

V L A A M S P A R L E M E N T



stuk **217** (2009-2010) – Nr. 6
ingediend op 28 januari 2010 (2009-2010)

Beleidsnota

Mobiliteit en Openbare Werken

2009-2014

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Sas van Rouveroy en Bart Martens

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Bart Martens, Jan Roegiers;
mevrouw Sophie De Wit, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marc Vanden Bussche;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

- 217 (2009-2010) – Nr. 1: Beleidsnota
– Nr. 2 t.e.m. 4: Met redenen omklede moties
– Nr. 5: Verslag

INHOUD

I. Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	8
1. Omgevingsanalyse	8
1.1. Evoluties	8
1.2. Congestie, verkeersveiligheid en milieu	9
1.2.1. Congestie.....	9
1.2.2. Verkeersveiligheid	9
1.2.3. Milieu.....	10
1.3. Maatschappelijk belang	10
1.4. Doorlooptijd projecten	11
2. Prioriteiten van het beleid.....	11
3. Uitgangspunten.....	11
3.1. Integraliteit	11
3.2. Comodaliteit.....	11
3.3. Aandacht voor mens en omgeving	12
3.4. Efficiëntie.....	12
3.5. Monitoring	12
4. Strategische en operationele doelstellingen	12
5. Een kwalitatieve dienstverlening voor een vlot en veilig verkeer, de software	12
5.1. Vlot en veilig verkeer.....	13
5.1.1. Bestaande wegennetwerken optimaal benutten.....	13
5.1.2. Bestaande maritieme en waterwegennetwerken optimaal benutten	13
5.1.3. Verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen.....	14
5.2. Aanbod openbaar vervoer	15
5.2.1. Kostenefficiëntie openbaar vervoer verhogen	15
5.2.2. Kwaliteit dienstverlening verhogen	16
5.2.3. Vervoeraanbod voor minder mobiele.....	16
5.2.4. Een afgestemd spoorvervoer.....	17
5.3. Logistiek Vlaanderen	17
5.3.1. Logistieke ketens	17
5.3.2. Innovatie in de logistiek.....	18
5.3.3. Promotie van Vlaanderen als logistieke regio.....	18
5.3.4. Logistiek Vlaanderen.....	18
5.4. Beperken impact vervoer op mens en milieu	18
5.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid	18

5.5.1.	Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid	20
5.5.2.	Luchthavenbeleid	20
5.5.3.	Regelgeving vereenvoudigen	20
5.5.4.	Mobiliteit tegen de juiste prijs.....	20
5.5.5.	Efficiënte inzet overheidsapparaat	21
6.	Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur, de hardware	21
6.1.	De schakels van het vervoersnetwerk beheren en uitbouwen.....	21
6.1.1.	Het weggennet onderhouden en gericht uitbreiden.....	21
6.1.2.	Fiets- en voetpaden.....	22
6.1.3.	Openbaarvervoersnet verder uitbouwen	23
6.1.4.	Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden.....	23
6.2.	De economische poorten – zeehavens en luchthavens – versterken..	24
6.2.1.	Multimodale terminals waterwegen.....	24
6.2.2.	Zeehavens versterken	24
6.2.3.	Werking luchthavens versterken.....	25
6.3.	Openbare werken meer dan mobiliteit	25
6.3.1.	Duurzaam kustbeheer	25
6.3.2.	Integraal waterbeleid	25
6.3.3.	Beheersen waterkwantiteit	26
6.3.4.	Multifunctionaliteit	26
II.	Bespreking	26
1.	Algemene opmerkingen.....	26
1.1.	Algemeen.....	26
1.2.	Regelgevingsagenda	29
1.3.	Risicobeheer	29
2.	Mobiliteit	30
2.1.	Beleidsinstrumenten.....	30
2.1.1.	Mobiliteitsplan	30
2.1.2.	Monitoring.....	31
2.1.3.	Evaluaties	32
2.2.	Uitgangspunten	33
2.2.1.	Mobiliteitsvraag beperken	34
2.2.2.	Modal shift.....	35
2.2.3.	Alternatieven voor het wegverkeer.....	35
2.2.4.	Het STOP-principe.....	36
2.2.5.	Vereenvoudiging	35
2.3.	Vlot en veilig verkeer.....	37

2.3.1. Slimme verkeerslichten	37
2.3.2. Woon-werkverkeer.....	38
2.3.3. Verkeersveiligheid	39
2.3.4. Ecocombi's	41
2.3.5. Vrachtroutenetwerk	41
2.3.6. Intergemeentelijke samenwerking	42
2.3.7. Provinciale mobiliteitspunten	42
2.3.8. Rekeningrijden	43
2.3.9. Telematica	43
2.3.10. Autodelen	45
2.3.11. Taxi's	46
2.3.12. Motorrijders	47
2.3.13. Onderwijs verkeersreglementering	48
2.3.14. Diensten aangepast vervoer	48
2.3.15. Reisinformatie	49
3. Openbaar vervoer	49
3.1. Mobiliteitsvisie 2020	49
3.2. Basismobiliteit – netmanagement.....	50
3.3. Kostendekking – subsidiëring – efficiëntie bij De Lijn	51
3.3.1. Efficiëntiewinsten	51
3.3.2. Evaluatiecriteria	53
3.3.3. Nieuwe beheersovereenkomst	53
3.3.4. Tarieven.....	54
3.4. Investerings en projecten van De Lijn	55
3.4.1. Tramlijnen	55
3.4.2. Missing links in het openbaar vervoer	56
3.4.3. Must-have.....	56
3.4.4. Doorstromingsmaatregelen	56
3.4.5. Ontsluiting bedrijventerreinen met openbaar vervoer	57
3.4.6. Milieuvriendelijke bussen	57
3.5. De dienstverlening van De Lijn.....	58
3.5.1. Mindermobiele passagiers	59
3.5.2. Fiets op bus en tram	59
3.5.3. Marketing van De Lijn	59
3.6. Doorstroming	59
3.7. Vrije busbanen	60
3.8. Afstemming met de NMBS.....	62

4. Wegeninfrastructuur.....	63
4.1. Missing links.....	63
4.2. Geluidschermen.....	64
4.3. De Brusselse ring	65
4.4. De E314.....	66
4.5. Onderhoud N-wegen.....	66
4.6. Oosterweelverbinding	67
5. Havens en maritieme toegang.....	67
5.1. Scheldeverdieping	67
5.2. Zeesluizen	68
5.3. De zeehavens als logistieke toegangspoorten.....	70
5.4. Flanders Port Area	71
5.5. Haventerreinen.....	71
5.6. Havenrechten	72
6. Waterwegen	73
6.1. De terreinen aan waterwegen	73
6.2. Comodaliteit.....	73
6.3. Schipdonkkanaal	74
6.4. Seine-Scheldeverbinding	75
6.5. De toekomst van de binnenvaart.....	75
7. Luchthavens	76
7.1. Regionale luchthavens.....	76
7.2. Zaventem	77
8. Mobiliteit en milieu	78
8.1. Milieu-uitdagingen.....	78
8.2. Groene wagens.....	80
8.3. Groene investeringen stimuleren	81
8.4. Milieuzonering.....	81
8.5. Versnippering.....	82
8.6. Lichtvervuiling.....	82
8.7. Afvalverwerking in het Gentse havengebied.....	83
8.8. Secundaire grondstoffen	83
9. Logistiek.....	84
9.1. Flanders Logistics.....	84
9.2. Toegevoegde waarde	85
9.3. Duurzame logistiek.....	86
9.4. Stedelijke distributiecentra	87

10. Pijpleidingen.....	87
III. Met redenen omklede moties.....	87
Bijlage	89

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 3 en 10 december 2009 en op 7 januari 2010 de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. De behandeling van de beleidsnota ging gepaard met een hoorzitting met vertegenwoordiger van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) op 3 december 2009, waarvan een afzonderlijk verslag is gemaakt (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 217/5).

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De *minister* wil de toelichting van haar beleidsnota 2009-2014 inleiden met een omgevingsanalyse vooraleer in te gaan op haar plannen in uitvoering van het regeerakkoord. Om een beleid voor de toekomst te kunnen uitstippelen moeten we ons immers bewust zijn van de situatie vandaag en hoe we tot die situatie gekomen zijn.

1. Omgevingsanalyse

Mobiliteit is de laatste tien jaar niet uit het nieuws geweest. Er zijn zeer grote inspanningen geleverd in de uitbouw van het openbaarvervoersnetwerk. Er is een beleid gevoerd gericht op het beter gebruik van de waterweg, en in het wegverkeer, vooral het goederen-transport dan, is er heel wat inspanning geleverd in het milieuvriendelijker maken van dat vervoer.

1.1. Evoluties

De minister begint met een aantal duidelijke evoluties.

Een eerste vaststelling is dat de toename van de mobiliteit onverminderd voortgaat. Tussen 2003 en 2007 stellen we een stijging van het personenverkeer met personenwagens en motors vast, uitgedrukt in reizigerskilometer met vier procent. Het bus- en autocarverkeer, dat twaalf percent van het personenvervoer voor zijn rekening neemt, nam in diezelfde periode evenwel toe met meer dan dertien percent. Globaal betekent dit dat het personenvervoer jaarlijks een gemiddelde groei kent van 1,3%.

De minister toont een grafiek die laat vermoeden dat we ons ook in de voorbije zes jaar meer gaan verplaatsen zijn dan vroeger het geval was, zowel met eigen privévervoer als met gemeenschappelijk vervoer (zie bijlage).

Een tweede vaststelling is dat naast het aantal gegroeide reizigerskilometer ook het verkeer over de weg jaarlijks met gemiddeld anderhalf percent toeneemt. In 2007 werd op ons wegennet 57 miljard voertuigkilometer gereden. Bijna veertig percent daarvan wordt op de autosnelwegen gerealiseerd. Daar is de stijging van de verkeersgroei dan ook het grootst met dertien percent tussen 2003 en 2007. Gemiddeld over het hele wegennet stellen we een stijging vast van zes percent.

Opvallende vaststelling is dat vrachtwagens daarbij ongeveer tien percent van het totale verkeer (in voertuigkilometer) vertegenwoordigen. Andere opvallende vaststelling over het laatste jaar is dat het aandeel vrachtwagens licht terugloopt, maar de wegbelasting niet vermindert. Dat betekent dan weer dat de vrijgekomen plaats ingenomen wordt door personenwagens of lichte vrachtwagens. Deze categorie lichte vracht kende tussen 2003 en 2007 een stijging van twintig percent en die heeft ondertussen een aandeel van 10,5 % in het totale verkeer.

Op een volgende slide (zie bijlage) toont de minister de evolutie van het aantal tonkilometer vervoerd in Vlaanderen in de periode 2002-2006. Het goederenverkeer neemt sneller

toe dan het personenverkeer. Bekijken we de evolutie van het aantal tonkilometer tussen 2002 en 2006, dan stellen we een gestage stijging vast. Die stijging is, zoals blijkt uit bovenstaande figuur, bijna enkel te wijten aan het vervoer over de weg. Een toename in het goederenvervoer van zestig percent wordt voorspeld tegen 2030.

Het relatieve aandeel van het vervoer over het spoor en via de binnenvaart is in die periode ongeveer gelijk gebleven.

Minister Crevits concludeert dat de vervoersvraag over de laatste zes jaar heel duidelijk zeer sterk is toegenomen, zowel voor wat het personen- als het goederenvervoer betreft. De groei is vooral opgevangen binnen het bestaande infrastructuurnetwerk. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de missing links opgelijst. Deze vaststelling heeft een effect op de bereikbaarheid van heel wat locaties en laat ook vermoeden dat de verkeersveiligheid negatief beïnvloed zou kunnen worden.

