: vierde kwartaal 2019, via GIS-viewer: eerste kwartaal 2020.

Traject 3 – Projectopvolging. Binnen de verdere ontwikkeling van het GIP is eveneens voorzien dat de investeringsprojecten op een kaart geraadpleegd zullen worden. De ontwikkeling van deze laag binnen het geoloket fiets zal dus gelijklopen aan de verdere ontwikkeling binnen het GIP. Timing traject 3: eerste kwartaal 2021.

Traject 4 – Fietstelgegevens. In eerste instantie zullen voorlopig enkel de vaste fietstelpalen van AWW in deze laag van het geoloket fiets worden opgenomen. AWW werkt momenteel aan een platform waarop de data van de verschillende fietstelpalen wordt samengebracht. Zodra dit platform operationeel is, kunnen deze gegevens toegevoegd worden aan het geoloket fiets. Timing traject 4: tweede kwartaal 2020.

Traject 5 – Fietsongevalgegevens. Deze gegevens zijn reeds beschikbaar via het geoloket van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Timing traject 5: eerste kwartaal 2020.

Momenteel zijn de reeds verzamelde gegevens beschikbaar als shapefiles die binnen een GIS-applicatie op elkaar gemapt kunnen worden. In de nabije toekomst is het eveneens de bedoeling om deze informatie te ontsluiten via een algemene GIS-viewer van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Timing GIS-viewer: eerste kwartaal 2020.

Voor het antwoord op de vraag over de realisatiegraad van het BFF, kan verwezen worden naar het hierboven vermelde traject 2. Binnen traject 2 van het geoloket fiets (conformiteit van het BFF) vond immers een inventarisatie plaats van de fietssnelwegen in Vlaanderen. Op basis van deze gegevens kan de conformiteit (en dus de realisatie) van de fietssnelwegen in Vlaanderen berekend worden. Samen met het rapport omtrent de staat en conformiteit van de fietspaden langs gewestwegen, zijn bijgevolg cijfers beschikbaar die aangeven hoeveel van het BFF (fietssnelwegen en gewestwegen) ondertussen gerealiseerd is. Deze cijfers zullen vanaf eind 2019 beschikbaar zijn. De steden en gemeenten verschaffen geen informatie over de gerealiseerde fietsinfrastructuur langs de wegen die zij in beheer hebben. Er is binnen MOW nu een interne oefening bezig om te bekijken of het inventariseren van de fietsinfrastructuur langsheen gemeentewegen opportuun is.

### 2.7.2. Speedpedelec

Wat de plaats op de weg van de speedpedelec betreft, en eventuele concrete aanbevelingen aan de lokale besturen, verwijst de minister onder meer naar de eerdere vragen om uitleg (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 9 en 315). Verder organiseerde Fietsberaad Vlaanderen op 19 november 2019 een workshop waarop onder meer de plaats op de openbare weg van de speedpedelecs werd besproken met onder andere vertegenwoordigers van lokale besturen. Fietsberaad Vlaanderen zal tegen eind 2019 een update van het advies van 2016 publiceren. Dat advies wordt ook verspreid naar de lokale besturen en zal een advies bevatten voor de wegbeheerders over de plaats van de speedpedelecs op de weg.

In samenwerking met Fietsberaad Vlaanderen maakt de minister werk van aanbevelingen voor een meer uniforme aanpak van de speedpedelec. Daarbij blijft verkeersveiligheid voorop staan. Fietsberaad Vlaanderen is bezig met het vergaren van alle informatie om vervolgens een advies te formuleren. Ze kijken onder meer naar het wenselijke gedrag, hoe en waar de overheid kan faciliteren, wat de mogelijkheden en de beperkingen van de wegbeheerders zijn, wat de grootste gemeene deler tussen gemeenten is om te komen tot een gemeenschappelijke visie en, ten slotte, wat wenselijke aanpassingen aan de wegcode en de code van de wegbeheerder zijn om tot een goede visie en handhaving te komen.

Het toegenomen aantal fietsers, snelheidsverschillen tussen gebruikers van het fietspad en bredere fietsen zijn valabele argumenten om de huidige normen omtrent de breedte van de fietspaden kritisch te bekijken. Dit maakt onderdeel uit van de herziening van het Vademecum Fietsvoorzieningen die binnenkort wordt opgestart.

Enkele vragen handelden over de doorstroming van fietsers. Zo was er een vraag over lichten op ooghoogte van de fietser voor een vlottere doorstroming. Fietserslichten op ooghoogte zijn geen detectiesysteem. Een detectiesysteem is een systeem dat weggebruikers detecteert en deze info doorgeeft aan de verkeersregelinstallatie op het kruispunt zodat de verkeerslichtenregeling rekening kan houden met de aanwezigheid van deze weggebruikers. Voorbeelden van detectiesystemen zijn lussen, drukknoppen, radars enzovoort. Fietserslichten op ooghoogte worden door AWV in toenemende mate toegepast. Aan de paal van een fietserslicht wordt dan op ooghoogte een kleiner fietserslichtje toegevoegd dat beter zichtbaar is voor de wachtende fietsers. Binnen de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG) werd afgesproken dat AWV deze bijkomende fietserslichten zal plaatsen in twee gevallen. Ten eerste voor het comfort van de fietsers of om ervoor te zorgen dat fietsers doorrijden tot aan de paal. Dit is nodig als er weinig veilige opstelruimte is of als fietsers vlak voor het fietserslicht gedetecteerd worden. Ten tweede voor de veiligheid van de fietsers en om verwarring te voorkomen. Dat is nodig als een fietser, die naast het fietserslicht staat, een ander voetgangerslicht of fietserslicht voor zich ziet dat op andere momenten groen of rood wordt dan zijn eigen fietserslicht. Bij nieuwe installaties die voldoen aan bovenstaande criteria worden deze lichten standaard toegepast. Ook bij bestaande installaties die hieraan voldoen, kunnen deze toegepast worden.

Detectiemiddelen worden gebruikt om te detecteren welke verkeersdeelnemers zich op een kruispunt bevinden. Deze info wordt doorgegeven aan de verkeersregelinstallatie die op basis van deze info de verkeerslichten aanstuurt. Wanneer een fietser tijdig gedetecteerd wordt, kan de lichtenregeling zo afgesteld worden dat onmiddellijk groen gegeven wordt. De manier waarop de lichtenregeling omgaat met een tijdige detectie van een fietser hangt echter af van de gemaakte beleidskeuzes en de lokale omstandigheden op dat specifieke kruispunt.

De minister ziet voor vierkant groen geen tegenspraak tussen de beleidsnota en het regeerakkoord. De evaluatie van de proefprojecten is gebeurd. Zodra de juridische bezwaren (aanpassing Wegcode en Code van de Wegbeheerder) zijn weg-gewerkt, zal vierkant groen – en dit dan bij een volledige herziening van een verkeerslichtenregeling – worden overwogen als mogelijk regelprincipe in de toekomst, en dat rekening houdend met eerder ontwikkelde toepassingscriteria. AWV heeft de lopende proefprojecten vierkant groen geëvalueerd op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid, en de mogelijkheden tot het signaliseren van vierkant groen via de verkeerslichten (aantal en opstelling van de lenzen) in kaart gebracht.

Op basis van deze evaluatie werden toepassingscriteria bepaald voor het toepassen van dit regelprincipe op de kruispunten in beheer van het Vlaamse Gewest. Deze criteria werden bepaald in het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid in samenspraak met alle stakeholders waaronder Centrex, Fietsersbond, Fietsberaad en Vias Institute. De minister verwijst verder naar de recente vragen om uitleg hierover (*Vragen om uitleg*, Vl.Parl. 2019-20, nr. 304 en 339). Over de evaluatie van vierkant groen en de opgestelde criteria werd al een gedachtewisseling georganiseerd in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 29 november 2018 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2018-19, nr. 1782/1). Behoudens de lopende proefprojecten, heeft AWV vierkant groen nog niet verder uitgerold omdat dit wettelijk nog niet toegelaten is. De regelgeving moet daarvoor nog worden aangepast: een aanpassing van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald (reglement van de wegbeheerder) en een aanpassing aan het verkeersreglement.

Er werd gevraagd naar de rol van Fietsberaad Vlaanderen en de Fietsersbond binnen het mobiliteitsbeleid? De doelstelling van het Vlaamse Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid. Fietsberaad Vlaanderen wil de steden en gemeenten ondersteunen om de dynamiek in hun fietsbeleid te versnellen. De Vlaamse overheid subsidieert Fietsberaad jaarlijks, na indexatie bedroeg dit 463.000 euro voor 2019. Het initieel vermelde bedrag (450.000 euro) in de begrotingstoelichting was de waarde van de oorspronkelijke subsidies. Dat bedrag is goed voor 66 procent van hun inkomsten. Ze zijn ondergebracht bij de VVSG. De Fietsersbond is een ledenvereniging die de belangen van de fietsers in Vlaanderen behartigt. De werking van de Fietsersbond wordt ondersteund via een jaarlijkse subsidie. Deze bedroeg 137.000 euro voor 2019. De Fietsersbond maakt deel uit van de Fietsraad, een klankbordgroep voor de werking van Fietsberaad Vlaanderen en het fietsbeleid in Vlaanderen. Zij leveren eveneens hun expertise aan op verschillende domeinen, bijvoorbeeld met de meetfiets die gebruikt wordt voor de opmeting van fietsinfrastructuur.

### 2.7.3. *Lichtplan AWV*

Wat betreft het voorzien van verlichting op de grond voor fietspaden, zegt de minister dat in de lichtvisie-gewestwegen een aparte typeruimte is gewijd aan het verlichten van vrijliggende fietspaden. Er wordt gewerkt met drie niveaus: dynamische verlichting; het aanbrengen van markeringen en op kritische punten actieve wegdekreflectoren; of geen flankerende maatregelen of verlichting. Daarnaast is het mogelijk om in een beschermde zone (Habitat, SBZ enzovoort) een maatstudie verlichting uit te voeren. Samen met het INBO is een toetsingskader opgemaakt dat zich in een finaldraftstadium bevindt zodat elke zone met dezelfde noden eenzelfde verlichtingsbeleid krijgt. Met verlichting op de grond (actieve grondreflectoren) geeft men enkel informatie over het tracé. Bovendien brengen deze oneffenheden aan in het fietspad, wat het comfort kan verlagen. Op basis van de ervaringen met de toepassing van de lichtvisie lijkt een herziening van de criteria tot welk niveau een fietspad wordt uitgerust, maatschappelijk wenselijk. De minister laat hiervoor een vergelijking uitvoeren met fietslanden als



Nederland en Denemarken om zo de verlichtingscriteria (niveaus) over het waar en wanneer verlichten, te optimaliseren.

Eens een nieuw beslissingskader gevormd is, kunnen de projecten die nog niet uitgevoerd zijn/in uitvoering zijn, getoetst worden aan deze nieuwe criteria en desgevallend worden bijgestuurd. Voor de reeds uitgevoerde projecten ligt dit anders. De minister zal hier een maatgerichte evaluatie laten uitvoeren.

De vraag werd gesteld wie verantwoordelijk is voor de ledverlichting op jaagpaden. De minister antwoordt dat een uniform verlichtingsbeleid nog belangrijker is dan bij wie de verantwoordelijkheid komt te liggen. Het is een gedeelde verantwoordelijkheid van zowel De Vlaamse Waterweg als van de steden en gemeenten.

In de loop van deze legislatuur zal hierrond een nieuw beleidskader worden opge maakt. Daarbij wordt ook dan ook de financiering bekeken. Het verlichtingsbeleid zou hetzelfde moeten zijn en aangepast zijn op maat, of een fietser gebruikmaakt van een jaagpad op zijn traject of een ander type fietsinfrastructuur met dezelfde doelstelling. Jaagpaden zijn geen gewone wegen: het gemotoriseerd verkeer is beperkt en rijdt er traag. Daarom is een verlichting op maat van de medegebruikers (zijnde fietsers) het meest aangewezen.

De minister bevestigt dat er op jaagpaden toenemend verkeer is. Het gemengd verkeer van trage en snelle fietsers, met daartussen nog voetgangers, is inderdaad een hele uitdaging. Maar dat doet zich niet alleen op jachtpaden voor. In al de situaties moeten de gebruikers voldoende aandacht voor elkaar hebben en wordt hoffelijk gedrag verwacht, wat jammer genoeg niet altijd het geval is. Op plaatsen met zeer veel snel verkeer zou overwogen kunnen worden om specifieke zones van de wegenis voor dit soort verkeer voor te behouden, zodat er ook voldoende ruimte gelaten wordt voor het tragere verkeer. De Vlaamse Waterweg heeft een eenmalig bedrag van 10 miljoen euro budget gekregen om 70 kilometer jaagpaden aan te passen deze jaagpaden beter befietsbaar te maken. Dat verhoogt het fietscomfort en de verkeersveiligheid.

Er werd gevraagd om gekleurde slem op de grond voor fietspaden uniform aan te duiden zoals in Kopenhagen. De minister zegt dat de richtlijnen met betrekking tot het aanbrengen van een rode slemlaag erop neerkomen dat fietspaden/oversteken in de voorrang op zowel lichtengeregelde als niet-lichtengeregelde kruispunten in een rode kleur worden aangeduid. Ook aanliggende fietspaden op rotondes worden rood ingekleurd. Daarnaast kunnen ook andere conflictpunten (met fietsers in de voorrang) indien nodig in een rode kleur worden aangeduid. Voor fietsers uit de voorrang wordt normaalgezien geen kleur toegepast, enkel markeringen.

