

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 181
van **CARMEN RYHEUL**
datum: 12 november 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Relancemaatregelen 'Vlaamse veerkracht' - Mobiliteit

De Vlaamse Regering maakt 4,3 miljard euro vrij voor haar relanceplan 'Vlaamse veerkracht' ter versterking van het welzijn en de welvaart in deze moeilijke coronatijden.

Het plan is gebaseerd op de aanbevelingen van een economisch en maatschappelijk comité en het relanceplan van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) en mikt op een modal shift waarbij "innovatie het nieuwe normaal voor een duurzame economie wordt". Een vijfde of 880 miljoen daarvan is bestemd voor investeringen in mobiliteit en openbare werken. Er wordt gemikt op een state-of-art infrastructuur, met een hierbij gepaarde versnelling/verhoging van investeringen, onder meer in binnenvaart, sluizen, kaaimuren, verhoging bruggen, missing links en gevaarlijke punten, tramprojecten enzovoort. Ook voor de werken aan de Oosterweelverbinding wil men in het kader van de relance een zo snel mogelijke uitwerking van het project.

Ook wordt er intensief gestreefd naar een verdere vergroening door onder meer toewijzing van steun aan concrete projecten die snel gerealiseerd kunnen worden. Dit omvat de ambitie tot vergroening van transport en het verhogen van investeringen in alle duurzame verkeersmodi, met onder meer vergroening van de vloot van De Lijn, versnelde uitrol van laadpaalinfrastructuur voor elektrische wagens, ledverlichting langs gewestwegen en niet in het minst extra aandacht voor fietsinfrastructuur. Tevens wordt in een enveloppe voor cofinanciering voorzien met de lokale overheden.

Omtrent de implementatie van het plan werden in het publieke debat echter ook kanttekeningen gemaakt. Zo merkte Goedele Sannen van het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (Voka) op dat door een gebrek aan een langetermijnagenda en de aanzienlijke doorlooptijd van infrastructuurinvesteringen er slechts een fractie van de centen uit het Vlaamse relanceplan naar mobiliteitsinvesteringen met een maatschappelijke en economische return dreigt te gaan. Daarbij werd geopperd dat "het veeleer lijkt op een zoektocht naar mogelijke projecten zonder garantie op een werkelijke economische boost". Tot op heden is de exacte besteding niet gekend. De ambitie voor duurzame investeringen in fietsinfrastructuur was namelijk al opgenomen in het regeerakkoord (zijnde 300 miljoen). Gezien de nadruk op duurzame ontwikkeling, zou ook ongeveer de helft van deze bijkomende investeringen naar projecten moeten gaan die bijdragen aan de klimaatvereisten.

1. Hoe worden de prioritaire investeringen geanalyseerd en gekozen met betrekking tot herstel in het kader van de 'Vlaamse veerkracht'?

2. Hoe wordt onderling bepaald welke investeringsbedragen naar welke entiteiten en/of infrastructuurwerken gaan?
3. Kan de minister een gedetailleerd beeld geven van de overeenkomsten die er al zijn met de lokale overheden in het kader van de cofinanciering?
4. Wordt er ook prioriteit gegeven aan herstel van voetpaden die dikwijls in slechte staat verkeren, dit in samenspraak met lokale overheden? Of de aanleg van voetpaden? Een onderzoek hieromtrent wordt nu georganiseerd door Gazet van Antwerpen.
5. Wordt er uitzonderlijke prioriteit gegeven aan de toegang/bereikbaarheid tot onze havens (sluizen, openingsuren enzovoort), maar ook en vooral om bereikbaarheid over de weg te maximaliseren aangezien onze havens de motor van onze Vlaamse economie zijn en aldus van primordiaal belang zijn om onze Vlaamse veerkracht in het relanceplan te laten slagen?