1.2. Congestie, verkeersveiligheid en milieu

1.2.1. Congestie

De gegroeide vervoersvraag heeft tot gevolg dat de congestie er niet op verbeterd is. In 2007 kenden we zo maar eventjes 5,4 miljoen file-uren op het Vlaamse hoofdwegenet, voornamelijk geconcentreerd in de Vlaamse Ruit (gevormd door de steden Gent-Antwerpen-Leuven-Brussel). Dit illustreert de minister met een grafiek van het Verkeerscentrum Vlaanderen over de structurele files in de ochtendspits (zie bijlage).

Tot midden 2008 vertoont de filezwaarte in Vlaanderen een duidelijk stijgende trend. De gemiddelde filezwaarte op het hoofdwegenet steeg tussen 2006 en 2008-2009 met 24 %. De fileproblematiek is scherper in de ochtendspits dan in de avondspits. Vooral de Vlaamse Ruit deelt in de klappen.

De toename van het wagenpark en de forse toename personen- en goederenvervoer belasten meer en meer de bestaande capaciteit. Op de ringwegen rond Antwerpen en Brussel heeft men op sommige dagen van 's morgens tot 's avonds te kampen met filevorming of vertraagd verkeer.

De minister verwijst daarbij naar het Mobiliteitsrapport waarin men de evolutie van de verkeerbehoefte in de toekomst berekent¹. Op 1 januari 2008 bedroeg het bevolkingsaantal in Vlaanderen 6.161.600. Dit bevolkingsaantal zal tot 2020 jaarlijks met gemiddeld zowat veertigduizend inwoners toenemen. Dat betekent in 2020 dagelijks 1,3 miljoen extra verplaatsingen, goed voor vijftien miljoen extra personenkilometer per dag. Bovendien zal de bevolkingstoename leiden tot een bijkomende vraag naar goederen en diensten, waardoor ook het goederenvervoer indirect zal toenemen. En minister Crevits wijst daarenboven op de gevolgen van de vergrijzing van de bevolking en het hogere rijbewijsbezit bij senioren en jongeren. Zelfs met gigantische inspanningen voor de promotie van het collectief vervoer blijven de individuele verplaatsingen aangroeien.

1.2.2. Verkeersveiligheid

Ondanks de toegenomen mobiliteit en het gestegen aantal tonkilometer en personenkilometer is het positieve verhaal van de voorbije jaren dat tussen 1990 en 2008 het aantal verkeersdoden is gedaald van 1146 naar 486. Het Pact 2020 schuift evenwel een maximum van tweehonderd doden in 2020 of 250 doden in 2015 naar voren in zijn verkeersveiligheidsplan. De weg is nog lang.

1 Mobiliteitsrapport van Vlaanderen 2009, Mobiliteitsraad van Vlaanderen, p. 8.

Ook in het aantal zwaargewonden is een dalende trend te merken: van 6714 zwaargewonden in 1999 tot 4550 in 2007. Opnieuw afgezet tegen de doelstelling van het Pact 2020 toont dit aan dat er ondanks de grote inspanningen die op het vlak van verkeersveiligheid gedaan zijn, er nog heel wat werk is om de doelstelling van 1500 zwaargewonden in 2020 te halen of 2000 zwaargewonden in 2015 volgens het verkeersveiligheidsplan.

In vergelijking met het Europese gemiddelde evenwel, doet Vlaanderen het inzake verkeersveiligheid nog niet goed genoeg. Het aantal letselgevallen met personenauto's lag in 2007 86% hoger dan het gemiddelde van de Europese Unie (EU). De langetermijndoelstelling om het aantal dodelijke slachtoffers te beperken tot 200, zoals geformuleerd in het Pact 2020, vergt nog grote inspanningen. Het is dan ook duidelijk dat verkeersveiligheid een prioriteit dient te blijven. Toch ziet de minister wel effecten van het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid.

1.2.3. Milieu

Een ander belangrijk element van de omgevingsanalyse is de impact van onze verplaatsingspatronen op het leefmilieu. Verkeer genereert uitstoot, en dus luchtvervuiling, CO₂ en geluidshinder. In de vorige legislatuur werden een aantal beheersmaatregelen genomen op dit vlak, maar het is voor de minister duidelijk dat die ingeslagen weg verder moet worden gevolgd. Zij zal op dit vlak het beleid afstemmen met de collega bevoegd voor leefmilieu.

De milieu-impact van de transportsector is echter, ondanks de sterk gestegen vervoersvraag, drastisch gedaald. Op een dia toont de minister dat de uitstoot van de meeste pollutanten (NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}, NMVOS, CO en SO₂) sterk gedaald is (zie bijlage). Dat is in de eerste plaats te danken aan de verbeterde voertuigtechnologie. De evolutie van Euro 1-motoren naar Euro 4- en Euro 5-motoren – en voor de vrachtwagens zelfs Euro 6 – heeft hier een zeer gunstige invloed.

Niettemin blijven er ook op dit vlak beheersmaatregelen nodig. Deze zullen in eerste instantie worden opgezet vanuit het beleidsdomein Leefmilieu en komen dan ook verder minder aan bod, zoals bij de hervorming van de verkeersfiscaliteit.

1.3. Maatschappelijk belang

Vlaanderen In Actie en het Pact 2020 formuleren een aantal zeer duidelijke uitdagingen op het vlak van mobiliteit. Onze zeer gunstige ligging met een dicht transportnetwerk en niet minder dan drie belangrijke zeehavens, centraal in Europa, geven ons een belangrijke logistieke rol. De belangrijke uitdaging op dit vlak is om binnen die logistieke rol een meerwaarde te creëren op het vlak van bbp (bruto binnenlands product) en tewerkstelling, aldus de minister.

Een tweede zeer belangrijke vorm van mobiliteit is de arbeidsmobiliteit. Het is een feit dat we ons massaal verplaatsen tijdens de ochtend- en avondspits en ook meer en meer in de uren daartussen. Ook vrije tijd speelt een steeds belangrijker rol in ons leven. Hierdoor wordt de vrije tijd ook steeds intensiever beleefd. Bezoek aan pretparken, bioscoop, stadions, tentoonstellingen, kerstmarkten, citytrips en verre reizen behoort tot de tijdsbesteding van vele Vlamingen.

Die verschillende verplaatsingsmotieven tonen aan van waar de gestegen vervoersvraag komt. Knelpunten bij het invullen van die vervoersvraag zijn ongetwijfeld een onvolledig transportnetwerk (zowel voor binnenvaart, spoor als over de weg), een nog onvoldoende duurzaamheid van die netwerken en een onvolledig openbaarvervoersnetwerk. Minister Crevits wil haar beleid afstemmen op de uitdagingen die in die verschillende domeinen gelden.

1.4. Doorlooptijd projecten

Om die uitdagingen aan te gaan moet echter ook werk gemaakt worden van eenvoudige procedures en kortere doorlooptijden om projecten voor de verschillende vervoermodi te realiseren. De minister noemt het onaanvaardbaar dat belangrijke projecten, waar een groot draagvlak voor bestaat, gehinderd kunnen worden door klachten van enkelingen of ingewikkelde procedures en systemen. Inspraak moet niettemin belangrijk blijven en zijn plaats krijgen in de processen die tot de uitvoering van werken leiden. De commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten in het Vlaams Parlement krijgt daarbij een belangrijke taak en ook de Vlaamse Regering start met een expertenwerkgroep.

2. Prioriteiten van het beleid

De initiatieven die de minister op verschillende vlakken wenst te realiseren zullen ook in deze legislatuur kaderen in de principes van het duurzaam mobiliteitsbeleid, zoals ook verankerd in het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid. De omgevingsanalyse zoals hiervoor toegelicht is ook vandaag nog en meer dan ooit zeer actueel. We gaan voor een betere bereikbaarheid van economische poorten en knooppunten, het invullen van de vervoersnood, het terugdringen van de verkeersonveiligheid, het verhogen van de verkeersleefbaarheid en het beperken van de schade aan natuur en milieu.

In een tweede prioriteit kiest zij ervoor om de rol van Vlaanderen als logistieke draaischijf in Europa te handhaven en zelfs te versterken. Zij wil daarbij inzetten op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met toegevoegde waarde.

Tot slot noemt minister Crevits Openbare Werken meer dan alleen maar werk maken van mobiliteit. Een belangrijke taak voor de sector openbare werken is die van de beheersing van de wateroverlast en de uitdaging van een duurzaam kustbeheer. Ook in kustbeheer is de bescherming tegen overstromingen van prioritair belang en moet er een balans gevonden worden tussen het realiseren van die bescherming en andere functies die de kustzone in zich draagt (recreatie, economie en cultuur).

3. Uitgangspunten

Om deze prioriteiten te realiseren gaan we uit van een aantal belangrijke uitgangspunten. Deze uitgangspunten worden niet herhaald in de beleidsnota, maar zijn randvoorwaarden bij de verwezenlijking van alle doelstellingen die volgen.

3.1. Integraliteit

Het belangrijkste uitgangspunt is dat van de integrale benadering. De minister wil het niet hebben over de weg en daarnaast de waterweg, maar over de kansen die een integrale en gecombineerde visie op deze beide modi bieden. Om dit te realiseren wil zij uitgaan van samenwerking en niet van concurrentie tussen de verschillende modi. Dat is de integrale benadering op beleidsniveau.

Integraal werken betekent ook dat zij weg wil uit de verkokering die vandaag te vaak aangetroffen wordt bij de administratie. Niet op het eigen eiland werken, maar nagaan waar en hoe er samengewerkt kan worden. Dat geldt niet enkel voor het eigen beleidsdomein, maar ook voor andere beleidsdomeinen. De domeinen die daarbij het vaakst in beeld komen zijn Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening.

3.2. Comodaliteit

Met haar beleidsnota wil de minister ook af van het of/of-principe: ‘Ook in vervoer ligt de oplossing in het en/en-verhaal’. De verschillende soorten vervoersmiddelen moeten com-

plementair zijn aan elkaar en de missing links in die comodaliteit wil zij wegwerken. Als voorbeeld van een missing link in de comodaliteit wijst de minister op het gebrek aan afstemming voor het gebruikersgemak tussen de kusttram en de trein.

3.3. *Aandacht voor mens en omgeving*

Een derde uitgangspunt van de minister is de aandacht die zij bij de beleidsuitvoering wil schenken aan mens en omgeving. Zij wil, zowel voor grote als voor kleine projecten, informeren over nut en noodzaak van de ingrepen die men wenst door te voeren. Dat door tijdig en goed te informeren, actoren en het middenveld te betrekken op het juiste ogenblik en processen beter te begeleiden.

3.4. *Efficiëntie*

Als vierde uitgangspunt gaat minister Crevits uit van een verbeterde efficiëntie in de werking. Een rationeel investeringsbeleid is meer dan ooit aan de orde. Het gaat daarbij om de efficiënte en doelgerichte inzet van de voorhanden middelen. Efficiëntie slaat ook op een doordacht en zuinig ruimtegebruik. Tot slot dient het overheidsapparaat efficiënter georganiseerd te worden. Een betere organisatiebeheersing staat daarbij voorop.

3.5. *Monitoring*

De minister zal werk maken van het concept ‘monitoringinstrument’ dat door de Vlaamse Regering op 25 september 2009 werd goedgekeurd. Dat instrument moet het haar mogelijk maken om voor het beleidsdomein MOW de realisatie van de doelstellingen van het regeerakkoord, de beleidsnota, ViA en Pact 2020 op te volgen.

4. Strategische en operationele doelstellingen

De voorgaande doelstellingen en uitgangspunten zijn vertaald in een aantal strategische en operationele doelstellingen. Zoals eerder al toegelicht wil de minister daarbij uitgaan van een integrale benadering van het vervoerssysteem. Om die reden heeft zij ervoor gekozen de nota niet modus per modus op te bouwen, maar een thematisch onderscheid te maken tussen de soft- en hardware van het vervoerssysteem. Onder de ‘hardware’ verstaat zij het infrastructuurnetwerk dat ten dienste moet staan van de ‘software’. Met de ‘software’ bedoelt zij de vlotheid en veiligheid van verkeersstromen, de diensten aan de gebruikers van het netwerk en de organisatie van dat alles.