Op de opmerking dat de fiets-o-strades ontbreken in de beleidsnota, verwijst de minister naar de paragraaf in de beleidsnota: "De samenwerking met de provincies inzake fietsbeleid, inzonderheid de aanleg en coördinatie van fietssnelwegen, wordt gecontinueerd met het oog op een snellere realisatie van fietsinfrastructuur."

## 2.8. Rijopleiding

Er werd gevraagd naar meer toelichting over de professionalisering van de rijopleiding door het in de praktijk brengen van het nieuwe besluit van de Vlaamse Regering houdende rij scholen en de omzetting van de Europese Richtlijnen. Met het nieuwe besluit wordt de kwaliteitscontrole op het professioneel rijonderricht hervormt, zodat eenieder die in het Vlaamse Gewest professioneel rijonderricht geeft, moet voldoen aan dezelfde kwaliteitseisen. Dit was niet het geval bij het bestaande koninklijk besluit van 11 mei 2004. Het professioneel rijonderricht is het rijonderricht dat verstrekt wordt door andere personen dan de personen die als vrije begeleider optreden, bijvoorbeeld via rij scholen of via professionals die buiten

de rijsscholen om tegen een vergoeding deze opleiding geven. Het ontwerp van besluit werd op 5 april 2019 principiële goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De Raad van State formuleerde op 10 juli 2019 advies. Dat advies bevatte een aantal fundamentele opmerkingen, onder andere over het opleggen van voorwaarden aan hen die nu professioneel rijonderricht geven buiten een erkende rijsschool om. Samen met de sector wordt nu onderzocht hoe het best tegemoetgekomen kan worden aan het advies van de Raad van State. Naast het besluit is er de verplichte omzetting van de Europese Richtlijn 2018/645, die richtlijn 2003/59/EG wijzigt die de opleiding en vakbekwaamheid van professionele bus- en vrachtwagenchauffeurs regelt. Bedoeling is om meer rechtszekerheid te bieden inzake de vrijstellingen van de vereiste van vakbekwaamheid, de opleiding beter af te stemmen op de behoeften van de bestuurders, problemen inzake erkenning van genoten opleiding door andere landen op te lossen en tegenstrijdigheden inzake de vereiste minimumleeftijd weg te werken. De omzetting wordt vertaald, wat de Vlaamse bevoegdheden betreft, in een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering. Dat ontwerp zal slechts een beperkte impact hebben op de bus- en vrachtwagenchauffeurs en de opleidingscentra. Het gaat vooral over verduidelijkingen en modernisering, om ervoor te zorgen dat de opleiding van de doelgroep relevant is voor hun dagelijks werk en de technische evoluties volgt. Het is de intentie van de minister om dit ontwerp van besluit aan de Vlaamse Regering voor principiële goedkeuring voor te leggen voor het kerstreces. De omzetting van de richtlijn zit op schema (tegen 23 mei 2020).

### *2.8.1. Evaluatie van de rijopleiding*

De evaluatie van de vernieuwde rijopleiding voor het behalen van het rijbewijs categorie B steunt op een reeks onderzoeksvragen en omvat twee onderdelen: product- en procesevaluatie en effectevaluatie.

#### – Product- en procesevaluatie

Voor de 'beleving' (beoordeling, ervaring, verwachtingen, tevredenheid, bereik, appreciatie, gebruik van enzovoort) wenst men in beeld brengen bij de verschillende betrokken partijen tijdens de verschillende stappen in het behalen van het rijbewijs: bij kandidaat-bestuurders, examinatoren, rijsschoolinstructeurs, begeleiders enzovoort. De productevaluatie heeft vooral betrekking op evaluatie van elk van de nieuwe onderdelen van de rijopleiding: verstrenging theorie-examen, praktijkexamen (verlenging minimale oefenperiode, gebruik rijbewijzer-app en praktijkboek, vormingsmoment begeleider, risicoperceptietest, extra manoeuvres rijexamen, zelfstandig rijden), terugkommoment, en ten slotte een zicht op de evaluatie van de vernieuwde rijopleiding in zijn geheel.

#### – Effectevaluatie

De effectevaluatie heeft betrekking op onder andere kennisoverdracht, examenresultaten, attitudes, risicoperceptie, (zelf gerapporteerd) gedrag, ongevalbetrokkenheid enzovoort.

De opleidingsinstellingen voor chauffeur en voor veiligheidsadviseur voor transport van gevaarlijke goederen worden aan een evaluatie onderworpen. Men baseert zich hiervoor op de voorwaarden voor erkenning van deze instellingen en de bijhorende verplichtingen, opgenomen in de regelgeving. De evaluatie bestaat uit twee delen. Ten eerste een administratieve evaluatie die de voorbereiding vormt voor de evaluatie ter plekke. Deze evaluatie werd voor alle erkende instellingen voor opleiding van chauffeurs in 2019 uitgevoerd. Ten tweede is er de evaluatie ter plekke. Deze gebeurt aan de hand van een sjabloon en vormt het verslag van de evaluatie. Voor de erkende instellingen voor opleiding van chauffeurs gebeurt deze evaluatie ter plekke in 2020. De resultaten van de evaluatie bepalen of er al

dan niet ernstige tekortkomingen vastgesteld zijn die de erkenning in het gedrang brengen, eventueel tot intrekking of schorsing noodzaken of corrigerende maatregelen nodig maken.

## 2.9. Verkeersveiligheid

### 2.9.1. Vision Zero 2050

Er werd gevraagd of er tussentijdse streefcijfers worden opgenomen op weg naar nul verkeersslachtoffers tegen 2050. De minister zegt dat in het huidige verkeersveiligheidsplan (juni 2016) naast de vooropgestelde streefcijfers op korte termijn (2020) en de langetermijnambitie voor 2050, ook reeds concrete streefcijfers op middellange termijn (2030) werden geformuleerd:

	<b>2020</b>	<b>2030</b>	<b>2050</b>
Aantal doden	200	133	0
Aantal zwaargewonden	1.500	1.000	-
Aantal lichtgewonden	25.600	17.070	-
Aantal letselgevallen	21.840	14.560	-
Aantal dode en zwaargewonde niet-beschermden verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers, bromfietzers en motorrijders)	1.200	540	-
Aantal dode en zwaargewonde jonge autobestuurders	165	80	-

Gezien het verkeersveiligheidsplan reeds tussentijdse streefcijfers geeft voor 2030, lijken bijkomende tussentijdse streefcijfers niet noodzakelijk. Tijdens haar ambts-termijn zal de minister zich inzetten om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te doen dalen.

Gevraagd naar bijkomende acties om het stijgend aantal verkeersdoden aan te pakken, zegt de minister dat het mobiliteitsbeleid inzet op het stimuleren van duurzame vervoersmodi en combimobiliteit. Indien men verder positief wil evolueren richting de geformuleerde streefcijfers in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan, zullen beleidsmaatregelen ervoor moeten zorgen dat dit streven naar een hoger gebruik van duurzame en kwetsbare vervoersmodi op een verkeersveilige manier kan gebeuren.

De sterke inzet van het investeringsbeleid op woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen zal gepaard moeten gaan met een verhoging van de verkeersveiligheids-situatie op deze routes. Dit vraagt een totaalpakket van maatregelen, overeenkomstig het verkeersveiligheidsplan. Hierbij is het van belang dat de verschillende verkeersveiligheidspartners zich samen engageren om de situatie op het terrein veiliger te maken. Zo wil minister Peeters bijvoorbeeld samen met de lokale overheden in de vervoerregio's een gezamenlijke programmering die erop gericht is om het fietsnetwerk veiliger, comfortabeler en leesbaarder te maken. De investeringen in het fietsnetwerk (BFF) worden opgevoerd en de stads- en dorpskernen worden fietsvriendelijk. Het Fietsfonds wordt versterkt en de procedures vereenvoudigd. Ook lokale fietsprojecten die geen deel uitmaken van het BFF maar wel de gemeentegrenzen overstijgen, moeten evenzeer gesteund kunnen worden.

In 2019 investeert de Vlaamse Regering 143 miljoen euro in fietsinfrastructuur en daarna is er een steil groeipad naar 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur. De focus ligt hierbij niet alleen op het verbeteren van de bestaande infrastructuur, maar ook op het wegwerken van de onveilige, ontbrekende, en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk. Het doel is te komen tot een geïntegreerd Vlaams

netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen tussen woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen. Met een versnelde aanleg van fietssnelwegen wil de minister de verkeersstromen verder ontvlechten.

Een snelle(re) realisatie van fietsinvesteringen wordt prioritair behandeld binnen het GIP. Naar analogie met de beslissing van de Vlaamse Regering om fietssnelwegen te beschouwen als projecten van groot openbaar belang wordt alle regelgeving gescreend op zoek naar obstakels die fietsinvesteringen vandaag nodeloos afremmen. Kruispunten, waar mogelijk in functie van de veiligheid en doorstroming, worden conflictvrij (onder andere door vierkant groen) en fietspaden worden voldoende verlicht en uitgerust met actieve detectiesystemen met het oog op doorstroming.

Verder wil de minister de gevaarlijke punten in Vlaanderen versneld wegwerken. Vanuit dit oogpunt wordt verder gebruikgemaakt van een verhogingsfactor om de slachtoffers bij de kwetsbare weggebruikers zwaarder door te laten wegen (maal 1,7) bij de berekening van de jaarlijkse dynamische lijst. Bij de bepaling van deze lijst wordt dus niet alleen gecorrigeerd voor de onderregistratie bij de fietsers, maar ook bij andere kwetsbare doelgroepen, zoals de voetgangers en bromfietzers.

Naast infrastructurele maatregelen zet de minister ook in op educatie en sensibilisering inzake veilig fietsgedrag en wordt gefocust op de meest kwetsbare groepen. Ook bedrijven die het gebruik van duurzame vervoersmodi voor de woon-werkverplaatsingen stimuleren, wil de minister proberen hierbij maximaal te betrekken.

Naast de kwetsbare weggebruikers wordt ingezet op personenwagens en motorrijders, bijvoorbeeld met betrekking tot overdreven of onaangepaste snelheid. Daarnaast blijft de aanpak van andere onveilige gedragingen een noodzaak om de hoge tol van de verkeersongevallen terug te dringen. Een geïntegreerde aanpak (via de 5 E's) is aangewezen.

Er wordt bijkomend gewerkt aan een nieuw verkeersveiligheidsplan met bijkomende maatregelen op basis van de gedetecteerde knelpunten.

De minister plant geen nieuwe Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Ze gelooft meer in een continue aanpak, met onder andere ieder jaar een Vlaams Congres Verkeersveiligheid, regelmatig overleg met de partners in de werkkamers van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en het Vlaams Forum, en jaarlijkse rapportering in het kader van het Vlaamse verkeersveiligheidsplan waarbinnen nieuwe accenten gelegd kunnen worden. Zoals in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan zelf gesteld, betreft dit immers een dynamisch document en geen star, beperkend kader. Wanneer nodig en nuttig kunnen dus maatregelen toegevoegd worden.

### *2.9.2. Rijden onder invloed*

VIAS publiceerde cijfers over rijden onder invloed doorheen de week. Er werd gevraagd wat er precies aan de hand is. Als men deze cijfers vergelijkt met deze van de grootschalige controles uitgevoerd tijdens de bobcampagne in de eindejaarsperiode van 2018, dan leggen in de week- en weekendnachten ongeveer 4 procent van de gecontroleerde bestuurders een positieve ademtest af. Die cijfers zijn opmerkelijk. Enerzijds is er een daling van het aantal personen met een te hoog alcoholpercentage, namelijk 1,94 procent. Anderzijds geeft het rapport inderdaad een stijging van het rijden onder invloed van alcohol aan voor wat betreft de weeknachten, evenals voor de weekendnachten, respectievelijk 10,7 procent en 12,6 procent. Het is belangrijk om daar blijvend op in te zetten.

Nuancering en diepere analyse zijn dus nodig om na te gaan of het hier werkelijk om een statistisch significante stijging gaat van het rijden onder invloed van alcohol tijdens weeknachten in Vlaanderen. De minister volgt dit nauwgezet. De nieuwe bobcampagne is gestart onder het motto dat drinken en rijden absoluut niet sa-mengaan. Er zijn spots op de radio en affiches langs de weg en op de bussen van De Lijn.

Op de vraag of de minister nog bijkomende acties plant rond sensibilisering, zegt de minister dat ze dit belangrijk vindt en daar wil blijven op inzetten. Het tijdstip waarop controles uitgevoerd worden, is de verantwoordelijkheid van de politiediensten. Zij zijn immers het best geplaatst om op basis van hun lokale verkeersveiligheidsanalyse te bepalen waar en wanneer er het best (alcohol)controles worden uitgevoerd. Het gevaar van rijden onder invloed is een van de thema's die (nu al) aan bod komen in het terugkommoment.