ANTWOORD

op vraag nr. 181 van 12 november 2020

van **CARMEN RYHEUL**

1. In de septemberverklaring verwees Minister-president Jambon naar de adviezen van diverse adviescomités en -organen. Deze inspireerden ons in het maken van de nodige relancekeuzes. Graag verwijs ik naar enkele voorbeelden uit de adviezen waarvan u een doorvertaling terugvindt in de door mij aangekondigde relance-initiatieven voor het beleidsdomein MOW:

- Verschuif de investeringsinspanningen naar meer actieve vervoerswijzen. Zet in op meer duurzame vormen van mobiliteit om zo aan te zetten tot ontmoeting en een gezonde levensstijl. Verbeter bestaande fietsinfrastructuur en leg voldoende, veilige en comfortabele fietsinfrastructuur aan. Wanneer er veilig en comfortabel kan gewandeld en gefietst worden (recreationeel en functioneel), dan werkt dit een shift naar duurzame mobiliteit in te hand. Realiseer de ambitie van Vlaanderen als fietsland.
- Voorzie een verdere uitrol van mobipunten waarbij verschillende vervoersmodi worden aangeboden (zodat combimobiliteit mogelijk is, overstappen gefaciliteerd worden, deelsystemen gebruikt kunnen worden, laadpalen beschikbaar zijn). Zet in op deelmobiliteit.
- Voorzie prikkels om bedrijven de stap te laten zetten van vrachtwagens naar het binnenschip of de trein. Realiseer de modal shift.

Deze adviezen, aangevuld met de informatie over de actuele en toekomstige behoeften inzake infrastructuur hebben er dan ook toe geleid dat ik koos voor de volgende prioriteiten 1. Fiets, 2. Verkeersveiligheid, 3 Duurzaamheid en 4. enkele andere die flankerend en ondersteunend van de andere 3 werken.

Voor bijkomende investeringen in fietswegen maak ik 250 miljoen euro vrij. Hiermee zal onder andere worden geïnvesteerd in meer ruimte voor de fiets en het vernieuwen van fietspaden. Door deze extra investeringen zal de doelstelling uit het regeerakkoord om 300 miljoen te investeren in fiets al gehaald worden in 2021.

In de werf verkeersveiligheid zet ik 200 miljoen euro in voor onder andere de versnelde aanpak van gevaarlijke punten, verkeerslichten en de subsidies voor veilige schoolroutes. Op basis van objectieve analyses van verkeersongevallen en de versnelde uitvoering van bestaande actieplannen zullen de prioriteiten voor deze investeringen bepaald worden. Een ander deel van dit budget zal ingezet worden voor het herstellen en vervangen van onze meest prioritaire bruggen.

Het grootste gedeelte van de middelen gaan naar de werf duurzaamheid. Hierbij zet ik in op een ombouw van de verlichting op de gewestwegen naar LED en de uitrol van laadpalen.

De details van de geselecteerde initiatieven kan u voornamelijk vinden in het ontwerp-GIP 2021 zoals ik dat aan de commissie en het parlement reeds heb overgemaakt. Een beperkt aantal initiatieven zijn echter niet in het Geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) opgenomen aangezien het stimuli en cofinancieringsprojecten betreft.

Om de concrete initiatieven te selecteren werd bewust gewerkt aan een mix van vervroegd te initiëren projecten uit de pipeline van het GIP en een aantal nieuwe of flankerende initiatieven. Dit om maximaal in te spelen op het snel kunnen omzetten van de nodige investeringen tot resultaten. Zo wens ik effectief bij te dragen tot de relance via een verhoogde investering in infrastructuurwerken, de bijhorende tewerkstelling in de (bouw)sectoren en het ondersteunen van lokale besturen met flankerende initiatieven en lokale investeringen. Zo kunnen we op Vlaams en lokaal niveau complementair bijdragen tot de relance, de verkeersveiligheid, de fietsambities, de duurzaamheidsambities en de modal shift. Ik blijf hierover ook in nauw contact met de beroepsfederaties en andere belangrijke spelers zoals de havens en andere economische actoren.

In de septemberverklaring werden dan ook niet toevallig de investeringen in de Blue deal, de fietsinfrastructuur, de vergroening van de bussen van De Lijn, het ontwikkelen van duurzame verkeersmodi en het investeren in laadpaalinfrastructuur benoemd. De ambities, die aan de grond liggen van deze acties, kunnen we door het voorzien van bijkomende middelen kracht bij zetten.