5. Een kwalitatieve dienstverlening voor een vlot en veilig verkeer, de software

Op strategisch niveau vat de minister de ‘software’ van het vervoerssysteem in vijf doelstellingen. Zij streeft naar een vlot en veilig verkeer en gebruikt daarvoor de hedendaagse technologische hulpmiddelen. Zij wil een kwaliteitsvol, vollediger, kostenefficiënt en geïntegreerd vervoersaanbod aanbieden. Zij wil Vlaanderen een rol laten spelen van logistieke draaischijf in Europa door meerwaarde te creëren uit logistieke activiteiten en wijzen te zoeken om de mogelijke nadelige effecten van het logistieke systeem te minimaliseren. Daarom streeft zij ernaar de impact van de vervoerssector op mens en milieu te beperken. Tot slot wil zij dit alles realiseren als efficiënte en kostenbewuste overheid. In deze tijden van crisis acht zij het immers bijzonder belangrijk om de efficiëntie van de administratie te verhogen, vanuit een kostenbewuste instelling. Dat wil zij bereiken door de verkokering in de administraties tegen te gaan en werk te maken van de implementatie van beheers- en organisatiemaatregelen.

5.1. Vlot en veilig verkeer

5.1.1. Bestaande wegennetwerken optimaal benutten

Om vlot en veilig verkeer te bewerkstelligen wil de minister de bestaande capaciteit van de wegennetwerken optimaal benutten. Daarvoor zet zij in op technologie en innovatie. In de uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement moet er absoluut geïnvesteerd worden. De uitbouw op het hoofdwegennet in de omgeving van Gent is op gang gebracht en gepland voor de komende jaren. Daarna zet minister Crevits in op de vervollediging van dit dynamisch verkeersmanagement in de Vlaamse Ruit en op de belangrijke verbindingen (bijvoorbeeld tussen Gent en Frankrijk). Om dit te kunnen realiseren installeert zij in eerste instantie de noodzakelijke meet- en observatiesystemen die de informatie moeten aanleveren om de dynamische signalisatie aan te sturen. Zij investeert in aanpassingen aan de tunnels in het kader van de EU-richtlijn Tunnelveiligheid.

Om de doorstroming ook op het onderliggend netwerk aan te pakken maakt de minister werk van een meer geïntegreerde aanpak met zogenaamde slimme verkeerslichten. Net als in het buitenland wil zij dat ook hier innovatieve systemen om verkeerslichten op een hoger niveau te gaan beheren worden onderzocht op hun mogelijkheden voor Vlaanderen.

Tot slot wil minister Crevits de weggebruiker op objectieve basis informatie aanreiken over de keuzes die het mobiliteitssysteem hem biedt om een verplaatsing te organiseren of goederen te vervoeren.

5.1.2. Bestaande maritieme en waterwegennetwerken optimaal benutten

Als tweede doelstelling bij haar softwarematige aanpak ziet de minister de optimale benutting van de bestaande waterwegen- en maritieme netwerken. Zij wil in de huidige legislatuur zeker werk maken van een geïntegreerde nautische ketenbenadering op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens. Door een dergelijke benadering beoogt men een optimale organisatie van de verkeersstromen van de volle zee tot aan de kade en omgekeerd. Wachttijden in de scheepvaart wil men zoveel mogelijk vermijden zonder de nautische veiligheid in het gedrang te brengen. De minister noemt die veiligheid trouwens prioritair, en daartoe richt zij havencoördinatieplatforms op. Daarin zijn alle actoren die betrokken zijn bij de ketenbenadering opgenomen en zij werken samen op dezelfde werkvloer.

Over de ketenbenadering zal een langetermijnvisie VTS 2020 worden opgesteld. Het investeringsprogramma voor de overheidsvloot, dat de nog resterende verouderde schepen moet vervangen, wordt voortgezet. Dat moet leiden tot een doorgedreven professionalisering en een marktconforme werking en voorts tot een verbetering van de dienstverlening, een verdere kwaliteitsverhoging en gunstiger ecologische resultaten.

Ook de huidige Vlaamse beloodsingsmiddelen op zee zijn aan vervanging toe. Er wordt geopteerd voor de toepassing van een modern beloodsingsconcept met de indienstneming van vier SWATH-vaartuigen² in de periode 2011-2012. Het concept vereist tevens een aangepaste werkorganisatie. Sociaal overleg over de reorganisatie van het loodsproces en de optimalisering van de inzet van de loods moeten de beschikbaarheid van de loods op een soepele manier aanpassen aan het scheepsaanbod.

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens te verbeteren zal de prijszetting van de dienstverlening jaarlijks worden vergeleken met de evolutie in vergelijkbare havens in de Hamburg-Le Havre-range.

² Small Waterplane Area Twin Hull, een nieuw concept van rompvorm.

Wat betreft de afwikkeling van de binnenvaart, zal het RIS (River Information Services System) worden uitgewerkt in overeenstemming met de Europese standaarden, waardoor de betrouwbaarheid en de veiligheid op de waterweg gevoelig kunnen verbeteren. In een ruimere context zal zelfs de kwaliteit van de dienstverlening aan de schippers gevoelig worden verhoogd. Met dit instrument kan de verkeersafhandeling aan sluizen beter worden aangestuurd, wat leidt tot een vlottere doorstroming. De invoering van het AIS (Automatic Identification System) bij zowel de waterwegbeheerder als de schipper vraagt de nodige ondersteuning van de overheid.

Een andere optie in het beter inschakelen van de binnenvaart is de uitbreiding van de bedieningstijden van kunstwerken (beweenbare bruggen en sluizen). Efficiëntiewinst kan ook worden geboekt door invoering van afstandsbediening.

5.1.3. Verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen

Vlot en veilig verkeer houdt ook in dat we initiatief nemen om de verkeersveiligheid te verhogen, ook vanuit het oogpunt van de software. Verkeersveiligheid vraagt maatregelen in het kader van de drie E's: 'education', 'enforcement' en 'engineering'. Deze drie E's zijn in de beleidsnota uitgangspunt voor de maatregelen die de minister neemt.

Daarvoor zijn opleiding en ervaring door levenslang leren essentieel. Hierbij gaat extra aandacht uit naar het wegwerken van hiaten in het aanbod voor alle doelgroepen (jongeren, senioren, werknemers enzovoort). Binnen het onderwijs wordt rijbewijs op school voortgezet, maar na evaluatie bijgestuurd waar noodzakelijk. Het vervolgtraject 'Start to drive', waar naar een professionalisering van de vrije begeleiding wordt gestreefd, wordt geëvalueerd op zijn meerwaarde. Minister Crevits wil een duidelijke attitudeverandering teweegbrengen over mobiliteit. Zij wil dat bereiken met uitgekende projecten in het onderwijs.

Met campagnes, in samenwerking met alle actoren, wil de minister verkeersveilige attitudes bij risicogroepen (jongeren, senioren, jonge auto- en motorrijders enzovoort) bevorderen en het risicogedrag (zoals drugs en alcohol) aanpakken. Sensibilisering en acties op maat zijn daarbij een noodzaak.

De minister onderzoekt de mogelijkheden om duurzame rijopleidingsterreinen ter beschikking te stellen. Opleidingen die gericht zijn op proactief rijgedrag kunnen een plaats krijgen binnen de rijopleiding.

Minister Crevits investeert ook in het afdwingen van verkeersveilig gedrag of in de E van 'enforcement'. Op basis van objectieve verkeersonveiligheidsgegevens investeert zij daarom in roodlicht- en snelheidscamera's. Aan de hand van een objectieve prioriteitenlijst krijgen de punten met de grootste onveiligheid of het hoogste risico voorrang bij de plaatsing van de onbemande camera's. De proefprojecten in verband met technologische ontwikkelingen zoals trajectcontrole, 'weigh-in-motion', toegangscontrole en het bewaken van tussenaafstanden worden opgevolgd, geëvalueerd en bij een positieve evaluatie uitgebreid. Ook hier kan innovatie volop spelen.

Er wordt een methodiek uitgebouwd voor een vrachtroutenetwerk en daarbij worden enkele pilootprojecten opgezet. Daarin wordt nagegaan hoe het gebruik van het vrachtroutenetwerk kan worden gestimuleerd en zo nodig kan worden afgedwongen. Dit zal gebeuren in overleg met de betrokken steden en gemeenten, de transportorganisaties en de adviesraden.

De minister ondersteunt een verhoogd gebruik van dodehoekspiegels en -camera's en andere technische middelen zoals bijvoorbeeld LED-lichtstrips.

De ontwikkelingen in de telematica of Intelligente Transport Systemen (ITS) bieden belangrijke perspectieven in verband met de interactie weg – voertuig– bestuurder. Door de verkeersborden onder te brengen in een verkeersbordendatabank moet er steeds een actueel totaalbeeld beschikbaar zijn, en kan het beheer ervan efficiënt en kostenbesparend gebeuren. Bovendien draagt de verkeersbordendatabank bij tot een verhoogde verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en een betere mobiliteit. Bij de uitvoering van investeringen wordt bijzondere aandacht besteed aan concrete maatregelen met een groot verkeersveiligheidseffect. Ook dat is een voorbeeld van hoe innovatieve technologie ten dienste kan staan van de gebruiker van het transportsysteem.

Ook de uitvoering van de aanbevelingen uit de verschillende vademecums voor fietsers en motorrijders wordt opgevolgd. Vanaf 1 januari 2008 zijn de gewesten verantwoordelijk voor het toezicht op de aanvullende verkeersreglementen die door de wegbeheerders worden opgesteld. Ter ondersteuning van de wegbeheerders zal de Vlaamse overheid een ondersteunende tool ontwikkelen voor de opmaak van aanvullende reglementen.

De minister investeert in de ondersteuning van doelgroepen zoals lotgenotenverenigingen van na(ast)bestaanden van verkeerslachtoffers. Zij streeft naar een verbeterde registratie van de ongevalgegevens en versnelde procedures om toegang te krijgen tot de ongevalgegevens. Het is belangrijk te kunnen beschikken over recente en betrouwbare verkeersongevallenstatistieken en op die basis verkeersongevallenanalyses te kunnen uitvoeren. Hierin kadert ook de verdere uitbouw van het ongevallen-GIS. Door middel van veiligheidsaudits op het wegennet worden proactief verkeersveiligheidsanalyses gemaakt.

5.2. Aanbod openbaar vervoer

5.2.1. Kostenefficiëntie openbaar vervoer verhogen

De (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer moet omhoog. Een van de middelen om daartoe te komen is de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn. De benchmarkstudie van het openbaar vervoer zal hierbij de basis vormen voor de monitoring van de beleidsdoelstellingen. Ook het Rekenhof formuleerde eerder al nuttige aanbevelingen.

Uiteindelijk willen we in de nieuwe beheersovereenkomst de nadruk leggen op het verleggen van de focus naar het netmanagement, zodat het aanbod steeds meer vraaggestuurd verloopt. Een belangrijk hulpmiddel bij het opstellen van de beheersovereenkomst zal de net afgeronde benchmark zijn. Die benchmark wordt in deze commissie voorgesteld. Ook de aanbevelingen van het Rekenhof zullen voor een waardevolle input zorgen

De kostendekkingsgraad zal voornamelijk verhoogd worden door efficiëntieverhoging. Om die oefening makkelijker te maken dan ze vandaag is, wil de minister eerst over accurate cijfers beschikken. De invoering van de smartcard en de implementatie van de boordcomputer op de bussen (met het softwarepakket Hastus) zal haar hierbij helpen. Op basis van de verzamelde gegevens zal zij, waar nodig, bijsturen. De bijsturingen zouden met zich mee kunnen brengen dat onderbezette lijnen worden vervangen door belbussen, en onderbezette belbussen worden vervangen door taxi's. Het kan echter ook met zich mee brengen dat we de capaciteit op een bestaande lijn verhogen. In ieder geval wordt niet geraakt aan het comfort en de dienstverlening. In afwachting van de smartcard voeren we al optimalisaties door op basis van tellingen.