Er werd opgemerkt dat in de beleidsnota niets is terug te vinden over de gevleugelde zebrapaden. Zal de minister ze wel verder ondersteunen? De minister antwoordt dat zebrapaden ervoor zorgen dat voetgangers veilig kunnen oversteken. Helaas kunnen deze locaties ook kwetsbaar zijn voor dodehoekongevallen. Zichtbaarheid, zowel voor, naast als achter een voertuig, is een van de grootste risicofactoren in relatie tot dodehoekongevallen. Vlak voor, naast en achter een vrachtwagen zit een dodehoek. De zichtbaarheid van de bestuurder is hier beperkt tot onbestaande. Bij zebrapaden kan een vrachtwagenbestuurder die te dicht bij het zebrapad is gestopt, vaak niet goed zien of het zebrapad voor het voertuig al vrij is en het dus veilig is om door te rijden. Door gevleugelde zebrapaden wordt de dodehoek voor het voertuig verplaatst naar een zone waar geen voetgangers oversteken om op die manier de voetgangersoversteek veiliger te maken. Aan de hand van gedrags- en conflictevaluatiestudie op twee proeflocaties in 2019 ter hoogte van schoolomgevingen kon vastgesteld worden dat gevleugelde zebrapaden op sommige locaties een verkeersveiligheidsvoordeel hebben. Het AWV heeft dan ook verschillende criteria uitgewerkt om sommige zebrapaden proactief om te vormen tot een gevleugeld zebrapad. Momenteel loopt er nog een vervolgonderzoek om het toepassingsgebied uit te breiden. Rekening houdend met de resultaten van het vervolgonderzoek en het feit dat er op basis van de huidige criteria weinig locaties in aanmerking komen, zal het AWV de criteria verder verfijnen om op die manier het toepassingsgebied (mogelijk) te verruimen.

Vervolgens verduidelijkt de minister wat ze in de beleidsnota met subjectief verkeersonveiligheidsgevoel bedoelt. Nogal wat mensen voelen zich soms onveilig in het verkeer en mijden daarom bepaalde plaatsen of trajecten. Met het in kaart brengen van de subjectieve onveiligheid op het netwerk, waarbij men zich voornamelijk toespitst op fietsers en andere kwetsbare weggebruikers, wil men ook trajecten of plaatsen die net vermeden worden vanwege de hoge onveiligheid in beeld krijgen. Dit is dan als aanvulling op de verkeerslocaties waar zich een gekend objectief verkeersveiligheidsprobleem voordoet. Omdat de Fietsersbond in zijn memorandum specifiek hiernaar verwijst, zal hieromtrent met hen verder overlegd worden. De verschillende mogelijke opties zullen worden bekeken naar haalbaarheid. Er kan gedacht worden aan een meldpunt, enquêtes enzovoort.

De minister komt nog even terug op de verhoogde wegingsfactor (maal 1,7) voor kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers en bromfietsers) voor de opmaak van de dynamische lijst van gevaarlijke punten. Het aanpassen van de berekeningswijze heeft tot doelgerichter de locaties aan te pakken waar op vlak van kwetsbare weggebruikers slachtoffers vallen, en de onderregistratie van ongevallen met kwetsbare weggebruikers te compenseren. Hiertoe werden enkele simulaties met een aangepaste score voor de zwakke weggebruiker opgemaakt. Het toekennen van een verhogingsfactor van 1,7 zorgt ervoor dat alle locaties die vroeger bijkomend in een aparte gevaarlijke puntenlijstfiets werden bijgehouden ook

rechtstreeks in de globale dynamische gevaarlijke puntenlijst terechtkomen. Het is in ieder geval de bedoeling om in de toekomst extra rekening te blijven houden met de meest kwetsbare weggebruikers, waaronder de fietsers, gezien hun toenemende belang.

Tot slot werd de vraag gesteld of het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid bijkomende middelen krijgt. De minister antwoordt dat het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid in eerste instantie een overlegstructuur is met de actoren uit het werkveld verkeersveiligheid. De dagelijkse werking en inhoudelijke ondersteuning rust bij een kernteam binnen de afdeling Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid van het Departement MOW. Daar is dus geen afzonderlijk budget aan gekoppeld.

## 2.10. Infrastructuur

### 2.10.1. Beleidsruimte / investeringen

Er werd aan de minister gevraagd om een overzicht te geven van de 635 miljoen euro aan bijkomende middelen. De minister zegt dat de bijkomende investeringsmiddelen de komende jaren als volgt zijn verdeeld (in miljoen euro):

2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
40	75	120	170	230	635

### 2.10.2. Spitsstroken – bijkomende wegcapaciteit

Er werd gevraagd of er nog nieuwe spitsstroken bijkomen. De minister zegt dat in 2020 de spitsstrook E313 Beringen - Lummen in beide rijrichtingen in dienst wordt genomen. In 2021 volgt dan de indienstneming van de spitsstrook E40 van Groot-Bijgaarden tot Ternat. In de loop van de daaropvolgende jaren werkt AWV aan de realisatie van de twee extra spitsstroken op de E314 van Herent tot Aarschot en op de E40 van Ternat tot Affligem. Deze projecten moeten nog ingepast worden in het GIP.

Op de vraag of er naast de grote genoemde projecten nog bijkomende projecten rond bijkomende wegcapaciteit zijn, antwoordt de minister dat naast de nieuwe spitsstroken en de lijst van grote investeringsprojecten momenteel geen bijkomende projecten gepland zijn die gericht zijn op het verhogen van de wegcapaciteit voor het gemotoriseerd verkeer.

### 2.10.3. Lijst van zwarte punten

De minister heeft de lijst met zwarte punten opgevraagd bij AWV, met begeleidende nota (zie bijlage 3). Jaarlijks wordt een nieuwe dynamische lijst samengesteld, op basis van de meest recent beschikbare ongevallencijfers. De minister blijft dit beleid voortzetten. Wat de aanpak en timing betreft, zegt de minister dat er continu wordt gewerkt aan de aanpak van de dynamische lijst van gevaarlijke punten. De gevaarlijke punten worden in verschillende categorieën onderverdeeld:

- categorie 1 - werken uitgevoerd of in uitvoering: hierbij gaat het zowel om quick wins als om meer uitgebreide aanpassingen;
- categorie 2 - quick wins gepland: op deze punten worden op korte termijn (gestreefd wordt naar aanpassing binnen het jaar) aanpassingen gepland die snel kunnen doorgevoerd worden. Denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van de zichtbaarheid, het aanpassen van de markering, het aanpassen van de lichtenregeling enzovoort. Op die manier kan er met een kleine inspanning een groot voordeel op gebied van verkeersveiligheid bekomen worden;
- categorie 3 - uitgebreide aanpassingen gepland: de aanpassingen op deze punten zijn veel uitgebreider dan de quick wins. Hierbij gaat het vaak om een

- volledige herinrichting (bijvoorbeeld aanpassing R0, herinrichting kruispunten). Deze ingrepen worden opgenomen in het GIP;
- categorie 4 - wordt onderzocht: de ongevallen op deze punten worden nader onderzocht (zo snel mogelijk) en de infrastructuur wordt bekeken om na te gaan of en welke oorzakelijke infrastructurele factoren aan de oorzaak kunnen liggen van de gebeurde ongevallen;
  - categorie 5 - werd onderzocht, maar geen infrastructurele oorzaak gevonden: deze punten werden onderzocht, maar er werd geen oorzaak gevonden bij de infrastructuur. Oorzakelijke factoren lagen hier dan eerder bij het gedrag van de weggebruiker of bij toevalsfactoren (bijvoorbeeld hoge score door hoog aantal inzittenden in voertuig of bus) of de oorzaak kon niet vastgesteld worden. Vaak gaat het hier om punten die een lagere prioriteitscore hebben (dicht tegen de minimumscore van 15).

De lijst van gevaarlijke punten op basis van de letselongevallen voor de periode 2014-2016 bevat 212 gevaarlijke punten (op gewest- en autosnelwegen), met volgende stand van zaken inzake aanpak:

- werken uitgevoerd of in uitvoering: 87;
- quick wins gepland: 35;
- uitgebreide aanpak gepland: 34;
- wordt onderzocht: 10;
- onderzocht, maar geen infrastructureel probleem gevonden: 46.

De meest recente dynamische gevaarlijkepuntenlijst op basis van de ongevallengegevens van 2015-2017 zal weldra bekend worden gemaakt door AWV, maar op dit ogenblik beschikt de minister er nog niet over.

#### *2.10.4. Hinder door wegenwerken*

Krijgen lokale besturen ook toegang tot [wegenwerken.be](http://wegenwerken.be) om werken op elkaar af te stemmen? Het GIPOD is hét platform waar alle innames van openbaar domein zichtbaar zijn. Hierin zijn de werven van zowel de Vlaamse overheid als de lokale besturen en de nutsmaatschappijen zichtbaar. Dit alles met het doel om de werven van verschillende instanties op elkaar af te stemmen. GIPOD is ook toegankelijk voor lokale overheden en de gegevens zijn openbaar te raadplegen via [geopunt](http://geopunt.be). De website [www.wegenwerken.be](http://www.wegenwerken.be) is in beheer van AWV en focust voornamelijk op de werken en projecten op autosnelwegen en gewestwegen. Dit is een communicatiekanaal en heeft ook niet als doel om werken met het onderliggende wegennet af te stemmen.

Het domein [www.minderhinderplatform.be](http://www.minderhinderplatform.be) is in beheer van het beleidsdomein MOW. Op de website wordt beschreven waar er rekening mee moet gehouden worden om de hinder bij wegenwerken te beperken vooral inzake werfinrichting, te contacteren belanghebbenden enzovoort. Dit platform is ook toegankelijk voor lokale overheden en nutsmaatschappijen, maar heeft niet tot doel om de werven op elkaar af te stemmen.

#### *2.10.5. Bruggen en tunnels*

Alle kunstwerken worden periodiek geïnspecteerd op hun goede staat van werking door de eigen inspectiedienst en dit in het kader van het goedehuisvaderprincipe. Door een periodieke monitoring en kwaliteitsbeoordeling van de essentiële infrastructuur (wegen, waterwegen, bruggen, tunnels, sluizen, infrastructuur op zee, zeehavens en luchthavens) wordt de staat van de mobiliteitsinfrastructuur in kaart gebracht. De minister streeft een hoog investeringsritme na maar ook het verbeteren van de staat van de huidige infrastructuur zal hier – in de mate van het mogelijke – ingepast worden.

Inzake personeel en de inzet hiervan, moet minister Peeters nog verder overleggen met haar administratie. Tevens zal ze zoals bij ieder beleidsdomein rekening moeten houden met de budgettaire inspanning op het vlak van personeel. De inspectiefrequentie is afhankelijk van de aard en toestand van de infrastructuur en was vroeger standaard drie jaar. Op basis van de gemaakte inspectievaststellingen wordt het onderhoud of de herstelling vervolgens ingepland. Eind 2016 is er beslist een variabele inspectiecyclus in te voeren voor de kunstwerken die varieert tussen de drie en de vijf jaar. Om de inspectiecyclus (drie-, vier- of vijfjaarlijks) per kunstwerk te bepalen, werden beoordelingscriteria vastgelegd. De frequentie van de inspecties hangt nu af van de grootte van het risico van elk kunstwerk. De toestand waarin het kunstwerk zich bevindt, bepaalt dus hoe frequent het wordt geïnspecteerd. Een kunstwerk in goede toestand en dat geen bijzondere kenmerken vertoont, zal om de vijf jaar geïnspecteerd worden. Kunstwerken met belangrijke gebreken en bijzondere kenmerken worden om de drie jaar geïnspecteerd. Het invoeren van een dergelijke variabele frequentie maakt dat het totale risico voor het gehele patrimonium daalt. Naast de specifieke inspectiecyclus worden problemen aan kunstwerken ook gedetecteerd door de dagelijkse passage van wegen-toezichters van het AWW.

De werkmiddelen voor het regulier onderhoud van de tunnels en bruggen zitten enerzijds bij het AWW (13 miljoen euro). Daarnaast wordt er bijkomend ook in structureel onderhoud (investeringen) voorzien. Anderzijds wordt er ook bij De Vlaamse Waterweg voorzien in structureel onderhoud (investeringen) (4,35 miljoen euro).

#### *2.10.6. GIP*

Vandaag bestaat een transparante, digitale en publiek raadpleegbare realisatiekalender in het kader van het GIP nog niet. Deze doelstelling zal nog verder uitgewerkt moeten worden op basis van een zogenaamde stakeholdermapping. Door eerst een grondige analyse te maken van de verwachtingen van verschillende stakeholders over het GIP, kan vervolgens een duidelijke stakeholder- en communicatiestrategie ontwikkeld worden over welke informatie het best ontsloten wordt voor de brede bevolking en op welke manieren dit het best gebeurt. De doelstelling moet steeds zijn dat geïnteresseerde stakeholders op een toegankelijke en gebruiksvriendelijke manier geïnformeerd worden over de investeringen van het beleidsdomein MOW (zowel wat betreft voorziene budgetten als bijhorende timing).

#### *2.10.7. Toekomstverbond - Overkappingsfonds*

Het Vlaamse Gewest sloot een samenwerking- en financieringsovereenkomst met de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen voor de financiering van de eerste fase overkappingsprojecten. Hierbij zal het Vlaamse Gewest 1 miljard euro inbrengen. Stad en haven dragen op hun beurt voor 250 miljoen euro bij tot de overkapping- en leefbaarheidsprojecten.

Voor de inbreng van de Vlaamse overheid werd een nieuw begrotingsartikel gecreëerd 'Rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen'. Vorige legislatuur werden de onbenutte kredieten van het beleidsdomein MOW naar dit fonds overgeheveld om te gebruiken in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen. In totaal werd er de voorbije twee jaar 110.075.000 euro in beleidskrediet overgezet naar het rollend fonds (artikel MB0-1MHF2RD-WT (MB0 MH002)). Ook in het begrotingsdecreet 2020 wordt de mogelijkheid voorzien om de beschikbare vastleggingskredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken binnen de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en de begroting van de dienst met afzonderlijk beheer Vlaams Infrastructuurfonds te herverdelen over de programma's



heen naar begrotingsartikel MB0-1MHH2RD-WT. Vermits dit project nog in de studiefase zit, volstaan deze middelen.