Ik begrijp de ontgoocheling dat er momenteel nog geen stabiele doorkijk op lange termijn beschikbaar is. Ik werk daar momenteel volop aan samen met de administratie en de uitvoerende agentschappen. Die stabiele doorkijk naar de volgende jaren komt er binnen enkele weken aan, inclusief de ambitie dat dit GIP dan als investeringsplan een robuuste en kwaliteitsvolle pijplijn van geplande projecten vormt met duidelijke beleidsprioriteiten. Ik wil bovendien benadrukken dat de extra budgettaire middelen in kader van Relanceplan van de Vlaamse Regering onmiddellijk vertaald zijn in concrete uitvoerbare projecten in overleg met de agentschappen. Ook dit heeft extra inspanningen gekost, maar zal lonen naar de toekomst toe.

2. Zoals ik eerder in mijn reactie reeds aangaf werd maximaal gebruik gemaakt van het Geïntegreerd investeringsprogramma (GIP). Deze programmamethodiek maakt het mogelijk om als beleidsdomein, entiteitsoverschrijdend, actief samen te werken en zo de middelen slim te besteden, rekening houdende met trends op korte en lange termijn. Dat is meteen ook de reden waarom er gewerkt wordt met een jaarlijkse actualisatie van de initiatieven en de meerjarige doorkijk voor de erop volgende jaren. Door dit gezamenlijke planningsproces volgen bijna organisch de toewijzingen van budgetten en opdrachten aan de entiteiten. Waar nodig wordt afgestemd en worden projecten geïntegreerd, steeds vanuit een efficiëntie en effectiviteitsstreven.
3. Aangezien de middelen pas vanaf 2021 ingezet kunnen worden kan ik nog geen overeenkomsten aankondigen m.b.t. de cofinanciering i.k.v. de relancemaatregelen.

Wel kan ik melden dat voor de samenwerking met lokale overheden maximaal bestaande processen gebruikt of hergebruikt worden opdat de cofinancieringstrajecten zo laagdrempelig mogelijk opgezet worden.

Belangrijke groepen verkeersdeelnemers die onlosmakelijk verbonden zijn met duurzame mobiliteit zijn weggebruikers in het woon-schoolverkeer. Veel schoolgaande kinderen worden naar school gebracht met de auto terwijl een groot deel op minder dan 5 km ervandaan woont. Een fundamentele reden hiervoor zijn onveilige verkeerssituaties – waar ouders hun kinderen niet naartoe willen sturen. Daarom proberen wij zowel de omgeving rond de school (basis- en secundaire onderwijsinstellingen) als de routes ernaartoe veiliger te maken door lokale besturen hierin te ondersteunen. De subsidie veilige schoolomgevingen is in werking getreden in mei 2019 en de nieuwe subsidie veilige schoolroutes zal actief gesteld worden in 2021. Beide subsidies zijn gericht op ingrepen inzake verkeerssignalisatie en kleinere infrastructurele ingrepen (quick wins) om de weggebruiker attent te maken op de aanwezigheid van een school en zo nodig zijn snelheid verplicht aan te passen. De

aanvraag zal gebeuren vanuit de lokale besturen dewelke ook toezien op de uitvoering van de gesubsidieerde ingrepen. Zij hebben immers de beste kennis over de lokale situatie. Aangezien de nieuwste subsidielijnen binnenkort actief gesteld worden zullen ook dan pas bijkomende overeenkomsten met lokale besturen verwacht worden.

4. Voetpaden zijn een lokale prioriteit. Op Vlaams niveau werd gekozen om, in lijn met de adviezen van de adviescomités, te focussen op de overige prioriteiten waardoor er dan ook geen relancemiddelen specifiek voor voetpaden vrijgemaakt worden.
5. De nautische keten continueren is van uitzonderlijk belang. Dat is steeds een belangrijke prioriteit voor mij en niet afhankelijk van de COVID19-crisis en de eventuele beschikbaarheid van bijkomende middelen. Aangezien we de logistieke keten met de modal shift willen verschuiven van transport over de weg naar binnenvaart koos ik ervoor om hier specifiek bijkomende middelen in te investeren. Opnieuw betreft het een win op korte termijn voor de tewerkstelling maar speelt het ook een belangrijke rol om op termijn de nodige verschuivingen van transport over de weg naar binnenvaart te vergemakkelijken. En aangezien droogte een drempel kan zijn, wordt via de bijkomende investeringen in de Blue deal voorzien in de nodige waterbeheersing. Dit alles gebeurt naast de investeringen in onze weginfrastructuur. Zo kan de motor van onze Vlaamse economie, zoals u onze havens terecht noemt, maximaal blijven draaien.