Er kunnen ook nog lijnen bijkomen. In samenspraak met De Lijn (en het maatschappelijk middenveld) worden de prioritaire projecten besproken op basis van de Mobiliteitsvisie 2020. De Lijn zal een eerste aanzet geven in haar meerjarenplanning en meerjareninvesteringsprogramma's. De strategische projecten zullen kritisch bekeken worden en zich beper-

ken tot de meest essentiële prioriteiten (zoals de smartcard). Overleg hierover met andere maatschappelijke actoren is hierbij aangewezen, aldus de minister.

5.2.2. *Kwaliteit dienstverlening verhogen*

Minister Crevits blijft investeren in doorstroming omwille van hogere kwaliteit (regelmaat, stiptheid en snelheid dragen bij tot modal shift) en lagere exploitatiekosten. Objectieve evaluatie van huidige doorstromingsmaatregelen is aan de orde om juiste investeringen te doen. Medegebruik van busbanen wordt nu reeds toegestaan voor taxi en fiets, maar er is vraag naar om dit nog te verruimen. Met die vragen wil de minister zorgvuldig omgaan, omdat het niet ten koste mag gaan van de beoogde kwaliteitsverhoging voor het openbaar vervoer. Vooral in stedelijke – en dus drukker – omgevingen is dit niet evident.

Een betere doorstroming voor het openbaar vervoer gaat ook samen met investeringen in innovatieve verkeerslichten. De mogelijk invoering van het KAR-systeem (Korte Afstand Radio), waarbij een radioverbinding met de verkeerslichten in de plaats komt van de statische lussen van vandaag is daarbij een optie.

Een andere belangrijke concrete doelstelling is de invoering van het eengemaakt vervoerbewijs, in opvolging van de invoering van de smartcard. Een belangrijke stap wordt, zoals in deze commissie ook al eerder aangekondigd, binnenkort gezet met de oprichting van de nv Belgium Mobility Card (BMC).

Over het tarievenbeleid bij De Lijn kan de minister duidelijk zijn. Er is in het kader van het regeerakkoord afgesproken om de tarieven, buiten de indexering, niet te verhogen. Om mensen echt te laten kiezen voor openbaar vervoer wil zij ook inzetten op flankerende maatregelen zoals randparkings, een doorgedreven parkeerbeleid in de dorps- en stadskernen en doorstromingsmaatregelen voor openbaar vervoer.

De Lijn beschikt nu over de middelen om de dienstregeling op een objectieve manier te analyseren. Zowel klant als chauffeur hebben baat bij een waarheidsgetrouwe dienstregeling. Voor de klant zijn stiptheid, regelmaat en snelheid van verbinding immers cruciaal. De Lijn zal op basis van concrete statistieken doelgericht middelen kunnen inzetten om de kwaliteit van de dienstregeling en dienstverlening te verhogen.

De minister wil ook een betere communicatie met de klant. Vanuit kostenefficiëntie dient De Lijn in te spelen op nieuwe kanalen van communicatie. Daarbij acht minister Crevits digitale informatieverlening over het internet, per e-mail en sms belangrijk. Het doorgeven van voorziene en onvoorziene storingen waar De Lijn gevoelig aan is, kan met de huidige communicatiemiddelen meer in real time. Het is de bedoeling daarbij de klant niet te laten zoeken, maar hem de informatie actief aan te bieden.

5.2.3. *Vervoeraanbod voor minder mobiele*

Minister Crevits streeft naar een betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Alle vormen van regulier vervoer moeten binnen afzienbare tijd zo veel mogelijk zonder hulp toegankelijk zijn voor alle gebruikers. Personen met een handicap zijn daarbij een belangrijke doelgroep, vooral omdat ze weinig alternatieven hebben om zich over grotere afstanden te verplaatsen. De minister wil daartoe een inhaaloperatie uitvoeren op het vlak van de inrichting van het openbaar domein. Het Toegankelijkheidsoverleg Vlaanderen wordt daarbij erkend als gesprekspartner.

Er zullen initiatieven worden genomen om de vervoersmogelijkheden voor minder mobiele te garanderen. Er wordt gestreefd naar een specifieke erkenning en eenvormigheid van de minder-mobiele-centrales, zonder de werking in de gemeenten in een strak keurslijf te drukken. De minister ondersteunt de Diensten Aangepast Vervoer en zoekt naar een

structurele oplossing. In tweede instantie zal verder onderzocht worden wat de kostprijs is van het concept dat het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid (Enter vzw) uitgewerkt heeft.

5.2.4. *Een afgestemd spoorvervoer*

Het vervoer per spoor is een federale bevoegdheid maar er zijn belangrijke raakvlakken tussen de spoorwegen en andere Vlaamse beleidsdomeinen, zoals Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu. De exploitatie van het spoorvervoer wordt stapsgewijs geliberaliseerd. Dit is nu reeds het geval voor het goederenvervoer per spoor en voor het internationaal reizigersvervoer gebeurt dit op 1 januari 2010. De liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer is gepland voor 2017.

Het Vlaamse Gewest hecht veel belang aan structureel overleg en de inspraak bij de totstandkoming van het eerstvolgende meerjaren-investeringsprogramma van de NMBS-groep, in opvolging van het programma 2001-2012. Het meerjarenprogramma van de NMBS wil de minister zo goed mogelijk afstemmen op de mobiliteitsvisie in Vlaanderen. De nodige initiatieven zullen worden genomen om een structuur voor overleg en rapportering uit te bouwen tussen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de spoorweginfrastructuurbeheerder

Meer woon-werkverplaatsingen moeten met het openbaar vervoer verlopen en het aandeel van het openbaar vervoer in de mobiliteit moet vergroten. Minister Crevits dringt aan op een versnelde realisatie van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en om Brussel. De voorstedelijke vervoersnetwerken rond Gent en Antwerpen worden in het kader van de toekomstplannen van De Lijn mee onderzocht. Een verdere tariefintegratie is medebepalend voor het succes. Zo kunnen tramprojecten in Vlaanderen maar slagen wanneer ze aantakken op knooppunten van het treinnetwerk. Structureel overleg tussen het Vlaamse Gewest en de NMBS is noodzakelijk.

5.3. *Logistiek Vlaanderen*

Het Pact 2020 en Vlaanderen In Actie (ViA), waar het Vlaamse regeerakkoord van uitgaat, wil Vlaanderen tegen 2020 in de top vijf van de logistieke regio's positioneren.

5.3.1. *Logistieke ketens*

Daartoe maken we werk van de versterking van logistieke ketens en de verankering ervan in Vlaanderen. Bundeling en clustering vormen de basis voor de versterking en verankering van deze ketens. Minister Crevits brengt dit onder meer in de praktijk door de implementatie van het 'extended gateways concept'. Belangrijk is dat ook bij bedrijven een mentaliteitswijziging wordt gerealiseerd door hen informatie aan te reiken over voor- en nadelen van hun keuzes voor bepaalde modi.

Ook op het vlak van logistiek kan comodaliteit een oplossing zijn. Door na te gaan hoe verschillende modi samen en aanvullend kunnen werken, kan men vervoersstromen verder optimaliseren en extra efficiëntiewinsten boeken. Er wordt ook een concreet proefproject uitgewerkt van 'ecocombi's', rekening houdend met de verschillende adviezen daarover.

De versterking van logistieke ketens tracht de minister ook te bereiken door een vrachtroutenetwerk uit te bouwen. Dat netwerk moet de leefbaarheid vergroten waar vrachtvervoer niet thuishoort, maar kan anderzijds een basis zijn voor een betere en vooral vlottere bereikbaarheid.

Met projecten voor stedelijke distributie wil minister Crevits in dorps- en stadscentra de logistiek efficiënter organiseren. Daartoe poogt zij de hinderlijke aspecten van logistiek in

stadscentra te milderen, maar eveneens wil zij hiermee ook een aantal voordelen voor de distributieketen realiseren (bijvoorbeeld aanlevering buiten de piekuren).

Ook in deze legislatuur worden er inspanningen geleverd voor een betere bekendmaking van en bewustwording over de mogelijkheden van scheepvaart en shortsea shipping (SSS).

5.3.2. *Innovatie in de logistiek*

Ook in de logistiek is innovatie belangrijk. Resultaten van onderzoek op dit vlak wil de minister met proefprojecten stimuleren. Daarbij ligt de focus op groene logistiek; er wordt gezocht naar concepten die duurzaam zijn in hun gebruik. De bundeling van goederenstromen, nieuwe of vernieuwende overslagconcepten en nieuwe marktsegmenten zijn op dit vlak belangrijk. Onderzoek naar toepassingen van pijpleidingentransport kan daarbij een voorbeeld zijn.

5.3.3. *Promotie van Vlaanderen als logistieke regio*

Een van de grote problemen met logistiek is dat er heel wat misverstanden over bestaan. Die worden vaak gevoed door subjectieve informatie of ongeruste veronderstellingen. Daarom is het de ambitie van minister Crevits om het draagvlak voor logistiek in Vlaanderen, duurzame logistiek wel te verstaan, te vergroten. Het is belangrijk dat we leren zien welke meerwaarde logistiek kan hebben voor ons eigen dagelijks leven op het vlak van bevoorrading en tewerkstelling en dat we inzien dat onze ligging in Europa een troef is en geen vloek. Dat dit op een duurzame wijze, met aandacht voor leefmilieu en leefbaarheid moet gebeuren, spreekt voor zich, aldus de minister.

5.3.4. *Logistiek Vlaanderen*

Om dit te bereiken worden initiatieven op het vlak van logistiek beter op elkaar afgestemd. De minister bundelt die visie in een schema (zie bijlage).

De vernieuwde aanpak van Flanders Logistics (FL) moet invulling geven aan een passage uit het regeerakkoord, waarin wordt gesteld dat er een afstemming moet komen tussen de verschillende initiatieven (LL, FISN, FPA, FAN³ enzovoort) inzake Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa. Afstemming houdt niet in dat er een integratie zou komen in een centraal ‘huis van de logistiek’ of dat de verschillende initiatieven vanuit de koepel Flanders Logistics centraal zouden worden aangestuurd, maar veeleer dat elk initiatief vanuit de eigen invalshoeken moet bijdragen aan het verder ontwikkelen van de troeven van logistiek Vlaanderen.

Elk van de vier pijlers (LL, FISN, FPA, FAN) zal daarbij vertrekken vanuit eigen doelstellingen, die gedragen worden door de partners in de desbetreffende sector (binnenvaart, zeehavens, luchthavens enzovoort). Een voorbeeld van een dergelijke doelstelling binnen FPA kan bijvoorbeeld zijn ‘het versterken van de concurrentiepositie van onze havens in de Hamburg-Le Havre range’. Deze doelstellingen worden vanzelfsprekend gekaderd binnen de bestaande beleidskaders, zoals Vlaanderen in Actie, Pact 2020 enzovoort. Iedere pijler zet acties op om deze doelstellingen te realiseren.

De doelstellingen geven invulling aan de thema’s die binnen Flanders Logistics bewaakt worden. Zo garandeert de ‘3E-convenant’ een verduurzaming van de binnenvaart; dat is een van de acties die invulling geven aan het thema duurzaam goederenvervoer binnen FL. Op die manier zal een afstemming gebeuren van de verschillende acties die her en der op het terrein ontwikkeld worden en wordt een van de belangrijke doorbraken van

³ LL: Land Logistics, FISN: Flanders’ Inland Shipping Network, FPA: Flanders Port Area, FAN: Flanders Air Transport Network.

Vlaanderen in Actie, met name logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa, gerealiseerd.

Vanuit Flanders Logistics wordt op die manier de coördinerende rol waargemaakt. FL fungeert als centraal aanspreekpunt voor logistieke initiatieven. Binnen FL is dan ook een bijzondere rol weggelegd voor bijvoorbeeld Steunpunt Goederenstromen (academische expertise), VIL⁴ (operationeel, bedrijfsgerelateerde expertise) maar ook voor instanties die de lokale doorvertaling van beleidsinitiatieven van Flanders Logistics en de promotie van Vlaanderen als logistieke regio in het buitenland verzorgen. De thema's binnen Flanders Logistics zijn: ketenlogistiek, infrastructuur goederenvervoer, innovatie, onderwijs en arbeidsmarkt, duurzaam goederenvervoer (met inbegrip van comodaliteit), regelgeving, communicatie en draagvlakvorming.