De Vlaamse Regering blijft bij haar engagement om in totaal 1 miljard euro vrij te maken voor de financiering van de eerste reeks van achttien leefbaarheidsprojecten. Van zodra deze projecten middelen vergen, zal de Vlaamse Regering deze middelen vrijmaken. Vermits heel wat van de geselecteerde leefbaarheidsprojecten zich op of aansluitend op de werf van de Oosterweelverbinding bevinden, zal de Vlaamse Regering zodra Lantis middelen nodig heeft voor de realisatie van deze projecten, deze middelen ook beschikbaar maken.

## 2.11. Combimobiliteit

### 2.11.1. *Pendelfonds*

Het saldo van het Pendelfonds zal begin 2020 ongeveer 9 miljoen euro bedragen. Een deel van dat saldo zal jaarlijks aangewend worden om, samen met de jaarlijkse toelage van 1,6 miljoen euro, uitvoering te geven aan de oproepen die gelanceerd worden in het kader van het woon-werkverkeer. De 10 miljoen euro waar Björn Rzoska naar verwees slaan op de voormalige reserves van het Pendelfonds die voor een gedeelte werd gebruikt als extra budget voor de laatste oproepen (11 en 12) bovenop de jaarlijkse dotatie van 1.648.000 euro. Daarnaast werd er in de vorige legislatuur 7,2 miljoen euro overgeheveld naar Basisbereikbaarheid voor extra ondersteuning van de vervoerregio's.

Er is dus in het verleden nooit een budget van 10 miljoen euro geweest voor een oproep van het Pendelfonds. In de voorbije legislatuur lag het budget steeds tussen 2 en 3 miljoen euro per oproep. Op dit ogenblik bereidt het Departement MOW - afdeling Beleid in samenspraak met de provincies en de begeleidingscommissie van het Pendelfonds, een evaluatienota van het Pendelfonds voor. Op basis van deze evaluatienota zal de minister beslissen hoe en in welke mate de werking van het Pendelfonds zal bijgestuurd worden. Dat kan impliceren dat het wettelijk kader moet aangepast worden.

### 2.11.2. *Park-and-ride*

Er werd gevraagd of er bijkomende park-and-ride-infrastructuur komt en op welke locaties? De definitie park-and-ride verdient volgens de minister een belangrijke nuance: dit roept het beeld op van overstap van autoparking naar openbaar vervoer. In werkelijkheid gaat het in de studie om multimodale overstappunten. In de regionale vervoersplannen zullen deze park-and-rides dan allemaal ook worden geselecteerd als mobipunten. De park-and-ridestudie is opgeleverd begin 2018 en sindsdien is er nog wel wat evolutie. In de studie werd voor circa 64 locaties bekeken of ze als park-and-ride in aanmerking kwamen. Op basis van de studie zijn sinds begin 2018 uit de lijst een aantal quick wins geselecteerd die op vrij korte termijn uitgevoerd konden worden. Die zijn aan De Werkvennootschap en deels aan AWV toegekend. Hieronder is een overzicht dat een beeld geeft van de veertien park-and-rides die deze legislatuur door De Werkvennootschap gerealiseerd zullen worden.

Naam park and ride-locatie	Categorie	Bestaand aantal parkeerplaatsen	Uitbreiding parkeerplaatsen	Toekomstig aantal parkeerplaatsen	Bestaand aantal fietsstallingen	Uitbreiding fietsstallingen	Toekomstig aantal fietsstallingen
<i>Wezembeek-Oppem N3 tramterminus</i>	Quick win	63	173	236	40	196	236
<i>Sint-Genesius-Rode Middenhut N5</i>	Quick win	80	20	100	0	80	80
<i>Lot station (west)</i>	Quick win	0	250	250	26	224	250
<i>Vilvoorde N211 Rubensstraat ringtrambus</i>	Quick win	0	106	106	0	126	126
<i>Vilvoorde station</i>	Minder Hinder	434	498	932	502	420	922
<i>Groot Bijgaarden Minder Hinder</i>	Minder Hinder	0	2500	2500	0	0	0
<i>Groot Bijgaarden station</i>	Quick win	63	200	263	40	223	263
<i>Asse station</i>	Quick win	209	192	401	188	213	401
<i>Herent E314 x N2 x Vlietstraat</i>	Minder Hinder	12	50	62	0	62	62
<i>Breendonk Sneltram</i>	Sneltram A12	0	1000	1000	0	900	900
<i>Londerzeel sneltram</i>	Sneltram A12	0	375	375	0	420	420
<i>Meise centrum</i>	Sneltram A12	0	170	170	0	150	150
<i>Strombeek-Bever carpoolparking A12</i>	Sneltram A12	30	60	90	14	76	90
<i>Wolvertem sneltram</i>	Sneltram A12	0	225	225	0	150	150

Voor de meerderheid van de in de park-and-ridestudie voorziene projecten moet dit nog verder bekeken worden. Soms is een andere partij dan het gewest daarvoor het meest aangewezen. Een mogelijke, logische piste is dat die locaties worden geselecteerd als mobipunt in de vervoerregio-mobiliteitsplannen van de vervoerregio's Leuven en Vlaamse Rand.

Enkele projecten uit de studie bleken in 2018 reeds niet haalbaar.

Naast de projecten in de lijst in de park-and-ridestudie zijn er in het kader van de cofinanciering Vlaamse Spoorprioriteiten (Spoorinvest) ook 22 projecten geselecteerd nabij treinstations. De selectie is indertijd door het kabinet van de toenmalige minister van Mobiliteit in overleg met de NMBS gebeurd. Zie de tabel hieronder.

Site	Omschrijving
<b>Perceel 1: Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant West (VK)</b>	
<i>Merelbeke</i>	Uitbreiding parking met 30 plaatsen
<i>Burst</i>	Uitbreiding parking met 50 plaatsen
<i>Appelterre</i>	Uitbreiding parking met 10 plaatsen
<i>Herne</i>	Heraanleg en uitbreiding tot 130 plaatsen
<i>Tollembek</i>	Heraanleg en uitbreiding tot 100 plaatsen
<i>Essene-Lombeek</i>	Uitbreiding parking met 150 plaatsen
<b>Perceel 2: Antwerpen (Evolta)</b>	
<i>Zwijndrecht</i>	Uitbreiden parkeercapaciteit met 50 plaatsen
<i>Antwerpen-Luchtbal</i>	Overdeken niet-overdekte fietsenstallingen en uitbreiding 50 plaatsen
<i>Niel</i>	Heraanleg en uitbreiding parking met 10 plaatsen
<i>Schelle</i>	Overdeken en uitbreiden fietsenstallingen met 20 plaatsen
<i>Hoboken-Polder</i>	Heraanleg parking en uitbreiding fietsenstallingen (+50 plaatsen)
<i>Nijlen</i>	Uitbreiden parkeercapaciteit fietsen met 150 plaatsen
<i>Bouwel</i>	Uitbreiden parkeercapaciteit met 60 plaatsen
<i>Tielen</i>	Uitbreiden parking met 50 plaatsen
<b>Perceel 3: Vlaams-Brabant Oost (Sweco)</b>	
<i>Haacht</i>	Vernieuwen parkeerterrein en overkappen fietsrekken
<i>Kortenberg</i>	Uitbreiding parking met 30 plaatsen
<i>Asse</i>	Heraanleg en uitbreiding tot 160 plaatsen
<i>Eppegem</i>	Heraanleg en uitbreiding tot 100 plaatsen
<i>Weerde</i>	Heraanleg en uitbreiding tot 270 plaatsen
<i>Sint-Martens-Bodegem</i>	Uitbreiding met 20 plaatsen
<i>Dilbeek</i>	Heraanleg en uitbreiding tot 35 plaatsen
<i>Erps-Kwerps</i>	Heraanleg en uitbreiding met 55 plaatsen

Voor de middelen hiervoor verwijst de minister ook naar een tabel van De Werkvennootschap (zie bijlage 4).

### 2.11.3. Stationsomgeving Mechelen

Er werd gevraagd waar de 43 miljoen euro voor de stationsomgeving van Mechelen zijn terug te vinden in de begroting. De minister zegt dat die middelen in de loop van deze legislatuur voorzien moeten worden, rekening houdende met de uitvoering van het project. In de begroting 2020 is er geen specifieke basisallocatie voorzien.

### 2.11.4. MaaS

Op de vraag wat de minister denkt over een interne MaaS-regulator, verwijst ze naar het advies van de MORA over de mobiliteitscentrale waarin wordt voorgesteld om zo'n MaaS-regulator op te richten. Het is op dit ogenblik niet voorzien. Dan zou het decreet Basisbereikbaarheid aangepast moeten worden. Slechts als er een ontsporing dreigt door te veel MaaS-applicaties, dan zal de minister een ingrijpen overwegen.

## 2.12. Logistiek – Goederenvervoer - Binnenvaart

Er werd gevraagd welke concrete acties de minister wil ondernemen voor het vervoer over het water en per spoor. De minister stelt dat de uitdagingen in het goederenvervoer groot zijn: congestie, leefbaarheid, capaciteitsnoden enzovoort. Bovendien is de transportmarkt gefragmenteerd. Toch wil de minister ieder duurzaam transportmiddel activeren, en de modal shift realiseren. Daarom zal worden ingezet op het bundelen van goederen, en transport via het water, het spoor, of pijpleidingen.

### 2.12.1. Over het water

Om de modal shift te realiseren zal een beknopte leidraad met een geïntegreerde visie worden opgemaakt, waarin alle maatregelen worden opgenomen. De zeehavens zullen een plaats krijgen in deze leidraad aangezien zij een grote rol vervullen in de logistieke keten. Via de leidraad (inclusief subsidiebeleid) wil de Vlaamse overheid nu ook duurzaam goederenvervoer stimuleren, ook buiten de havens. Daarbij wordt ernaar gestreefd om nieuwe initiatieven beter te koppelen aan behaalde resultaten. Daarnaast komt er een regelgevend kader waar ondernemingen onder bepaalde voorwaarden subsidies kunnen ontvangen.

Voor pijpleidingen wordt een holistische visie uitgewerkt, in overleg met de havenbedrijven en de sector. Verder wordt er deze legislatuur werk gemaakt van het wegwerken van de fysieke en organisatorische drempels voor het bundelen van goederenstromen per spoor en over binnenwateren. Deze maatregel loopt de hele legislatuur. Projecten worden ondersteund waarbij hoofdzakelijke verladende partijen een samenwerking kunnen opzetten, en daardoor samen de drempels kunnen wegwerken, met het oog op bundeling van hun goederenstromen voor een modal shift. Volgens de studie die aan de basis van dit voorstel ligt, bedraagt de terugverdiendtijd negen jaar.

De minister wil het aandeel van de binnenvaart en het spoor in het goederenvervoer laten toenemen in verhouding tot het vervoer over de weg. Om dit te bereiken zal worden ingezet op ten eerste een performant en toekomstbestendig waterwegennet en ten tweede 'Binnenvaart als een service'.

#### – Performant en toekomstbestendig waterwegennet

De minister wil inzetten op een performant en bedrijfszeker waterwegennet dat over voldoende capaciteit beschikt, zodat een vlotte scheepvaart kan worden gegarandeerd. Haar beleid zal er dan ook op gericht zijn om in te zetten op enerzijds voldoende onderhoud van de waterweginfrastructuur en anderzijds op de verdere uitbouw van het waterwegennet. In het bijzonder gaat het over de verdere uitvoering van het project Seine-Schelde en het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal.

Het Seine-Scheldeproject is een samenwerking met Frankrijk en Wallonië om een binnenvaartverbinding op groot gabarit te realiseren tussen het Seinebekken in het zuiden en het Scheldebekken en de Noordzeehavens in het noorden. De verbinding wordt uitgebouwd voor schepen tot 4500 ton (klasse Vb). Met dit project wordt een grensoverschrijdende missing link weggewerkt in het Europese waterwegennetwerk. In Vlaanderen zijn de voorbije jaren vooral investeringen gebeurd voor de opwaardering van de Leie en Ringvaart. Tijdens deze legislatuur zal verder geïnvesteerd worden in het verhogen van bruggen en zal de Leie zelf verruimd worden om de vaart met klasse Vb-schepen mogelijk te maken.

Op het Albertkanaal focussen de investeringen zich op het verhogen bruggen. De ambitie bestaat erin om tegen eind 2022 alle bruggen over het Albertkanaal

verhoogd te hebben tot een doorvaarhoogte van 9,10 m, de norm voor vier-lagen-containervaart. Momenteel zijn al 41 van de 62 bruggen verhoogd, zijn 15 andere brugprojecten in uitvoering en zijn voor de overige 6 de studies lopende. De verhoogde doorvaarhoogte zal het Albertkanaal ook toegankelijker maken voor Short Sea Shipping en voor de niche van het vervoer van ondeelbare voorwerpen (met hoge toegevoegde waarde). Daarnaast is er het opwaarderen van de sectie Antwerpen-Wijnegem tot klasse VIb: deze sectie is een flessenhals die het grootste aandeel binnenvaarttrafiek te verwerken krijgt, maar beperkt wordt door een beperkte kanaalbreedte. Daarom wordt deze sectie verruimd tot een minimumbreedte van 63 meter en een diepte van 6 meter.