Flanders Logistics neemt de taak op zich van de themabewaking vanuit een breed perspectief. De doelstellingen en acties die reeds zijn opgesteld binnen Flanders Logistics zullen worden overgenomen door een nieuwe pijler Land Logistics. Meer bepaald komen hierin: fijnmazige distributie, groene logistiek, toegevoegde waarde logistiek. Daarbij zal maximaal worden aangesloten op het voorbereidende werk in het kader van het concept Extended Gateways, dat mede door de POM's (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen) verder zal worden geïmplementeerd.

Acties in dit kader die worden opgezet, aangestuurd en geëvalueerd zijn bijvoorbeeld het PIEK-project of pilootprojecten inzake haalbare verruiming van laad- en lostijden in stedelijke omgeving.

Elk van de pijlers zal zich maximaal organiseren als een open samenwerkingsplatform of netwerk met het oog op het behalen van de gedragen doelstellingen. Hierbij zal uitdrukkelijk ook een plaats en rol worden ingeruimd voor onder meer de academische wereld (onder meer door de inbreng vanuit het Steunpunt) en het middenveld (sociale partners, VOKA, UNIZO enzovoort). De gewestelijke administratie, in het bijzonder het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, zal daarbij instaan voor de 'back office'. De structuur van Flanders Logistics en pijlers (FISN, FPA, FAN, LL) met themabewaking en sterk sectorgerichte acties zal garant staan voor kruisbestuiving tussen de verschillende pijlers.

5.4. *Beperken impact vervoer op mens en milieu*

De vierde strategische doelstelling van de software van het vervoerssysteem wil de impact van de vervoerssector op mens en milieu beperken. Daartoe zet de minister in op een aantal concrete maatregelen. De geluidsactieplannen bestaan en zullen de komende jaren de basis vormen voor de aanpak van de grootste knelpunten op het vlak van geluidsoverlast. Met betrekking tot de lichtvervuiling zal minister Crevits nagaan of lichten op onze wegen meer gedoofd kunnen worden. De mogelijke effecten op verkeersveiligheid zijn daarbij het voornaamste aandachtspunt.

De minister wil ook een masterplan groen vervoer, gericht op de vergroening van het eigen voertuigenpark, het stimuleren van een netwerk voor groene tankstations en het verder inzetten op het '3E-convenant' voor de scheepvaart. Tot slot kan ook in het vergunningenbeleid gewerkt worden aan een betere mobiliteit, omdat de ligging van een bedrijf bepalend kan zijn voor de vervoerskeuzes die worden gemaakt.

5.5. *Efficiënte en kostenbewuste overheid*

De laatste strategische doelstelling voor de software van het vervoerssysteem is die van een efficiënte en kostenbewuste overheid. De opstelling van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaan-

4 VIL: Vlaams Instituut voor de Logistiek.

deren zal gebeuren in overleg met de betrokken maatschappelijke actoren zoals onder andere de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de VVSG.

5.5.1. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid

Wat de minister bij haar aantreden in juli 2009 het meest verwonderd heeft is het gebrek aan accurate gegevens. Daarom wil zij een punt maken van een goede dataverzameling en een accuraat monitoring- en evaluatiesysteem.

Centraal voor een goed mobiliteitsbeleid is echter het overleg over voorgenomen beleidsmaatregelen en intenties met de partners, zijnde: de overheid, de sociale partners, de sectoren, de belangenorganisaties en de MORA. Wat daarbij duidelijk is, is dat de MORA hier als adviesraad een belangrijke rol zal in spelen.

5.5.2. Luchthavenbeleid

De luchtvaart ontwikkelt zich binnen een bij uitstek internationaal kader dat snel verandert. De regelgeving is bij uitstek internationaal bepaald en zij beïnvloedt, vanuit verschillende beleidsdomeinen, de exploitatie van de luchthavens. Een geïntegreerd luchthavenbeleid en een evenwichtige aanpak van de verdere ontwikkeling vereist een aangepaste organisatie.

Op het vlak van strategische visievorming wil de minister een globale benadering met oog voor complementariteit van de verschillende regionale luchthavens en de aanvulling die zij kunnen bieden op het luchtvaartaanbod van Zaventem. Naast goederen- en personenvervoer, zowel zakenvluchten als toerisme, is er ook aandacht voor gerelateerde functies van luchthavens, zoals de opleiding van piloten.

De nieuwe beheersvorm van de regionale luchthavens, de LOM-LEM-structuur (Luchthavenontwikkelingsmaatschappij en Luchthavenexploitatiemaatschappij) steunt op een grotere inbreng van de private sector, waarbij de overheid verder instaat voor de basisinfrastructuur, gecertificeerd volgens internationale vereisten.

Voor Zaventem wordt START verdergezet, met voor het infrastructurele gedeelte bijzondere inspanningen voor een goede ontsluiting (ring rond Brussel, Diaboloproject, openbaar vervoer).

5.5.3. Regelgeving vereenvoudigen

Zoals in de inleiding ook al toegelicht, bevatten de beleidsnota en het regeerakkoord een afzonderlijk stuk over de vereenvoudiging van de regelgeving voor infrastructuurwerken. We worden immers steeds meer geconfronteerd met projecten die een lange lijdensweg afleggen vooraleer ze uitgevoerd kunnen worden. We dreigen op dit vlak een beetje in een immobilisme terecht te komen, meent de minister. Zij bekijkt daarom de mogelijkheid van een Infrastructuurdecreet en mogelijkheden om onteigeningen sneller te laten verlopen. Voor grote infrastructuurwerken duidt de Vlaamse Regering een projectleider aan met een duidelijk mandaat. Dat moet de verkokering van de verschillende administraties tegengaan en de samenwerking tussen deze administraties bevorderen.

5.5.4. Mobiliteit tegen de juiste prijs

Voor een efficiënt mobiliteitsbeleid is ook een juist prijsbeleid van groot belang. Om die reden voert de minister tegen 2013 de kilometerheffing voor vrachtwagens in en organiseert zij een proefproject voor personenwagens. Er komt ook een hervorming van de verkeersbelasting, in een eerste fase door een korting toe te kennen op de BIV (belasting op inverkeerstelling), maar in een volgende fase door ook de milieuprestaties van het voertuig

mee te nemen als criterium in de berekening van de verkeersbelasting. Dit zal vanzelfsprekend afgestemd moeten worden op de initiatieven inzake de kilometerheffing.

5.5.5. Efficiënte inzet overheidsapparaat

Het is in het kader van een efficiënte en kostenbewuste overheid ook absoluut noodzakelijk dat de overheid bekijkt waar ze haar werking zelf kan verbeteren. De mobiliteitsconvenants en de hele procedure die daarbij doorlopen moet worden, moeten absoluut vereenvoudigd worden. Vandaag klagen te veel betrokkenen over een te hoge planlast en bureaucratie. We moeten de essentie van het systeem, namelijk klare afspraken maken tussen de betrokken partners, terug in acht nemen.

Met de Vlaamse overheid wil de minister een actuelere regelgeving opzetten voor de scheepvaart, al wacht zij daarvoor in een ideaal scenario beter op de regionalisering van de bevoegdheid ter zake.

Ten slotte stelt de minister vast dat het mobiliteitsmiddenveld zeer versnipperd is. Tegelijk zijn heel wat verenigingen zeer actief bezig met het thema verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. De minister wil de rol van het middenveld erkennen en ondersteunen. Verenigingen als KOMIMO (Koepel Milieu en Mobiliteit) of de Verenigde Verenigingen kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.

6. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur, de hardware

In het tweede deel van haar toelichting gaat de minister in op de hardware van het vervoerssysteem, of de schakels van het transportnetwerk en de economische poorten die gelegen zijn op kruispunten van de schakels.

6.1. De schakels van het vervoersnetwerk beheren en uitbouwen

6.1.1. Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden

In het kader van de optimale uitbouw en het onderhoud van het wegennet wil minister Crevits de inspanningen in het onderhoud van het wegennet verhogen. Daarbij gaat de prioriteit naar de zwaarst belaste wegen, de hoofdwegen. Bij secundaire wegen moeten onderhoudswerken van gevel tot gevel uitgevoerd worden. De bewindsvrouw maakt ook werk van de vernieuwing van de toeristische aanwijzingsborden.

Optimaal beheer van de schakels in het netwerk betekent ook dat we werk maken van een verkeersveilige en verkeersleefbare infrastructuur. De minister wil het programma gevaarlijke punten afwerken en een methodiek ontwikkelen om een nieuwe geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten op te stellen. Om met haar projecten ook effectief meer verkeersveiligheid en leefbaarheid te bekomen, past zij consequent het STOP-principe (prioriteit aan Stappers, dan Trappers, dan Openbaar vervoer en ten slotte Privaat (auto-)vervoer) toe bij ontwerp en uitvoering en richt zij wegen in naar de functie die ze moeten opnemen.

Er komen veiligheidsaudits voor de weginfrastructuur en investeringen om de tunnels uit te rusten in overeenstemming met de EU-Tunnelrichtlijn.

Werken uitvoeren betekent zeer vaak ook hinder veroorzaken. Het beperken van de hinder, in overleg met de betrokken partners, is een belangrijke opdracht voor de wegbeheerders. Daarom wil de minister maatregelen nemen die hinderbeperkend zijn en die een betere communicatie met de burger en andere doelgroepen (zoals bijvoorbeeld de winkeliers in een doortocht) garanderen. De uitbouw van het GIPOD (Generiek Informatie Platform Openbaar Domein), waar alle meldingen over geplande wegenwerken samen moeten komen, zal tijdens deze legislatuur verder worden uitgebouwd.

Het huidige transportnetwerk is op een aantal plaatsen in Vlaanderen nog steeds niet volledig en is op andere plaatsen niet optimaal georganiseerd. Het is de ambitie van minister Crevits om betekenisvolle stappen vooruit te zetten in de verwezenlijking van de missing links die in het kader van Via-Invest werden geselecteerd. Op het einde van de legislatuur wil zij nagenoeg al deze projecten in uitvoering of uitgevoerd hebben. Via de reguliere begroting worden de projecten van de N31, de A19, de A12 of de ombouw van de R0 aangepakt. Zij bereidt in de loop van de legislatuur ook al een volgende selectie van aan te pakken missing links voor.

6.1.2. Fiets- en voetpaden

Het STOP-principe moet ook op het terrein worden waargemaakt. Zowel bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur, zoals de heraanleg van doortochten en schoolomgevingen en de aanpak gevaarlijke punten, als bij het onderhoud van bestaande infrastructuur, vormt de veiligheid van voetgangers en fietsers een belangrijk aandachtspunt.

De minister zal in deze legislatuur het investeringsritme in de aanleg van fietspaden verhogen, in hoofdzaak door het geld dat al jaren is vrijgemaakt voor de aanleg van veilige fietspaden om te zetten in echte fietspaden op het terrein. Zoals bekend in de commissie, is van de ongeveer 350 miljoen euro die we sinds 2000 geboekt hebben voor fietspaden zowat 265 miljoen euro nog niet besteed. Dat staat gelijk aan minstens 500 km fietspad die nog altijd virtueel zijn. Daarom komen er eenvoudiger procedures waar het kan, maar komt er vooral een oplossing voor de ‘bottleneck’ bij de aankoopcomités. Zeventig percent van de ‘hangende’ dossiers zit immers in de onteigeningsprocedure.

Zowel de Vlaamse administratie – AWV (Agentschap Wegen en Verkeer) – als de gemeenten leggen fietspaden aan. AWV beschikt over eigen middelen, gemeenten subsidieert het Vlaamse Gewest voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen (module 13) en langs gemeentewegen (Fietsfonds). Het huidige totale investeringsbedrag bedraagt zestig miljoen euro per jaar.

Deze legislatuur zal een extra inspanning geleverd worden voor de versnelde uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), zowel langs gewest- als gemeentewegen. Het realiseren van nieuwe fietspaden zal een zwaartepunt zijn in het fietsinvesteringsbeleid van de Vlaamse overheid. De minister werkt daarbij zoveel mogelijk de conflictpunten en barrières weg.

De kwaliteit van de bestaande en de nieuwe fietspaden zal de komende jaren verhoogd worden. Hiertoe worden meerdere initiatieven uitgewerkt zoals het sterrenstelsel voor fietspaden, waarbij zowel de onderhoudstoestand van het fietspad (onder andere putten en verzakkingen) als het comfort (bijvoorbeeld de vlakheid) en de veiligheid in rekening gebracht worden.

Het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt verbeterd. Een oordeelkundige toepassing van de comfort- en veiligheidsnormen in het aangepaste fietsvademecum moet de reële kwaliteit van de projecten op het terrein verhogen. Alle fietspaden langs gewestwegen moeten op langere termijn voldoen aan de normen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen, onder andere door het uitvoeren van een programma van structureel onderhoud. Om de kwaliteit van de (her)aangelegde fietspaden te verzekeren, worden de voorschriften in de bestekken aangepast (zoals het Standaardbestek 250). Om de kwaliteit na (her)aanleg op objectieve wijze te beoordelen, wordt de vlakheid van de fietspaden en het comfort van fietspaden gecontroleerd door metingen met de ‘fietsprofilometer’ of de ‘trillingsmeter’.

Tot slot zal de netheid van de fietspaden een blijvende prioriteit zijn. De ruiming van zwerfvuil, veegacties en het groenonderhoud worden meer en meer afgestemd op enkele

scharniermomenten. Tijdens de winter blijven fietspaden berijdbaar, onder meer door het ruimen van sneeuw op fietspaden.

6.1.3. Openbaarvervoersnet verder uitbouwen

Op het vlak van openbaar vervoer werd afgesproken dat de Mobiliteitsvisie 2020 als basis dient vanuit een vraaggestuurde aanpak. De concrete prioriteiten uit deze mobiliteitsvisie zullen per provincie worden vastgelegd, in overleg met het maatschappelijk middenveld en op basis van een maatschappelijke en economische kosten-batenanalyse.

Het spoornet dat beheerd en uitgebouwd wordt door de NMBS-groep is een essentiële schakel, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer. Er moet werk gemaakt worden van meer overleg tussen De Lijn en de NMBS om de vervoersplannen van de verschillende openbaarvervoersaanbieders beter op elkaar af te stemmen. Daarnaast moet Vlaanderen ook mee kunnen bepalen welke uitbreidingen van het spoornet de hoogste prioriteit moeten krijgen. Financiële en ruimtelijke haalbaarheid spelen mee in de prioritering.

De vraag naar openbaar vervoer is zeer groot in de voorsteden. Investeringsplannen in de voorstadsnetten om de mobiliteit en de leefbaarheid van de voorsteden en stadsgebieden te verzekeren zijn cruciaal. De langverwachte invoering van het GEN (Gewestelijk Expressnet) kan de basis vormen voor de uitvoering van het Regionet Brabant-Brussel. Ook de voorstadsnetten van De Lijn in Gent en Antwerpen en de onderlinge afstemming met het GEN, moeten bespreekbaar gemaakt worden bij de NMBS.

Om het gebruik van het openbaarvervoeraanbod te optimaliseren, moeten voetgangers, fietsers, bus/tram- en autogebruikers aan de stations vlot kunnen overstappen in een aangename omgeving. Via het IVA Fonds Stationsomgevingen stelt de minister middelen ter beschikking voor de financiering van onthaalinfrastructuur voor De Lijn en haar reizigers bij de heraanleg van een stationsomgeving. Daarmee investeert men mee in de co-modale ontwikkeling van stationsomgevingen. De fietspunten bij de stations en de eventuele uitbreiding over het Vlaamse grondgebied en naar andere mobiliteitsknooppunten zullen worden ondersteund en gekoppeld aan meetbare doelstellingen en resultaten.

Minister Crevits verbetert de ontsluiting van bedrijventerreinen onder meer door bedrijfsvervoersplannen. Door carpoolen, autodelen en bedrijfsvervoerplannen te stimuleren en te ondersteunen, kan het gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen verhoogd worden. Samen met de sociale partners moeten deze mogelijkheden grondig onderzocht worden.

Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit is belast met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de nauwgezette opvolging van de uitvoering van het investeringsprogramma. Tijdens deze legislatuur dient een nieuw samenwerkingsakkoord afgesloten te worden. Minister Crevits wil met Vlaanderen een spoorstrategie ontwikkelen opdat de projecten die voor Vlaanderen prioritair zijn, duidelijk benoemd kunnen worden in het langetermijninvesteringsprogramma van de NMBS-groep.

6.1.4. Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden

Om meer trafieken naar de binnenvaart te krijgen, is het belangrijk dat het waterwegennet goed wordt beheerd en dat er gericht wordt uitgebreid. Met het infrastructuurmasterplan horizon 2014 van de waterwegbeheerders als leidraad zullen een aantal bottlenecks en missing links worden aangepakt.

De minister vermeldt hier expliciet het Seine-Scheldeproject, ontwikkeld vanuit een integrale visie met een binnenvaartonderdeel en een deel rivierherstel. De doortocht van de

Leie in Kortrijk zal in het kader van het Seine-Scheldeproject onverminderd verder gerealiseerd worden.

Ook de verhoging van de bruggen en de modernisering van het Albertkanaal zal tijdens deze legislatuur concreet verder aangepakt worden. De werken omvatten inzonderheid de verruiming van het kanaalprofiel in het kanaalvak tussen Antwerpen en Wijnegem en voor de bruggen de norm voor vier-lagen-containertransport.

Nieuwe beleidsinitiatieven zullen beslist worden op basis van beleidsvoorbereidende studies. In het bijzonder kan hierbij het dossier Blauwe Kei en de verruiming van de Dender afwaarts Aalst worden genoemd. Maar ook het Seine-Schelde West-dossier waarvoor op dit moment nog een aantal studies in uitvoering zijn, onder meer een plan-MER. Ook hier pleit minister Crevits voor een rationele en geobjectiveerde beleidsbeslissing op basis van de beleidsvoorbereidende studies.

In haar beleidsnota legt de minister ook voor de waterwegen een heel sterke focus op het onderhoud. Zowel bij de baggerwerken als bij het onderhoud van het netwerk is het belangrijk om de onderhoudsachterstand uit het verleden niet verder te laten aangroeien. Binnen de principes van het Sectoraal Uitvoeringsplan Bagger- en Ruimingsspecie streeft men naar een maximaal hergebruik van de specie. Daarnaast zoekt men naar voldoende stortcapaciteit.

Het pps-kaaimurenprogramma, heeft reeds mooie resultaten geboekt in het realiseren van een modal-shift naar de waterweg. Er is nog steeds vraag naar nieuwe kades door bedrijven, die op hun beurt instaan voor een deel van de investeringskost en zich engageren voor een trafiekgarantie in tonnage via de waterweg. Ook na 2010 zal dit gehandhaafd blijven en verder zullen er bijkomende watergebonden bedrijventerreinen ontwikkeld worden.

De juiste logistieke activiteiten aantrekken op de juiste plek die bereikbaar is voor verschillende transportmodi wordt daarbij steeds voor ogen gehouden.

6.2. De economische poorten – zeehavens en luchthavens – versterken

6.2.1. Multimodale terminals waterwegen

Volgens de nood aan opslag- en overslagcapaciteit zal het netwerk van overslagterminals verder uitgebouwd worden. Samenwerkingsverbanden, zowel binnen een locatie met regionale overslagcentra, als tussen verschillende terminals zal worden aangemoedigd om de binnenvaartpositie te verbeteren.

Het ‘extended gateway-concept’ telt vijf actiedomeinen: infrastructuur, ruimte, marktorganisatie, marketing en bewustwording, en kennis en innovatie.

Logistieke stromen worden gebundeld en de verschillende schakels worden daarbij beter op elkaar afgestemd. Dit moet leiden tot een betere benutting van de bestaande capaciteit van de verschillende transportmodi en transportinfrastructuur. Bi- en trimodale ontsluiting van locaties biedt daarbij een meerwaarde.

6.2.2. Zeehavens versterken

Als belangrijke poorten tot onze regio versterkt de minister de toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens. Zij maakt werk van de verdieping van de Schelde en onderzoekt de verdieping van de haven van Zeebrugge. Zij onderzoekt ook de verbetering van de maritieme toegankelijkheid tot de haven van Gent.

De minister wil zich ook inspannen voor de verdubbeling van de maritieme toegang van de zeehavens: eentweede sluis voor de Waaslandhaven en het SHIP-project van Zeebrugge. Zij zet ook de gesprekken voort met Nederland over de nieuwe sluis van Terneuzen en maakt werk van het OW-plan voor Oostende.

Cruciaal voor de verzekering van de maritieme toegang noemt de minister het verzekeren van voldoende onderhoud en bergingscapaciteit om dit onderhoud mogelijk te maken. Het belang van een effectief flankerend milieubeleid spreekt daarbij voor zich.

6.2.3. Werking luchthavens versterken

Voor de luchthavens wil de minister een snelle realisatie van de nieuwe LOM-LEM-beheersstructuur. Het Vlaamse Gewest neemt daarbij de basisinfrastructuur op zich om deze te laten beantwoorden aan internationale verplichtingen. In Antwerpen betekent dit dat het Vlaamse Gewest de RESA (Runway End Safety Area) realiseert tegen februari 2013. In Oostende zal ondermeer de taxiweg verbreed worden en in Kortrijk wordt nu samen met de toekomstige LOM-partners een infrastructuurplan en investeringsprogramma uitgewerkt.

6.3. Openbare werken meer dan mobiliteit

Zoals ook in de inleiding al gezegd is openbare werken meer dan enkel werken voor de mobiliteit. De aspecten duurzaam kustbeheer, integraal waterbeleid en multifunctionaliteit behelzen ook veiligheidsaspecten, die te allen tijde gegarandeerd moeten kunnen worden.

6.3.1. Duurzaam kustbeheer

In het bijzonder wil de minister hier naar de Kust verwijzen, waar zij zich wil toelekken op een duurzaam kustbeheer. Multifunctionaliteit en integrale benadering staan daarbij centraal. Aandacht voor toerisme en recreatie, economie, mobiliteit, natuur, ruimtelijke ordening, cultuur en een omgeving voor wonen en werken. Duurzaam kustbeheer omvat dit alles binnen een beperkte ruimte.

Prioritair blijft altijd het beschermen van de bevolking tegen overstromingen, met aandacht voor de overige functies.

Bijzondere projecten zijn het geïntegreerd kustveiligheidsplan, waarvoor volgend jaar een masterplan zal worden afgerond. Dat vormt de basis voor de nodige vergunningsaanvragen en realisatie van de zeeweringsmaatregelen.

Ook het Zwin-project krijgt de nodige aandacht met het duurzaam behoud van het intertijdsgebied als oplossing voor de verzanding, de creatie van estuariene natuur en aandacht voor de mogelijkheden van ecotoerisme.

Het project ‘Vlaamse Baaien’ werd in mei 2009 voorgesteld door de private sector. Het betreft de ontwikkeling van een langetermijnvisie waarvan de invulling in eerste instantie nauw samenhangt met de doelstellingen van het beleidsdomein MOW. Dit zal nu vertaald worden in een concreet actieplan. Bij de concrete studies is een grote betrokkenheid van alle relevante actoren vereist.

6.3.2. Integraal waterbeleid

Bij integraal waterbeleid onderscheidt de minister vier basiswaarden die in beleidsnota's en plannen invulling krijgen. Zij wil de efficiëntie en effectiviteit van dit alles verhogen

door enerzijds de evaluatie van de structuren en procedures en anderzijds het terugdringen van de planlast.