Zorg dragen voor de bedrijfszekerheid van de waterweginfrastructuur is ook belangrijk. De toestand, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van assets zoals bruggen, sluisen, oevers, stuwen enzovoort zijn essentieel voor een kwalitatieve dienstverlening. Daar wordt blijvend op ingezet. Tijdens deze legislatuur zal ook ingezet worden op professionalisering van het assetmanagement en een toegenomen monitoring van de essentiële infrastructuur om de kwaliteit te blijven verzekeren. Ook het wegwerken van de historische onderhoudsachterstand blijft een aandachtspunt.

– ‘Binnenvaart als een service’

Vlaanderen wil de binnenvaart prominent naar voren schuiven als een volwaardige en aantrekkelijke vervoersmodus. De minister wil de bedrijven overtuigen van de troeven van de binnenvaart met een economisch aantrekkelijk beleid, ondersteund door een gedreven commerciële strategie gericht op acquisitie van nieuwe binnenvaartklanten. Om die strategie om te zetten in concrete resultaten, investeert men in harde initiatieven, bijvoorbeeld de bouw van kaaimuren via pps, of de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen. Voorbeelden van zachte initiatieven zijn: River Information Services, Smart Logistics, de digitale binnenvaart, Smart Shipping, afstandsbediening enzovoort. Last but not least zal de minister inzetten op het bewerkstelligen van een mental shift bij ondernemers door sensibiliseren, marktprospectie en bedrijfsgebonden logistieke analyses.

### 2.12.2. Per spoor

Wat het spoor betreft, verwijst de minister naar de projecten die in de vorige legislatuur beslist zijn in het kader van de Vlaamse spoorprioriteiten en die opgenomen zijn in de beleidsnota. Deze en andere spoorinfrastructuurprojecten worden opgevolgd via het projectbureau Spoorinvest, een structureel samenwerkingsverband tussen MOW en De Werkvennootschap. Verder zet de minister de gesprekken voort met het oog op de realisatie van de 3RX/IJzeren Rijn en de inherente tweede havenontsluiting. Wat betreft de investeringen in spoorinfrastructuur van 100 miljoen euro in de vorige legislatuur, meldt de minister dat Vlaanderen hier afhankelijk is van de vooruitgang van de infrastructuurwerken door Infrabel. In 2019 zal nog een eerste schijf betaald worden. Ook in 2020 zullen middelen voorzien worden. Op korte termijn kan een eerste factuur van ongeveer 5 miljoen euro worden verwacht.

De verschuiving naar het spoor en het water wordt ook gemonitord en gemeten. Voor de Vlaamse waterwegen was er in 2018 al 2 procent tonkilometer meer dan het jaar daarvoor. Vanaf 2010 beschouwd, is dit een stijging van 4,7 procent. Ter vergelijking: in 2016 werd bijna 3,8 miljard tonkilometer gereden op spoorwegen in het Vlaamse Gewest en ruim 42 miljard tonkilometer gereden door vrachtwagens. Zowel de tonkilometers op het spoor als op de weg blijven stabiel. De minister wil een verdere stijging van het transport naar spoor en water.

### 2.12.3. Complexe projecten

Er werd opgemerkt dat de uitgaven voor de zogenaamde complexe projecten zeesluis Zeebrugge en extra containercapaciteit haven Antwerpen niet voorzien zijn in de begroting. De minister verduidelijkt dat deze complexe projecten werden opgenomen in de Nota Budgettaire Ruimte van het Departement Financiën en Begroting, omdat ze deze legislatuur tot uitgaven zullen leiden. In 2020 gaat het voornamelijk nog om voorbereidende werken, waardoor de uitgaven opgevangen kunnen worden binnen de huidige voorziene kredieten. De volledige procedure voor deze complexe projecten is nog niet doorlopen. De komende jaren zullen er extra middelen vrijgemaakt worden in functie van de uitvoering van deze projecten. Voor de zeesluis Zeebrugge wordt de piste van een pps onderzocht. Voor het complex project extra containercapaciteit haven Antwerpen wordt het financiële model in de loop van de legislatuur uitgewerkt.

### 2.12.4. Varia

Voor het spoorproject Oude Landen werd gevraagd om vaart te zetten achter de omgevingsaanvraag. De minister zegt dat het Departement MOW nauw samenwerkt met het Departement Omgeving om het project Oude Landen in goede banen te leiden. Dit valt niet onder de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken en zij verwijst voor meer informatie naar de minister bevoegd voor Omgeving.

Gevraagd naar de timing van het tweede proefproject Langere en Zwaardere Vrachtwagens antwoordt de minister dat dit van start ging op 1 juli 2018 en zal lopen tot en met 31 december 2024.

De verduurzaming van de leveringen van onlinewinkels en pakketdiensten zal de minister aanpakken door dit deze legislatuur te onderzoeken. De verschillende inhoudelijke pistes worden momenteel nog geanalyseerd. Er zijn al enkele proefprojecten. De minister verwijst naar de cargofietsen en het proefproject van het VIL rond micromagazijnen (zie <https://www.vlaio.be/nl/nieuws/vil-test-autonoom-micromagazijn-antwerpen>).

Er werd gevraagd naar de uitrol van de trajectcontrole op de waterwegen. De minister vindt dat het respecteren van de vaarsnelheid een belangrijk aspect is in het kader van de veiligheid op de waterweg en het comfort van de aangemeerde schepen. De Vlaamse Waterweg zet dan ook sterk in op handhaving van de maximum vaarsnelheid via monitoring. De vaarsnelheid wordt aangeduid via signalisatie en daarnaast wordt ingezet op sensibilisering van de sector. Daarnaast kan De Vlaamse Waterweg inzetten op trajectcontrole waarbij de vaartijd tussen twee opeenvolgende sluizen vergeleken wordt met de minimum vaartijd die op basis van de maximum vaarsnelheden mag bereikt worden.

Voor waterinfrastructuur en -beleid (begrotingstoelichting p. 11) voorziet de minister 3,4 miljoen euro VAK en 6,6 miljoen euro VEK extra voor 2020. Het gaat over bijkomende werkingsmiddelen voor De Vlaamse Waterweg gelet op het synergieproject binnen het beleidsdomein MOW, zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 7 juni 2019. De extra middelen voor personenmobiliteit over het water werden voorzien bij het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust.

Over de timing van het invoeren van de 24/7-bediening van bruggen en sluizen, hoopt de minister op korte termijn een eerste stap te zetten om zo mee de modal shift naar de binnenvaart te optimaliseren.

### 2.13. Luchthavens

Er werd gevraagd wat de minister exact bedoeld met het historisch preferentieel baangebruik. Minister Peeters zegt dat dit in principe betrekking heeft op het baan-gebruik dat de afgelopen (tientallen) jaren in voege was. Voor een antwoord op de vraag naar de geldende windnormen, verwijst ze naar de onderstaande tabellen.

	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)
Tailwind MAX	7 KT	7 KT
Crosswind MAX	20 KT	20 KT

	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)
Tailwind MAX	0 KT - 3 KT (incl)	0 KT - 3 KT (incl)	0 KT - 3 KT (incl)
Crosswind MAX	20 KT	20 KT	20 KT

Op de vraag of men alle start- en landingsbanen gaat uitrusten met hedendaagse apparatuur, herinnert de minister eraan dat dit geen Vlaamse bevoegdheid is. Het gaat om een beslissing van BIAC, als uitbater van de luchthaven, eventueel in overleg met alle stakeholders en bevoegde overheden.

Zijn de zogenaamde politieke windcriteria de gewenste situatie om economische groei en leefomgeving in evenwicht te brengen, werd gevraagd. De minister zegt dat de windcriteria in principe een (luchtvaart)technisch gegeven zijn, zoals bepaald door de regelgeving. In de praktijk kan de implementatie van de windcriteria het voorwerp uitmaken van een politieke besluitvorming. Om economische groei en leefomgeving in evenwicht te brengen is er nood aan een stabiel regelgevend kader dat duurzame groei mogelijk maakt, inclusief de vliegwet en een oplossing voor de geluidsnormen, zoals voorzien. In het kader van de evenwichtige ontwikkeling van de luchthaven moet aandacht gaan naar de volgende 4 pijlers: geluid aan de bron, exploitatiebeperkingen, operationele maatregelen en ruimtelijke ordening.

Waar zijn de middelen voor de regionale luchthavens te vinden? De bijkomende investeringsmiddelen voor de LEM werden opgenomen op de provisie luchthavens. In functie van de noden worden ze toegekend aan de verschillende luchthavens.

### 2.14. Kilometerheffing

Er werden vragen gesteld over de verhoging van de kilometerheffing voor vrachtwagens, de omvorming ervan tot retributie, hoe de opbrengsten verdeeld worden, de mogelijke differentiatie in de nachtelijke uren en de studie over de kilometerheffing voor personenwagens. Wat het laatste betreft verwijst de minister naar de actuele vragen van 27 november 2019 (*Actuele vragen*, VI. Parl. 2018-19, nr. 143 en 157).

#### 2.14.1. Verhoging kilometerheffing voor vrachtwagens

Waarom komt er een verhoging van de kilometerheffing? De minister zegt dat de doorgevoerde verhoging een financiële maatregel is. Dat is ook de reden waarom het onder het hoofdstuk Financiën en Begroting van het programmadecreet staat. Maar de verhoging kan uiteraard ook een aantal andere effecten veroorzaken waar men niet tegen kan zijn. Het is daarom dat het ook in verschillende beleidsnota's naar voren komt.

Vooreerst wil de Vlaamse Regering dat nog meer ingezet wordt op beladen vrachtwagens en dat het aantal vrachtwagens dat leeg rondrijdt op de weg tot een

minimum wordt beperkt. Dit leidt tot een betere belading en zuiniger en efficiënter gebruik van de zware vrachtwagens wat ook de luchtkwaliteit ten goede moet komen. Omdat het betold netwerk de snelwegen zijn, buiten een beperkt aantal uitzonderingen, zijn het vooral de langeafstandstransporten die van de prijsverhoging invloed ondervinden en niet de lokale sector die vooral lokaal transport doen. Het zijn dus vooral de buitenlandse transporteurs die de effecten zullen ondervinden. Het zijn net deze langeafstandstransporten die eigenlijk via het spoor en het water moeten verlopen. Dat kan leiden tot de omslag waar al jaren op wordt ingezet en die iedereen bepleit. Met deze verhoging wordt hier een bijkomende impuls aan gegeven.

In de heffing werd het milieucomponent niet gewijzigd hoewel een aantal actoren hierin vooral mogelijkheden zien tot versnelde vergroening. Zoals de cijfers van Viapass aangeven, werd het grootste deel van de vrachtwagenkilometers in Vlaanderen reeds vergroend, aangezien reeds 91 procent van de vrachtwagenkilometers op het betolde wegennet in België in het eerste deel van 2019 euro V of euro VI was. Dit bewijst dat de kilometerheffing reeds een positieve impact heeft op de vergroening van de vrachtwagenvloot. De marge voor verdere vergroening van de vrachtwagensector is dus bijzonder klein. Een verdere verhoging van de laagste euronormklassen zal niet bijkomend leiden tot het door de MORA gewenste resultaat aangezien de lichtere vracht veel minder gebruikmaakt van het betolde wegennet en de zwaardere vracht reeds een grote vergroening heeft doorgevoerd.

#### *2.14.2. Omvorming tot retributie*

In functie van een btw-optimalisatie wordt de omvorming van heffing naar retributie onderzocht. De toepassing van een retributie voor vrachtwagens in plaats van een heffing, wordt reeds toegepast in Wallonië waarbij Sofico werd aangeduid als innende partij. Voor Vlaanderen wordt gekeken naar De Werkvennootschap om deze rol in te vullen. Door toepassing van een retributie zou btw op de infrastructuurwerken afgetrokken kunnen worden aangezien de btw opgenomen is in de retributie bij de eindgebruiker. Indien dat mogelijk is, betekent dit dat er ongeveer 100 miljoen euro bijkomende middelen beschikbaar komen. Deze middelen zullen dan geïnvesteerd worden in de infrastructuur vanwaaruit de heffing geïnd werd, namelijk het wegennetwerk waarop de kilometerheffing van toepassing is. Deze middelen kunnen niet voor andere doeleinden gebruikt worden aangezien dan de aftrekbaarheid van de btw in het gedrang komt.

#### *2.14.3. Gedifferentieerd nachttarief*

Er zal onderzocht worden of een deel van het vrachtverkeer via een verlaagd of gedifferentieerd tarief van de kilometerheffing kan gestuurd worden naar uren waarbij de intensiteit van personenwagens kleiner is, dus om het vrachtverkeer vooral 's nachts te laten rijden. Over nachttransport is men verzeild geraakt in een cirkelredenering. De ene stelt dat dit niet komt doordat de kilometerheffing dit tegenhoudt, anderen stellen dat een verlaging van de kilometerheffing tijdens de nacht niets zal opleveren omdat de bedrijven en distributiecentra er niet op voorzien zijn om 's nachts te laden en te lossen. In plaats van in cirkels te blijven redeneren is het tijd om dit te doorbreken en alleszins een poging te wagen door het te onderzoeken of een pilootproject op te starten.

#### *2.14.4. Aanpassing van het betold netwerk*

Een aanpassing van het betold netwerk is niet het doel. Wel zal er blijvend gekeken worden of er ontwijkingsgedrag optreedt. Daarna wordt er pas gekeken of een uitbreiding van het betold netwerk een oplossing is voor dit sluijverkeer.



#### 2.14.5. *Opbrengst kilometerheffing voor investeringen in weginfrastructuur (JL)*

Lang niet alle inkomsten van de kilometerheffing op vrachtwagens gaan naar infrastructuurinvesteringen. Vooreerst moet Viapass betaald worden. Daarnaast gaat een heel groot deel van de middelen naar de algemene inkomsten, een deel gaat naar flankerende maatregelen en er gaan ook middelen naar investeringen voor infrastructuur. Aan de verdeling van deze middelen is niets gewijzigd. In 2020 wordt ongeveer 501 miljoen euro aan inkomsten verwacht. Daarvan gaat ongeveer 90 miljoen euro naar Viapass, 158 miljoen euro gaat naar MOW waarvan 100 miljoen voor AWV voor investeringen in de infrastructuur, 41 miljoen euro is voor flankerende maatregelen, 92 miljoen euro is voor de afschaffing van het EU-vignet en de verkeersbelasting en de resterende middelen gaan naar de algemene middelen.

#### 2.14.6. *Kilometerheffing voor personenwagens*

De minister zegt dat er in het Vlaamse regeerakkoord niets is opgenomen over een kilometerheffing voor personenwagens. Dat betekent dat deze Vlaamse Regering geen kilometerheffing zal invoeren.

### 2.15. Handhaving

#### 2.15.1. *Vlaamse of federale bevoegdheid?*

Er werd gevraagd of Vlaams handhavingsbeleid niet in conflict is met het federale handhavingsbeleid, bijvoorbeeld voor rijden onder invloed. De minister verduidelijkt dat een verkeershandhavingsbeleid meer is dan enkel en alleen controleren en bestraffen. Een verkeershandhavingsbeleid beoogt in eerste instantie het voorkomen van overtredingen. Aangezien Vlaanderen bevoegd is voor het opzetten van sensibiliseringscampagnes, vormt er zich geen conflict met het federale handhavingsbeleid. Immers door sensibiliseringscampagnes te koppelen aan effectieve controles én een garantie van bestraffing wordt het effect versterkt. De samenwerking kan volgens de minister optimaal verlopen en het draagvlak toenemen.

#### 2.15.2. *GAS-beboeting in zones 30 en 50*

Het is de beleidsintentie van de minister om dit in 2020 te beslechten en deze nieuwe politieke optie decretaal te verankeren. Ze is ervan overtuigd dat de lokale besturen vragende partij zijn om de verkeersveiligheid op een ordentelijke manier te kunnen sturen. De GAS-boetes kunnen een interessante tool zijn voor de optimale handhaving in de zone 30 en 50.

#### 2.15.3. *Trajectcontroles*

De minister verwijst onder meer naar het antwoord op enkele schriftelijke vragen. Begin 2020 zal voor 121 locaties een trajectcontrole op de gewestwegen voorzien zijn. De locaties voor nieuwe trajectcontroles op de gewestwegen worden gekozen aan de hand van de ongevallencijfers en snelheidsdata.

De huidige locaties voor trajectcontroles op autosnelwegen werden gekozen in samspraak met de federale wegpolie waarbij gezocht werd naar een synergie tussen het aanpakken van de verkeersveiligheid en het uitbouwen van een ANPR-schild. Voor het bepalen van nieuwe locaties voor trajectcontrole op autosnelwegen zal nog een methodologie uitgewerkt worden naar analogie met de methodologie voor de gewestwegen. Er zal geluisterd worden naar de lokale besturen. De minister wel hen hierbij actief betrekken.

#### 2.15.4. Effectieve werking

Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de bestaande trajectcontroles actief werken? De minister verwijst hiervoor naar de website van AWV (<https://wegenverkeer.be/trajectcontrole>). Begin 2019 moesten nieuwe trajectcontroles in werking zijn gesteld. Vooraleer men kan overgaan tot het innen van boetes, moet er echter een heel traject worden doorlopen: installatie, homologatie, aansluiting op het nieuwe centrale datasysteem van de federale politie (wat vertraging heeft gekend), voldoende verwerkingscapaciteit bij de gewestelijke verwerkingscentra, protocoloverleg over de plaatsing en gebruiksomstandigheden zoals bedoeld door de verkeerswet. De problemen zijn momenteel volledig van de baan en de testfase loopt. Eind 2019 zouden de trajectcontroles moeten werken. De minister maakt nog enig voorbehoud voor enkele specifieke trajecten, maar in het eerste kwartaal van 2020 zou alles volledig moeten functioneren.

#### 2.15.5. Middelen verkeersboetes naar algemene inkomsten

De minister bevestigt dat de eerste schijf van iets minder dan 18 miljoen euro van de opbrengsten uit verkeersboetes wordt toegewezen aan het Verkeersveiligheidsfonds. Het klopt dat de overige ontvangsten algemene ontvangsten zijn. Een begroting wordt immers opgesteld volgens het universaliteitsbeginsel. Dit houdt in dat de gezamenlijke ontvangsten bestemd zijn voor de gezamenlijke uitgaven. Deze algemeenheid van de begroting heeft het principe van de niet-affectatie of niet-bestemming van bepaalde ontvangsten aan bepaalde uitgaven als logisch gevolg.

De verwachting is dat de ontvangsten voor het verkeersboetefonds zullen stijgen ongeveer 48 miljoen euro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2019. De minister verwijst naar pagina 52 in de toelichting bij de begroting. Op de vraag of deze stijging ook betekent dat het Verkeersveiligheidsfonds meer middelen krijgt, antwoordt de minister dat de voorbije jaren de federale overheid, in tegenstelling tot zoals bepaald is in de Bijzondere Financieringswet, niet op regelmatige basis onmiddellijk heeft doorgestort. De federale overheid heeft telkens op het einde van de jaar een voorschot voor het voorbije jaar en een afrekening op het voorschot van het daaraan voorafgaande jaar, gestort. De minister verwacht in de toekomst een correcte en vlotte doorstorting.

#### 2.15.6. Gepast ingrijpen bij onaangepast rijgedrag

Als het gaat om terugkerend en/of hardnekkig onaangepast rijgedrag van een weggebruiker, wordt onderzocht welke de mogelijkheden zijn van een gepast kader van rijgeschiktheid. Inzake handhaving blijft overleg met de verschillende overheden van groot belang aangezien de bevoegdheden inzake verkeershandhaving verspreid zitten. Anderzijds is er wat betreft verkeersveiligheid al geruime tijd een traditie van afstemming en overleg op ambtelijk niveau met onder andere politie en parket, en dit zowel binnen de werking van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, als op provinciaal niveau onder coördinatie van de gouverneurs. Hierdoor wordt de vinger aan de pols gehouden en worden binnen de Vlaamse bevoegdheden maatregelen ontwikkeld om antwoord te bieden op de verschillende verkeersonveiligheidsfenomenen en hardleerse overtreders.

Als het gaat over het optimaliseren van de politiecontroles, antwoordt de minister dat het een federale bevoegdheid betreft. Er is wel de kadernota Integrale Veiligheid waarvan de coördinatie bij de minister van Justitie ligt, met wie ze zal afstemmen. Ook hier verwijst de minister naar de overlegfora binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en op provinciaal niveau.

### 2.15.7. Vlaamse wegcode

Er werd gevraagd of het de bedoeling is om met een aparte wegcode specifiek voor Vlaanderen te komen en/of de weggebruikers dan twee wegcodes moeten kennen. De minister verduidelijkt dat door de zesde staatshervorming een gedeelte van de bevoegdheid inzake de wegcode voor het federale niveau is en een ander gedeelte voor het gewestelijke niveau. Het ontwerp van nieuwe (federale) wegcode werd door de Vlaamse Regering negatief geadviseerd wegens bevoegdheidsproblemen.

De Vlaamse Regering wacht momenteel op een advies van de Raad van State over het ontwerp van nieuwe (federale) wegcode. Zo komt er meer duidelijkheid over wie voor wat bevoegd is. Daarna kan het structureel overleg over het ontwerp van nieuwe (federale) wegcode verdergaan.

De weggebruikers zullen de algemene verkeersregels uit beide wegcodes moeten kennen en toepassen. Daarbij is het geen zaak van welke wegcode voorrang heeft op de andere: beide vullen elkaar optimaal aan. Belangrijk zal zijn om zo veel als mogelijk te overleggen met de federale overheid om te komen tot een duidelijke en uniforme regeling. Ze zal weldra overleggen met de federale minister bevoegd voor Verkeer, om te kijken waarover alvast overeenstemming mogelijk is.

### 2.15.8. Varia

Op de vraag of de procedure aanvullende reglementen op het wegverkeer versneld kan worden, zegt de minister dit onderling zo veel als mogelijk met de lokale besturen te willen afstemmen. Dat is in het belang van de weggebruiker. Daarvoor zullen het Departement MOW en AWV verdere initiatieven nemen. Verder wil de minister de gewestelijke wegbeheerder meer zelf het initiatief laten nemen tot de opmaak van aanvullende reglementen op gewestwegen.

Op de vragen over het samenvoegen van de wegeninspectie en de mobiele patrouilles van VLABEL, verwijst de minister naar de bijlage van het regeerakkoord waarin een duidelijke keuze wordt gemaakt voor een overdracht van inspectie AWV naar VLABEL. Dat heeft een aantal voordelen: gemeenschappelijk optreden (zowel inzake de belastingsfacetten als specifieke transportcontroles), optimaliseren van de inzet van personeel en efficiëntie naar de weggebruikers die slechts onderworpen worden aan één controle. Verder is er de potentiële effectiviteitswinst doordat in de praktijk overtreders vaak ook niet in orde zijn met andere elementen en dat zal dus tot betere resultaten leiden. Tot slot is er efficiëntiewinst bij de inning van boetes.

## 2.16. Onteigeningen

De minister verwijst naar de tekst in het regeerakkoord waarin staat dat het de bedoeling is om de procedures sneller en vlotter te laten verlopen. Zo kunnen de investeringsprojecten vlotter verlopen. Sinds 1 januari 2018 is er een nieuw Onteigeningsdecreet. De minister wil dat laten lopen en evalueren in 2020. Dat sluit op korte termijn een aantal verbetervoorstellen niet uit. Ze somt er enkele op:

- steeds kijken naar de concrete en actuele toestand op het terrein en correcte onteigeningsplannen opmaken;
- streven naar redelijke en aanvaardbare oplossingen, zo veel mogelijk op maat van individuele onteigenden;
- streven naar een juiste afstemming tussen onder meer onteigenaar, dienst vastgoedtransacties en diensten die vastgoedinformatie leveren;
- iedere onteigende de kans bieden op een minnelijke verwerving, binnen een redelijke termijn, zonder daarbij iemand het mes op de keel zetten. Eigendomsrechten zijn voor de minister heilig en moeten worden gerespecteerd.

Een andere verbetering is de versterking van de afdeling Vastgoedtransacties de voorbije jaren. Het aantal commissarissen en schatters-onderhandelaars is aangegroeid in functie van de noden op het terrein. Zo werden recent acht commissarissen bijkomend ingezet. De minister zal dit verder opvolgen met de minister bevoegd voor Financiën en Begroting, zodat er altijd voldoende mankracht beschikbaar is.

Een belangrijke verbetering en vereenvoudiging biedt het zogenaamd Digitaal Platform Onteigeningen. De communicatie tussen onteigenaar, onteigende, en Dienst Vastgoedtransacties kan dan sneller en efficiënter, via dit platform, verlopen. Dit platform is momenteel in volle opbouw. Bedoeling is een opstart- en testfase in 2020 zodat het in 2021 kan ingezet worden.

## 2.17. Klimaat

De minister gaat ervan uit dan een aantal vragen aan bod komen in de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie met antwoorden van Vlaams minister Zuhal Demir, onder meer bevoegd voor Omgeving en Energie.

### 2.17.1. Vergroening van de binnenvaart

De minister zal verder werk maken van de uitbouw van walstroomvoorzieningen voor schepen ten behoeve van aanleg- en overnachtingsplaatsen in Vlaanderen en in de havens. Via deze kasten kunnen aangemeerde schepen gebruik maken van aansluitingen op het elektriciteitsnet op de wal en kunnen de dieselmotoren stilgelegd worden. Dat zorgt voor minder uitstoot en minder lawaai. Samenwerking tussen havens en de waterwegbeheerder voor harmonisatie en standaardisatie van deze walstroomkasten, zorgt voor een gebruiksvriendelijk systeem voor de binnenvaartondernemers.

Daarnaast is er met projectsubsidie van het Belgisch Fonds voor de Binnenvaart sinds april 2018 een vergroeningsconsulent actief. Die zorgt ervoor dat de binnenvaartondernemers gratis informatie en advies krijgen over de impact van de strengere milieuwetgeving op hun bedrijfsvoering. Wie concrete investeringsplannen heeft, kan een concrete business case op maat laten maken. Dat geldt ook voor de opmaak van een dossier voor de aanvraag van subsidies. Voor meer informatie verwijst minister Peeters naar de webpagina <https://vergroeningbinnenvaart.be>.

Voor het project werden drie concrete doelstellingen geformuleerd:

Taakstelling	Objectief	Resultaat na 1,5 jaar
Vertaling technologieën naar Belgische binnenvaartondernemer	900 binnenvaartondernemers bereiken	75 procent van de doelgroep werd bereikt.
Adviesverlening bij ad-hocvragen	300 informatie vragen/adviezen behandelen	181 adviesvragen werden behandeld.
Adviesverlening bij ad-hocvragen	30 binnenvaartondernemers begeleiden	30 Belgische binnenvaartondernemers werden begeleid in een businesscase tot aan de investeringsbeslissing

Op 21 november 2019 vond het tweede infomoment voor en door binnenvaartondernemers plaats over 'Vergroenen en ondernemen in de binnenvaart'.