Investeringsplannen zullen afgestemd worden met de acties uit de bekkenbeheerplannen. De nieuwe plannen zullen worden voorbereid, maar vooral zal hier de vinger aan de pols gelegd worden om deze tot realistische en haalbare plannen te krijgen. De minister zal verder werken aan de uitvoering van een geïntegreerd waterbeleid en aan de implementatie van de kaderrichtlijn Water, de Overstromingsrichtlijn en het decreet Integraal Waterbeleid.

6.3.3. *Beheersen waterkwantiteit*

Op het vlak van beheersing van de waterkwantiteit heeft Vlaanderen de afgelopen jaren belangrijke investeringen gedaan. De overstroming van afgelopen weekend hebben echter aangetoond dat de bijkomende inspanningen die gepland zijn nodig zijn. Naast de realisatie van het Sigmaplan langs de tijgebonden waterwegen, worden ook langs de niet-tijgebonden waterwegen, zoals de IJzer, maatregelen genomen voor het beheersen van de waterstanden. Daarnaast worden het monitoringsysteem en de voorspellings- en verwittigingssystemen verder uitgewerkt om te kunnen anticiperen op de wateroverlast.

Inzake crisiscommunicatie wil de minister constante verbeteringen en aanpassingen aan de nieuwe technologische mogelijkheden die geboden worden. Verschillende actoren worden hierbij betrokken en deze crisiscommunicatie gebeurt inzonderheid met respect voor de rol van de gemeenten en provincies.

6.3.4. *Multifunctionaliteit*

In het kader van de multifunctionele benadering van de waterwegen past ook de aandacht voor de hernieuwbare energievoorziening, zoals de pompen en waterkrachtcentrales op het Albertkanaal. Elementen als milieu, ruimte en landschap en architectuur spelen hierin een centrale rol.

Het recreatief medegebruik beschouwt minister Crevits als een belangrijk aandachtspunt van haar beleid. Het kustweerbericht dient daarbij een dubbel doel. Enerzijds ten behoeve van de veiligheid van de scheepvaart, anderzijds als promotie-instrument voor de Kust, alom geroemd om haar micro-klimaat.

In de uitwerking van het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme wil de minister aandacht besteden aan het recreatief medegebruik van jaagpaden en de rol die jachthavens kunnen spelen langs de waterwegen en aan de Kust.

II. BESPREKING

1. *Algemene opmerkingen*

1.1. *Algemeen*

De heer *Dirk de Kort* vindt het positief dat de beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken samengevoegd zijn en dat een integrale aanpak mogelijk wordt. Zo kunnen steeds meer vervoersknooppunten gerealiseerd worden. Ook de heer *Jan Peumans* is blij dat er nog slechts één minister bevoegd is over Mobiliteit en Openbare Werken.

De heer *Sas van Rouveroy* heeft in de toelichting van minister Crevits een grote gedrevenheid en terreinkennis herkend. Hij heeft ook geleerd dat begroting en beleidsnota twee verschillende zaken zijn. Hij ziet twee essentiële verschillen: de tijdshorizon, die voor de begroting slechts één jaar belooft en voor de beleidsnota vijf, en ook het feit dat een

begroting naadloos moet aansluiten op de realiteit, terwijl een beleidsnota enigszins onthecht is daarvan. Een beleidsnota moet ambitie uitstralen en grenzen prospecteren, die bevragen en indien nodig verleggen, maar dat mist de heer van Rouveroj. Waarom staan er zoveel algemeenheden in de nota en getuigt hij niet meer van het lef dat de minister anders tentoonspreidt? Hoewel een beleidsnota doorgaans vertrekt van algemeenheden, mag hij er niet in blijven steken en dat is wel het geval, vindt het lid. Een ‘middle of the road’-positie is gevaarlijk.

Dat dromen niet mogen uitmonden in nachtmerries, vindt het lid vanzelfsprekend, maar erger vindt hij het als er oplossingen worden bedacht voor onbestaande problemen. Door zo zorgvuldig mogelijk een probleem in kaart te brengen, wordt de oplossing evenredig efficiënter en effectiever, legt hij uit. Een SWOT-analyse (zwakte-sterkte-analyse) is daarbij een goede start en in de beleidsnota is geen spoor daarvan te bespeuren. Zonder die doorlichting worden problemen niet voldoende uitdagend en confronterend voorgesteld, meent het lid.

Een beleidsnota moet voorts ook duidelijke streefdoelen afbakenen. Hij moet met scherp schieten en daarvoor is het SMART-principe een handig instrument: specifiek, meetbaar, ambitieus, relevant en tijdsgebonden. De heer van Rouveroj heeft begrepen dat de Vlaamse Regering afspraken heeft gemaakt om de doelstellingen te formuleren aan de hand van dat principe. Hij mist dat aspect in de beleidsnota.

Uit de beleidsnota blijkt dat minister Crevits een goede huismoeder is, maar dat heeft Vlaanderen volgens het lid niet nodig. Er is veeleer een Mega Mindy-figuur nodig op Mobiliteit en Openbare Werken, stelt hij. Hij roept haar ertoe op meer in die richting te evolueren.

Volgens *minister Crevits* is de korte omgevingsanalyse die in het begin van de beleidsnota staat is een eerste aanzet tot SWOT-analyse. Binnen het bestek van een beleidsnota is het niet mogelijk om voor elk aspect van het mobiliteitsbeleid een grondige SWOT-analyse te maken. Zij verwijst ook naar de bijdrage van de Vlaamse administratie aan het regeerprogramma. De specifieke bijdrage van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken bevat een meer uitgebreide omgevingsanalyse. Die laatste omgevingsanalyse werd meegenomen bij de opmaak van regeerakkoord en beleidsnota. De minister deelt de mening van het lid dat met betrekking tot specifieke mobiliteitsproblemen een grondige SWOT-analyse een belangrijke stap kan zijn. Dat is bijvoorbeeld nu het geval met de uitgebreide analyse van het Mobiliteitssysteem in het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat momenteel wordt voorbereid.

Ook de heer *Jan Roegiers* heeft in de beleidsnota heel wat engagementen en voorstellen opgenomen om te komen tot een gedegen infrastructuur- en mobiliteitsbeleid. Het lid mist echter wel enige complementariteit. Er wordt sterk ingezet op logistiek en minder op tram-, bus- en fietsprojecten zoals hij dat graag had gezien. Hij sluit zich aan bij het advies van de MORA waar die stelt dat de minister zondigt tegen de het concept van een integraal beleid door de beleidsnota in twee delen op te splitsen, een infrastructuurluik en een mobiliteitsluik. Mobiliteit mag volgens de heer Roegiers niet worden herleid tot een infrastructuurvraagstuk en de beleidsnota geeft soms die indruk, meent hij. Er wordt sterk ingezet op infrastructuurle maatregelen terwijl mobiliteitsbeheersing en management veel minder aan bod komen. Het lid betreurt ook dat de ecologische invalshoek in de beleidsnota niet uitdrukkelijker aanwezig is, zeker voor een voormalig minister van Leefmilieu.

De heer *Filip Watteuw* vindt de beleidsnota een vrij goed leesbaar stuk, maar het is zeker geen ‘road map’ naar een duurzame mobiliteit. Die focust volgens het lid immers op twee grote lijnen: bereikbaarheid, gecombineerd met leefbaarheid. Er worden niet voldoende oplossingen aangereikt die dat kunnen realiseren, stelt het lid.

De heer *Jan Roegiers* vindt de beleidsnota net als de anderen veeleer complex. Hij kan de hoofd- en bijzaken amper uit elkaar houden en vindt het bijzonder moeilijk om de prioriteiten te duiden. Het is moeilijk om de visie op het beleid en de prioriteiten ervan uit de beleidsnota te distilleren. Mevrouw *Marleen Van den Eynde* valt vooral op dat de beleidsnota aandacht besteedt aan infrastructuur, wat in de vorige beleidsnota niet het geval was. Mevrouw *Annick De Ridder* vindt het positief dat de minister mobiliteit vanuit een breed integraal perspectief benadert. En de heer *Bart Martens* vindt de uiteenzetting van minister Crevits nog beter dan de beleidsnota en degelijk gestructureerd.

Het lijkt de heer *Sas van Rouveroy* vooral hoognodig eens duchtig te snoeien in de vele adviesraden. De adviescultuur strekt er soms toe dat de eigen verantwoordelijkheden gecamoufleerd worden, meent hij. In verband met de beleidsnota heeft het advies van de MORA het meeste gezag, vindt het lid, vooral omdat de voorzitter van die strategische adviesraad heeft toegelicht dat de raad is samengesteld uit een vertegenwoordiging van zowat het hele Vlaamse maatschappelijke middenveld en een consensus moet hanteren. Hij citeert drie passages uit het advies ter illustratie van de onafhankelijkheid van de raad. De onduidelijkheid van uitgangspunten en doelstellingen, het ontbreken van een tijds-horizon en van een budgettaire onderbouwing van voorstellen, worden aangeklaagd en maken het voor de raad moeilijk om de prioriteiten van het beleid voor de legislatuur af te lijnen. De beleidsnota mist volgens de raad ook een overkoepelende visie en engagementen inzake woon-werkverkeer. De MORA zag zich enigszins verward door de schikking van uitgangspunten en doelstellingen in de complexe beleidsnota, wat het ook weer bemoeilijkte om visie en beleidslijnen af te lijnen. Open Vld sluit zich aan bij die inzichten.

1.2. Regelgevingsagenda

De SERV bracht in oktober het rapport ‘Betere regelgeving voor een effectieve en efficiënte overheid en meer welvaart en welzijn’. De heer *Jan Peumans* verwijst naar de regelgevingsagenda bij de beleidsnota waarin data zijn opgenomen voor evaluatie en uitvoering. Het lijkt hem vanzelfsprekend dat ook voor de decreetgeving zelf en voor de mobiliteitsconvenants een evaluatie wordt overwogen en dat er een nieuwe generatie van regelgevingsagenda wordt ontwikkeld waarbij niet altijd de regering het document neerlegt en laat goedkeuren. Het lid wil vooral weten hoe de minister tegen het SERV-advies aankijkt, want er staat pijnlijke kritiek in op onder meer de reguleringssimpactanalyse (RIA) die blijkbaar onachtzaam tegen het decreet aan wordt geplakt. Dergelijke regelgevingstechnieken zijn aan de commissie niet besteed, meent de heer Peumans.

Ook *minister Crevits* heeft het SERV-advies van 26 oktober 2009 gelezen inzake evaluatie en met beleidssuggesties voor betere regelgeving en een wetgevingsbeleid: ‘Betere regelgeving voor een effectieve en efficiënte overheid en meer welvaart en welzijn’. De SERV ijvert al jaren voor versterking en verbetering van het wetgevingsbeleid in Vlaanderen en is in die hoedanigheid een van de drijvende krachten die daarvoor nuttige instrumenten aanreiken zoals de RIA. Ook nu weer reikt de SERV, zich daarbij basierend op internationale trends en ontwikkelingen en ‘best practices’, ideeën aan voor de verwezenlijking van een betere regelgeving. De SERV geeft in zijn advies een aanzet van prioriteiten voor het wetgevingsbeleid tijdens deze legislatuur.

De Vlaamse Regering onderschrijft het belang van goede regelgeving en heeft hiervoor samen met de sociale partners een politiek en maatschappelijk draagvlak met een langetermijnvisie gezocht met het initiatief Vlaanderen in Actie en Pact 2020. Vlaams minister Geert Bourgeois heeft die bekommernis trouwens al opgepikt in zijn beleidsnota en zal zich vanuit zijn bevoegdheid, inspannen om die gevraagde verbeteringen van het wetgevingsbeleid ter verhoging van de efficiëntie en de effectiviteit van de overheid, te verwezenlijken.