Wat de financiering van de vergroening van de binnenvaart betreft, is binnen de overkoepelende Centrale Commissie voor de Rijnvaart een studie lopende hoe de

vergroening van binnenvaart op Europese schaal naar een zero-emissievaart gefinancierd kan worden. De resultaten worden in de loop van 2020 verwacht.

Op Vlaams niveau kunnen binnenvaartondernemers financiële ondersteuning krijgen binnen het steunprogramma 'vergroening binnenvaart'. De minister verwijst naar twee websites voor meer informatie over hermotorisatie (<https://www.vlaamsewaterweg.be/hermotorisatie-kleine-schepen>) en nabehandelingstechnieken (<https://www.vlaamsewaterweg.be/nabehandelingstechnieken>).

Wat de uitbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen betreft, zal De Vlaamse Waterweg onderzoeken hoe de uitrol van deze infrastructuur gerealiseerd kan worden. De minister verwijst ook naar het proefproject met de onbemande vaartuigen wat ook meer vrachtwagens van de weg moet halen.

### 2.17.2. Koolstofopslag

De bevoegdheid voor de uitbouw van CCS-netwerken en CCU-installaties ligt bij de minister bevoegd voor Omgeving. Vanuit het havenbeleid kan de minister in overleg met de havens onderzoeken of de havens een bijdrage kunnen leveren aan de uitbouw van dergelijke installaties. In het kader van de nieuwe havenstrategie zal men namelijk nog meer gestructureerd en nauwer samenwerken met de havenbesturen voor de aanpak van tal van nieuwe uitdagingen die samenhangen met ingrijpende transitie op het vlak van onder meer energie en klimaat. De samenwerking zal ingevuld worden door pakketten van concrete projecten die worden vastgelegd in verschillende overeenkomsten per haven. Het uitgangspunt van deze nieuwe strategie is dat havens en overheid elkaar helpen bij het bereiken van de wederzijdse doelstellingen. Het uitbouwen van CCS-netwerken en CCU-installaties in havengebieden zou hierin kunnen passen.

Natuurlijke koolstofopslag door groen plaats te geven in niet-gebruikte zones rond infrastructuur, zoals bermen of in lussen van op- of afritten, zal slechts een zeer beperkt deel van broeikasgassen die in Vlaanderen worden uitgestoten neutraliseren. Meer groen levert wel een grote winst op door het verzachten van de effecten van de klimaatopwarming, het verhogen van de belevingswaarde, het aantrekkelijker maken van het landschap en het creëren van leefgebieden en corridors waarlangs dieren en planten zich kunnen verplaatsen. Het komt de biodiversiteit ten goede. Daar wil de minister wel op inzitten maar het is te vroeg om aan te geven waar en wanneer. Enkele van dergelijke bijkomende initiatieven zijn al opgenomen in het GIP. Er zal blijvend samengewerkt worden met het Departement Omgeving om na te gaan hoe zo veel mogelijk vergroeningsmaatregelen kunnen worden uitgevoerd.

### 2.17.3. Kustveiligheid

De uitgaven in het kader van het Masterplan Kustveiligheid worden uitgevoerd binnen de daarvoor voorziene kredieten van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust. Tot op heden werd ongeveer 159 miljoen euro vastgelegd en wordt het resterende budget via de jaarlijkse kredieten ingevuld. Momenteel lopen verschillende studies (onder andere Overstromingsmaatregelen achterhaven Oostende, toetsing stuwen en sluizen, MKBA Montgomerydok en zone station enzovoort) die in een latere fase tot uitvoeringsprojecten zullen leiden. De effectieve kostprijs en de middelen kunnen dan worden vastgelegd.

### 2.17.4. Varia

Er werd gevraagd naar het aandeel van elke modus voor het realiseren van het aandeel duurzame modi (40 procent en 50 procent). De minister zegt dat dit niet

de bedoeling is. Voorop staat een drastische daling van het wegverkeer vanuit klimaatoogpunt.

De klimaatdoelstellingen zitten natuurlijk maar slechts voor een deel bij het beleidsdomein MOW. De volgende weken wordt er nog gewerkt aan de opmaak van een Vlaams en Nationaal Klimaat- en Energieplan. Voor haar bevoegdheid zal minister Lydia Peeters de focus leggen op het elektrisch maken van het wagenpark.

Er is verwarring over het emissievrij maken van het openbaar vervoer in "alle stadskernen". De verwoording zoals opgenomen in het regeerakkoord moet geïnterpreteerd worden als 'alle stadskernen van de dertien centrumsteden'.

### 3. Replieken

#### 3.1. Bijkomende opmerkingen en vragen van de commissieleden

*Bert Maertens* informeert welke initiatieven de minister kan nemen bij haar federale collega's opdat de ramingen voor het Verkeersveiligheidsfonds accurater worden. Ook incorrecte ramingen van de door te storten personenbelastingen spelen de lokale besturen soms parten. Het Rekenhof vond het niet duidelijk dat de middelen die uit het fonds aan de BAM doorgestort worden, effectief gebruikt worden voor verkeersveiligheidsingrepen. Het Rekenhof suggereert voorts om de beschikbaarheidsvergoedingen die de overheid moet betalen voor weginfrastructuur onder het DBFM-stelsel, in de tijdstabellen van het geïntegreerd investeringsprogramma uit te zetten.

*Björn Rzoska* vindt dat een Mobiliteitsplan Vlaanderen de ambitie moet blijven. Nu lijkt het alsof het ad calendae graecas verschoven wordt. Heel wat fracties, waaronder Groen, hebben voorheen al aangekaart dat de timing van het decreet Basisbereikbaarheid onrealistisch was. De minister calculeert de vertraging van heel wat vervoerregio's nu terecht in, maar dat laat haar ook tijd voor het opstellen van een Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Hij is tevreden over het budget 2020 voor fietspaden, maar heeft geen kijk op het groeipad dat de minister aankondigt. Hij vraagt haar dan ook het GIP, dat aan de parlementsleden dient te worden bezorgd voor de stemming van de begroting in plenaire, eerder aan de leden van de commissie te bezorgen. Dat kan ook op heel wat andere opmerkingen van het Rekenhof een antwoord geven. Een budgettaire planning van vijf jaar in dat GIP zou trouwens beter zijn. Algemeen vindt hij het Rekenhof dit keer mild, desondanks heeft het toch een paar stevige opmerkingen over Mobiliteit en Openbare Werken, onder meer over transparantie inzake het Vlaams Infrastructuurfonds, de fietsinvesteringen, de beschikbaarheidsvergoedingen. De spreker gunt de minister haar inlooperperiode maar verwacht beterschap in de komende jaren. Het Rekenhof kaart ook aan dat er in de begroting geen sporen te vinden zijn van de cofinanciering van spoorinfrastructuur. In het Vlaams Infrastructuurfonds zijn er daar wel enkele miljoenen euro voor, maar het Rekenhof denkt dat die mogelijk bedoeld zijn voor de park-and-rides. Hij vraagt de minister duidelijk te maken of de 100 miljoen euro die Vlaanderen volgens het samenwerkingsakkoord moet, ook echt vrijgemaakt wordt. Hij begrijpt dat er in 2020 nog geen middelen voor nodig zijn, maar verwacht ze te zien verschijnen in de meerjarenbegroting.

*Lode Ceysens* vindt dat de grondige antwoorden van de minister getuigen van een groot respect voor het parlement. Hij heeft toch nog enkele bijkomende vragen Wanneer komt er duidelijkheid over de verdeling van de budgetten over vervoer op maat over de vervoerregio's? Basisbereikbaarheid wordt een jaar uitgesteld. Hij kan zich vinden in de suggestie van de minister om het Departement MOW te horen over wat er al uitgevoerd is en welke problemen het nog verwacht.

Volgens de spreker zijn het leerlingenvervoer en ook het proefproject daarover, een gemengde bevoegdheid van Onderwijs en Mobiliteit. De minister zegt na te gaan of een minimum- en maximumtarief voor het taxivervoer nodig is en pas daarna te beoordelen of de oprichting van een prijsobservatorium zinvol is. Is een omgekeerde gang van zaken niet logischer: een observatorium de prijsbepaling laten monitoren en dan pas beslissen of er ingegrepen wordt?

In het GIP staat dat de middelen voor fietsinfrastructuur toenemen van 143 miljoen euro in 2019 naar 176 miljoen euro in 2020. Is het zo dat van de 40 miljoen euro extra dan 33 miljoen euro naar fietsinfrastructuur gaat? Hoe zal de minister ervoor zorgen dat die middelen uitsluitend naar fietsinfrastructuur gaan? Vorige regeerperiode zijn er daarmee immers zaken betaald als bodemsaneringen en archeologisch onderzoek.

Bij de investeringsprojecten staan de spitsstroken tussen Roeselare en Brugge niet, terwijl het nochtans de bedoeling is dat die er deze regeerperiode komen. Minister Zuhair Demir kondigde aan samen te zullen werken met de minister aan een vermindering van het aantal voertuigkilometers met 12 procent, wat past in de klimaatdoelstellingen. Waar komt die doelstelling vandaan? Hoe zullen de ministers dat bereiken? Komt daar een becijferd plan voor? Komt dat overeen met de modalshiftdoelstellingen?

Hij is het er mee eens dat het Onteigeningsdecreet aan evaluatie toe is. Los daarvan dringt hij aan dat binnen een redelijke termijn effectief overgestapt wordt van onderhandelen op gerechtelijke onteigening, zoals dat ook trouwens in het regeerakkoord gevraagd wordt. Voor emissievrij rijden heeft de minister het enkel over de centrumsteden, terwijl volgens het regeerakkoord alle stadskernen emissievrij moeten bediend worden tegen 2025.

*Marino Keulen* dankt de minister voor de vele en gedetailleerde informatie. Het uitstel van de operationalisering van de vervoerregio's is van kapitaal belang voor een echt en noodzakelijk partnerschap met steden en gemeenten. Gedragen besluitvorming vanuit het belang van de reiziger vergt immers meer tijd. Hij pleit voor een goede communicatie daarover, maar waarschuwt dat uitstel geen afstel mag worden.

Overleg kost tijd, maar eens er overeenstemming is, zal de uitvoering ook sneller gaan. Dat zal zo zijn door een goede afstemming tussen het geïntegreerd investeringsprogramma en de meerjarenplannen van de steden en gemeentebesturen. Gedegen overleg met hen kan ook de invoering van GAS-boetes voor snelheids-overtredingen in de bebouwde kom en trajectcontroles bespoedigen.

Enkele onderdelen van ReTiBo zullen, na vele jaren vertraging, eindelijk opgeleverd worden, maar het parlementslid blijft, zoals hij al jaren doet, vragen wanneer eindelijk het aantal reizigers op bus en tram zal kunnen worden gemeten.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is heel deskundig, maar aan de ICT-kennis mangelt het wel wat. Zo zijn groene golven en afstemming van de verkeerslichten, wat de verkeersveiligheid ten goede komt, in Nederland al twintig jaar courant, terwijl het departement hier al lastig wordt als er alleen maar naar geïnformeerd wordt. De privatisering van het collectief vervoer is voor hem geen doel op zich, wel een vraaggestuurd, performant openbaar vervoer, georganiseerd vanuit het standpunt van de reizigers. Om dat te realiseren moeten alle partners omarmd worden. Het is geen ideologisch standpunt te willen dat 1,1 miljard euro belastinggelden efficiënt ingezet wordt voor een zo ruim en goed mogelijk aanbod.

Hetzelfde geldt trouwens voor de gegarandeerde dienstverlening. Die moet er komen, maar het is zaak daarvoor de tijd te nemen. In mei 2020 zijn er immers

syndicale verkiezingen. Hij vraagt de vakbonden niet te werven door doemverhalen over het voortbestaan van De Lijn, maar positief te zijn en te focussen op de taak, zijnde mensen vervoeren. Ook hij vraagt dat het departement meer informatie komt geven over hoe ver het staat met de basisbereikbaarheid.

*Els Robeyns* dankt de minister voor de minutieuze antwoorden. De hervorming van het openbaar vervoer, het decreet Basisbereikbaarheid, wordt terecht met een jaar uitgesteld. Dat decreet is haastwerk, niet echt een mooie erfenis voor een nieuwe minister. Ook sp·a wil het departement daar graag over horen. Zij wil eveneens duidelijkheid over de budgetverdeling voor vervoer op maat over de vervoerregio's.

De minister gaat ervan uit dat de vervoerregio's het gezond verstand zullen hebben om met elkaar te overleggen over tarieven en tickets. Het lid vraagt de minister dat toch actief te bewaken. Voorts vraagt ze of De Lijn volgens de minister een performante aanbieder van openbaar personenvervoer is. De tarieven mogen van de minister enkel mee stijgen met de inflatie, dus 1,4 procent in 2020. Ze vraagt de minister dan ook te bevestigen dat de tarieven tijdens de spits niet zullen stijgen zoals de directeur-generaal van De Lijn gesuggereerd heeft.

De bijkomende werkingsmiddelen bedragen 2 miljoen euro, maar de desindexering 1,4 miljoen euro. Dat is dus een nettogroei van 600.000 euro, wat voor sp·a onvoldoende is. Voorts informeert ze of de 40 miljoen euro per jaar via werkingsmiddelen en eenmalige vergoedingen volstaan voor 925 elektrische bussen tegen 2024. Sp·a heeft een amendement ingediend om de investeringsmiddelen van De Lijn met 35 miljoen euro te verhogen om sneller naar een zero-emissievloot te gaan (zie amendement nr. 10 in *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 15/3). Ze gebruikt daarvoor de middelen voor carbon leakage uit het Klimaatfonds.

De minister bestempelt de kilometerheffing voor vrachtwagens als een financiële maatregel met effect op de mobiliteit. Als het de bedoeling is langere en zwaardere vrachtwagens te stimuleren om het aantal ritten terug te dringen, waarom wordt dan het tarief op de zwaardere vrachtwagens verhoogd in plaats van dat op de lichtere?

*Wim Verheyden* bedankt de minister voor de zo goed als volledige antwoorden. Het Vlaams Belang sluit zich aan bij wat andere parlementsleden zeiden over het Rekenhof. Verschillende vervoerregio's vrezen voor problemen voor vervoer dat de regiogrenzen moet overschrijden. De spreker heeft niets gehoord over de overlegmogelijkheden tussen vervoerregio's. Ook hij wil meer informatie over de verdeling van de budgetten voor vervoer op maat. Hij dacht dat een van de criteria het aantal kilometers van De Lijn in een bepaalde regio en de kosten daaraan verbonden, zou zijn. Uit het antwoord van de minister dat het departement nog voorstellen zal doen, begrijpt hij dat die criteria dus niet meer geldig zijn. Komen er nieuwe criteria voor de budgetverdeling?

### 3.2. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* zal overleggen met de federale bewindvoerders over een vlotte transfer van de middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds. Het klopt dat de uitgaven van de BAM voor verkeersveiligheid niet apart in de begroting van de BAM opgenomen zijn. Daarvoor zal er in de begrotingsaanpassing 2020 een aparte lijn gemaakt worden.

Het planproces van het GIP start in februari van het jaar voordien. De administratie heeft de minister gezegd dat het huidige GIP gebaseerd is op de plannen van de vorige minister. Het is dus een ontwerp dat nog altijd kan worden bijgestuurd, wat nodig is om het aan te passen aan het regeerakkoord, bijvoorbeeld inzake fietsinfrastructuur. Ze zal het bijgestuurde GIP zeker aan het parlement bezorgen.



Het klopt dat de middelen van dat GIP van 2019 tot 2020 niet exact met 40 miljoen euro stijgen. Voorheen werden met de fietsbudgetten inderdaad ook andere aspecten zoals archeologisch onderzoek betaald. De minister wil de budgetten alleen besteden aan fietsinfrastructuur. Daarnaast ergeren heel wat lokale verantwoordelijken zich aan de trage uitvoering. De minister wil daar iets aan doen.

Al sinds 2001 wordt er gepraat over een Mobiliteitsplan Vlaanderen. Heel wat van de gesprekspartners zijn dat beu. Ook over het daaraan gekoppelde beleidsplan Ruimte Vlaanderen wordt er ook al lang gepraat. Van beide is er nog niets terecht gekomen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van 1997 is nog steeds in voege. Dat neemt niet weg dat de minister wel degelijk een langetermijnvisie over Mobiliteit wil. Daarvoor ziet ze wel brood in toekomstverkenneren die zowel de mobiliteit in rekening brengen als de economische en demografische groei en technologische en andere innovatieve ontwikkelingen. Daar wil ze dan een participatief proces over, om hopelijk tegen 2022 tot een langetermijnplan en toekomstvisie te komen. In afwachting kunnen de vervoerregio's zich baseren op de kritieke prestatie-indicatoren uit tal van plannen: het verkeersveiligheidsplan, het luchtbeleidsplan, de nationale en Vlaamse energie- en klimaatbeleidsplannen. Het is niet zinvol de start van de vervoerregio's te koppelen aan een Vlaams mobiliteitsplan. Het uitstel met een jaar van die vervoerregio's is nodig om het participatief proces te doorlopen, om de lokale besturen op één lijn te krijgen en om te zorgen dat de vervoer- en mobiliteitsplannen degelijk zijn. Daarbij komt dat er nog andere aspecten als de mobiliteitscentrale in orde moeten worden gebracht.

De minister heeft daarnet het groeipad voor het vervoer op maat gegeven. Dat loopt op van 6 miljoen euro in 2020 naar 31 miljoen euro in 2024, bovenop de 27,8 miljoen euro. De minister kan nog niet zeggen wat elke vervoerregio krijgt. Het departement werkt aan een voorstel. Het vervoer op maat is de grote onbekende factor voor de vervoerregio's maar ook voor het Vlaamse niveau. Door het uitstel is er ook wat meer tijd om daar duidelijkheid in te scheppen.

De minister antwoordt op de vragen van Lode Ceyskens over wie bevoegd is voor het leerlingenvervoer. Voor de volledigheid bezorgde de minister een schriftelijk antwoord (zie bijlage 5).

Het is niet zo dat het Vlaamse niveau de vervoerregio's bij de hand zal nemen om te zorgen voor één uniform tarief. Ze heeft er vertrouwen in dat de vervoerregio's, met de andere partners, De Lijn en het Departement Omgeving, zowel in het kernnet als in het aanvullende net, voor een uniform tariefsysteem zullen zorgen. De Vlaamse overheid zal wel een en ander blijven bewaken. Vervoerregio's moeten inderdaad goed overleggen zodat het vervoer niet stopt aan hun grenzen. In het decreet Basisbereikbaarheid staat dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de regierol waarneemt voor de uitrol ervan, dus het zal daar ook over waken.

De eerste schijf voor de cofinanciering van spoorprojecten zal eind 2019 uitbetaald worden. Infrabel heeft daarvoor een factuur van 5 miljoen euro gestuurd. Dat een en ander niet duidelijk in de begroting terug te vinden is, is het gevolg van die werkwijze. Dat neemt niet weg dat de minister de middelen opzij staan heeft. Begin 2020 wordt een tweede factuur verwacht van opnieuw 5 miljoen euro.

De beschikbaarheidsvergoeding staat niet in het GIP, maar er is daarvoor een apart begrotingsartikel.

Het Taxidecreet en het uitvoeringsbesluit zijn nog maar net goedgekeurd. Er zijn geen indicaties dat er veel te hoge of veel te lage tarieven aangerekend worden. Eens dat wel het geval is, zal bekeken worden of het zinvol is een prijsobservatorium op te zetten.

De spitsstrook Roeselare-Brugge staat nog niet in het GIP omdat de plannen nog niet voldoende concreet zijn.

De minister hanteert geen doelstellingen per vervoersmodus. Die staan wel in het beleidsplan van minister Zuhal Demir. De minister zal het daar met haar over hebben. Voorlopig beschikt ze niet over een methodologie om percentages te bepalen, wat niet wegneemt dat ze zo veel mogelijk voertuigen van de weg wil halen en duurzame modi wil bevorderen.

Niemand is gebaat bij ellenlange onteigeningsprocedures. Het nieuwe Onteigeningsdecreet is vanaf 1 januari 2018 in voege en de minister heeft nog geen weet van klachten over te lange procedures sindsdien. Sowieso mag geen enkele procedure een investeringsproject te lang vertragen. De digitale tool zal daarvoor nuttig zijn. In de loop van 2020 zal de onteigeningsprocedure geëvalueerd worden. Zo nodig zal het decreet aangepast worden.

De minister heeft begrepen dat het de kernen van de centrumsteden tegen 2025 emissievrij moeten zijn en heel Vlaanderen tegen 2035. Als een en ander toch eerder kan, dan zal de minister goed werk geleverd hebben.

De minister verzekert iedereen dat ReTiBo zal werken in het tweede kwartaal van 2020. Allicht al in het eerste kwartaal, maar de minister hanteert een voorzichtigheidsmarge.

Ze veronderstelt dat iedereen voor een gegarandeerde dienstverlening is, die in het belang is van de reiziger. In de beheersovereenkomst 2017-2020 stond al de vereiste van een goede dienstverlening en optimale service ook in geval van calamiteiten en stakingen. Ze neemt aan dat zowel het management als de sociale partners van De Lijn er klaar voor zijn. Werknemers kunnen ook op andere manieren hun ongenoegen uiten zonder daar altijd de reizigers de dupe van te maken. De Lijn zit in een transitieproces. Sinds 2017 is ze overgestapt van provinciale entiteiten naar één centrale dienst. Dat kan zorgen voor heel wat efficiëntiewinsten op vlak van ICT, stockbeheer en dergelijke meer. De transitie zal in 2020 afgerond zijn. Een performant overheidsbedrijf voert zijn kerntaken en visie in de beheersovereenkomst uit. Bij De Lijn staat daarbij de reiziger centraal. De afgelopen maanden kwam de vervoersmaatschappij vooral in het nieuws door afgeschafte ritten, stakingen, personeelstekort. De minister heeft er evenwel alle vertrouwen in dat er beterschap op komst is en hoopt dat De Lijn uit de tendering en de benchmark als een goed functionerend overheidsbedrijf komt.

In de tarievennota 2020 van De Lijn, goedgekeurd door de raad van bestuur, die kortelings in een besluit van de Vlaamse Regering bekrachtigd wordt, staat geen tariefstijging in de spits, ook al heeft directeur-generaal Roger Kesteloot dat in de pers gezegd. Wie naar het werk of naar school gaat, meer laten betalen, zou geen wijze beslissing zijn.

Wat de 600.000 euro budgetstijging betreft, moet de minister het doen met de beschikbare middelen, maar ze heeft geen signaal gekregen van De Lijn dat die grote tekorten heeft. De aanbestedingsprocedure voor extra milieuvriendelijke bussen loopt. Daarvoor heeft De Lijn 40 miljoen euro extra. Bussen hebben een afschrijftermijn van vijftien en niet van vier jaar. Met de deconsolidatie blijft het meerderheidsaandeelhouderschap van de Vlaamse overheid behouden en het biedt mogelijkheden om de investeringen op langere termijn af te schrijven.

De minister wil werk maken van dynamisch verkeersmanagement, wat een vlotte doorstroming ten goede komt. Desgevallend wil ze ook gerust eens gaan kijken naar de Nederlandse groene golven.

Het is zeker niet zo dat de ultragrote vrachtwagens, net bedoeld om de uitstoot te verlagen omdat ze meerdere kleinere vervangen, een hogere kilometerheffing moeten betalen. Er komt wel een gedifferentieerd systeem waarbij vooral de langere trajecten zwaarder belast worden. Het is de bedoeling die vorm van vervoer te stimuleren om over te stappen op spoor of waterweg.

#### 4. Bijkomende replieken

*Els Robeyns* informeert of ze het juist begrepen heeft dat de reservatie niet langer een plicht maar een keuze wordt. Minister *Lydia Peeters* bevestigt dat de reiziger niet hoeft te reserveren, maar het wel kan.

*Lode Ceyskens* vraagt de minister meer verduidelijking over de bevoegdheid voor het leerlingenvervoer. Hij vindt niet dat het Onteigeningsdecreet moet worden gewijzigd, wel wil hij dat sneller overgegaan wordt tot gerechtelijke onteigeningen. Een duidelijke deadline daarvoor is ook overeengekomen in het regeerakkoord. Dat is niet meer dan eerlijk voor wie wel zijn grond in het algemeen belang laat onteigenen.

*Karin Brouwers* valt hem bij en refereert aan een viertal recente dodelijke ongevallen op de weg tussen Rotselaar en Haacht, op wat onderhand moordstrookjes kunnen genoemd worden. Daar kan geen fietspad aangelegd worden omdat al jarenlang negen eigenaars weigeren een meter van hun voortuin af te staan.

Minister *Lydia Peeters* herhaalt dat niemand baat heeft bij eindeloze procedures. Ze zal laten nagaan of een interne bijsturing nodig en mogelijk is. Ze zal het antwoord op de vraag over de bevoegdheid over het leerlingenvervoer schriftelijk bezorgen (zie bijlage 5).

*Lode Ceyskens* zal het amendement niet goedkeuren omdat het vraagt om meer uitgaven zonder te zeggen waar de middelen vandaan komen. *Els Robeyns* herhaalt dat het geld uit het Klimaatfonds komt.

### III. Indicatieve stemming

Amendement nr. 10 voorgesteld door *Els Robeyns*, *Annick Lambrecht*, *Conner Rousseau*, *Ludwig Vandenhove*, *Bruno Tobback* en *Hannes Anaf* (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 15/3, p. 6), wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2020, bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister *Lydia Peeters*, wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 9 stemmen tegen 4 bij 2 onthoudingen.

Bart CLAES,  
voorzitter

Marino KEULEN  
Carmen RYHEUL,  
verslaggevers

## Gebruikte afkortingen

ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AVVG	Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BBC	beleids- en beheerscyclus
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
BIAC	Brussels International Airport Company
btw	belasting over de toegevoegde waarde
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
CCS	Carbon Capture and Storage
CCU	Carbon Capture and Utilisation
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
DBFM	Design Build Finance Maintain
EU	Europese Unie
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven ( = FEU)
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
GIPOD	Generiek Informatieplatform Openbaar Domein
GIS	geografisch informatiesysteem
gps	global positioning system
ICT	informatie- en communicatietechnologie
INBO	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
ITS	intelligent transportsysteem
KPI	key performance indicator
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
led	light emitting diode
LEM	luchthavenexploitatie maatschappij
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
MaaS	Mobility as a Service
MCB	managementcomité van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
MPV	Mobiliteitsplan Vlaanderen
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OD	operationele doelstelling
OVG	onderzoek verplaatsingsgedrag
pps	publiek-private samenwerking
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SBZ	speciale beschermingszone
SD	strategische doelstelling
SDG	Sustainable Developments Goals
STOP	eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
VAK	vastleggingskrediet
VEK	vereffeningskrediet
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VLABEL	Vlaamse Belastingdienst
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
vzw	vereniging zonder winstoogmerk