Wat haar vakgebied betreft kan minister Crevits meedelen dat zij voor de uitbouw van haar beleid, vandaag reeds, gebruik maakt van verschillende instrumenten van wetgevingsbeleid zoals ze door de SERV worden aangereikt. Zo gaat zij voort op de ingeslagen weg om het beleidskader voor haar bevoegdheidspakket uit te bouwen, te actualiseren en te moderniseren. De regelgevingsagenda van haar beleidsnota is daarvoor richtinggevend maar dat zal haar niet beletten om nieuwe opportuniteiten ernstig te onderzoeken.

Een belangrijke pijler van haar beleid zal er in bestaan om de efficiëntie en de effectiviteit van processen die dikwijls gebaseerd zijn op regelgevingsprocedures te verhogen. De vaststelling dat bijvoorbeeld infrastructuurwerken een te lange voorbereidings-, doorloop- en realisatietijd vergen vertaalt zich nu al concreet in een versterking van de transparantie in het beleidsproces. De installatie van twee commissies ter versnelling van grote investeringsprojecten zullen op basis van impactanalyses en consultatiebeleid de participatie van stakeholders in het voorbereidingstraject verhogen. Dat kan leiden tot goede praktijkvoorbeelden die op hun beurt het wetgevingsproces en het wetgevingsbeleid ter zake versterken. Tegelijk wordt gekeken of daarmee administratieve vereenvoudigingen en administratieve lastenverlagingen kunnen gerealiseerd worden. De samenwerking met haar eigen administratie maar ook de onderlinge samenwerking tussen agentschappen en beleidsdomeinen noemt de minister cruciaal voor een goede beleidsvoorbereiding en beleidsuitvoering in het algemeen en voor goed wetgevingsbeleid in het bijzonder.

1.3. *Risicobeheer*

De heer *Jan Peumans* werpt de kwestie op van het risicobeheer bij infrastructuurwerken. In de vorige legislatuur heeft men zich voorgenomen om van de verschillende projecten de opgedane ervaringskennis met de toegepaste risicobeheerssystemen te evalueren. Daarna moest met de ontwikkeling van een risicobeheerssysteem gestart worden. Het duurde vrij lang vooraleer de Vlaamse Regering van risicobeheer een toepassing heeft gemaakt, stelt het lid, met alle negatieve gevolgen van dien.

De *minister* onderschrijft het belang van risicobeheersing als inherent onderdeel van het beheer van grote infrastructuurprojecten. Het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten geeft in artikel 2, 1°, een omschrijving van ‘groot infrastructuurproject’: “een geheel van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten waarvoor de Vlaamse Gemeenschap, het Vlaams Gewest of een Vlaamse openbare instelling geheel of gedeeltelijk verantwoordelijkheid draagt en die substantiële financiële consequenties of grote uitvoeringsrisico’s inhouden”. Op basis van die omschrijving duidde de Vlaamse Regering op 30 november 2007 (ref. VR/PV/2007/41 – punt 030) de grote infrastructuurprojecten aan waarover, in het kader van dat decreet, door de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken, een eerste maal in 2008 aan het Vlaams Parlement gerapporteerd werd. Het betreft volgende projecten:

- de nieuwe Scheldeverdieping en het Zwinproject
- het globaal geactualiseerd Sigmaplan
- N60: aanleg ring rond Ronse
- OW-plan Oostende: kustbeveiliging en haventoeegang
- verbetering nautische toegankelijkheid haven van Gent
- Waaslandhaven: tweede zeeluis
- Zeebrugge: nieuwe snelle zeeluis of open getijzone.

De vervolgrapportering gebeurt jaarlijks. Momenteel werkt het managementcomité van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een systeem van risicobeheer uit, overeenkomstig artikel 3 van het hierboven vermelde decreet van 8 november 2002, aldus de minister.

2. Mobiliteit

2.1. Beleidsinstrumenten

2.1.1. Mobiliteitsplan

De heer *Dirk de Kort* stelt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen geactualiseerd en uitgewerkt moet worden. Dat moet uitmonden in een geobjectiveerd mobiliteitsbeleid. Uit de beleidsnota leidt mevrouw *Marleen Van den Eynde* af dat de minister wil streven naar een nieuw mobiliteitsplan. Het bestaande plan vindt de minister blijkbaar niet langer slagkrachtig. Is de minister tot die conclusie gekomen na invoering van de sneltoets of komt dat door een aantal overbodige organen in de provincie? Hoe wil de minister het mobiliteitsplan bijsturen? Zal het mobiliteitsconvenant opnieuw geëvalueerd worden? Er zijn een aantal onvolkomenheden, stelt het lid, en er is een voortgezet beleid. Daarbij denkt ze aan de subsidiëring voor fietspaden, en de subsidies voor de geluidsschermen, een module van het mobiliteitsconvenant die aan bijsturing toe is.

Volgens de *minister* is op basis van een evaluatie van het huidige mobiliteitsplan resoluut gekozen voor de opmaak van een nieuw plan in plaats van te kiezen voor een bijsturing van het bestaande plan. De redenen hiervoor zijn tweeledig. Vooreerst zijn veel maatregelen die in het plan waren opgenomen reeds in voorbereiding of uitvoering. Anderzijds blijkt dat een van de strategische elementen waarrond het plan werd opgebouwd, met name het realiseren van een modale verschuiving ('modal shift'), om de mobiliteitsproblemen onder controle te krijgen, moeilijk realiseerbaar is gebleken. Ook op Europees niveau komt men tot deze vaststelling en verschuift de aandacht van het eenzijdig realiseren van een modale verschuiving naar het uitwerken van een betere comodaliteit, in combinatie met de wens tot modal shift.

Aan de langetermijndoelstellingen van het plan zal er weinig veranderen, aldus minister Crevits. Deze zijn trouwens in het Mobiliteitsdecreet vastgelegd. De verschilpunten zullen dus vooral in de te volgen beleidsstrategie liggen. Het is aan de gewestelijke planningscommissie om hiervoor de concrete voorstellen te ontwikkelen. Vernieuwend is ook dat, conform het decreet, een participatietraject zal uitgewerkt worden. De bedoeling is om burgers tijdig en doeltreffend inspraak te geven bij de voorbereiding van het mobiliteitsbeleid. Het toekomstige Mobiliteitsplan Vlaanderen zal ook, in tegenstelling tot het huidige plan, gebaseerd zijn op een lange termijnvisie (doorkijkperiode van dertig jaar). Wat het planningsproces zelf betreft is het de bedoeling van minister Crevits zo snel mogelijk het ontwerp van uitvoeringsbesluit aan de Vlaamse Regering voor te leggen.

Ook de heer *Jan Roegiers* wil graag horen wat de samenhang is tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de beleidsnota. Zullen de uitgangspunten in beide gelijkgetrokken worden en in welke richting? Wat is het planningsproces?

De *minister* verduidelijkt dat de beleidsnota aangeeft, binnen de klijtlijnen van het regeerakkoord, welke concrete acties de komende vijf jaar zullen worden genomen. Het accent ligt op concreet te nemen maatregelen voor de komende vijf jaar. De afstemming met het toekomstig mobiliteitsplan Vlaanderen wordt bewaakt door te vertrekken vanuit het strategisch kader van waaruit ook het mobiliteitsplan Vlaanderen dient te vertrekken, met name de lange termijn strategische doelstellingen die in het mobiliteitsdecreet werden vastgesteld. Zowel de beleidsnota als het Mobiliteitsplan Vlaanderen hebben als opzet te komen tot een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit waar integraliteit, comodaliteit en aandacht voor mens en omgeving belangrijke kernbegrippen zijn. Doordat beide documenten vertrekken vanuit eenzelfde referentiekader verwacht de minister dan ook geen problemen voor wat mogelijke tegenstrijdigheden betreft tussen haar beleidsnota en het

toekomstig Mobiliteitsplan Vlaanderen. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen vast voor een termijn van tien jaar. Het plan heeft wel een tijdshorizon van twintig jaar en bevat een doorkijkperiode die, aldus het Mobiliteitsdecreet, dertig jaar kan bedragen. De overlapping in de planningsperiode is dan ook beperkt.

Voor wat het planningsproces betreft deelt de minister mee dat, conform het Mobiliteitsdecreet, het toekomstig Mobiliteitsplan Vlaanderen, zal bestaan uit een informatief gedeelte en een richtinggevend gedeelte. Het is de gewestelijke planningscommissie die belast is met de opmaak ervan. Conform het decreet zal bij de totstandkoming van het plan voldoende aandacht besteed worden aan de publieksparticipatie. De wijze waarop en de concrete modaliteiten ervan worden momenteel uitgewerkt in een uitvoeringsbesluit.

Mevrouw *Karin Brouwers* noemt een nieuw mobiliteitsplan voor Vlaanderen een hele uitdaging, vooral als men ernaar streeft dat veertig percent van de verplaatsingen met alternatieve vervoermodi gebeurt. Ze meent dat het plan zich moet toespitsen op het woon-werkverkeer. Ook het parkeerbeleid mag niet worden vergeten, onderstreept ze nog. Dat is in handen van steden en gemeenten maar Vlaanderen zou een meer sturende rol kunnen spelen.

Minister Crevits beaamt dat een geïntegreerd parkeerbeleid een essentieel onderdeel is van een globale ontwikkelingsvisie voor een gemeente, stad of stadsdeel. Vooral op gemeentelijk niveau is het parkeerbeleid een belangrijk hefboom die kan zorgen voor een evenwicht tussen de verschillende modi ten gunste van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van stedelijke en landelijke kernen. Een duurzaam parkeerbeleid vraagt evenwel maatwerk en vraagt om een gedifferentieerde aanpak die erg verschillend kan zijn naar gelang de grootte en verstedelijkingsgraad van de gemeenten en van de aanwezige functies en type gebruikers. In die zin maakt het parkeerbeleid integraal deel uit van het lokale mobiliteitsbeleid. Ten behoeve hiervan werd in het kader van het mobiliteitsconvenant een vademecum ‘duurzaam parkeerbeleid’ uitgewerkt. Zonder voorop te willen lopen op de inhoud van het toekomstig mobiliteitsplan Vlaanderen lijkt het de minister onwaarschijnlijk dat een visie op een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit zou uitgewerkt worden waarin geen koppeling wordt gemaakt met het parkeerbeleid.

2.1.2. Monitoring

De heer *Jan Peumans* herinnert eraan dat inzake het verzamelen en analyseren van data over mobiliteit in Vlaanderen de vorige bevoegde minister, mevrouw Kathleen Van Brempt, de commissie ervan had verzekerd dat het in de vorige legislatuur op punt zou staan. Het lid leest in de beleidsnota echter dat er bijkomende inspanningen moeten worden geleverd. Ook hij heeft gehoord dat het Vlaams Instituut voor Mobiliteit zou worden opgedoekt. Welke gevolgen kan dat hebben voor die gegevensbank?

De *minister* herinnert eraan dat zij tijdens de begrotingsbesprekingen heeft meegedeeld dat er middelen voor het verkeerscentrum werden vrijgemaakt voor onderzoek en ontwikkeling van systemen en diensten inzake verkeersinformatie (TIC). Eerder heeft zij ook al gesteld op korte termijn komaf te willen maken met onduidelijkheden over reizigersaantallen en de door hen gevolgde routes met het stads- en streekvervoer. De Lijn moet echt alle reizigers tellen die op een bus of tram stappen. Als het exacte aantal reizigers bekend is, kunnen de bussen en trams veel efficiënter worden ingezet.

Daarnaast is er de permanente monitoring van de informatiediensten in uitvoering van de RIS-richtlijn. Op 30 september 2005 werd de richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap in het Europees Publicatieblad

gepubliceerd. De richtlijn stelt een kader voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde RIS vast. Dat kader heeft tot doel om het vervoer over de binnenwateren te ondersteunen door de veiligheid, de beveiliging, de doeltreffendheid en milieuvriendelijkheid van deze vervoerswijze te verbeteren en eveneens door de koppeling met andere vervoerswijzen te vergemakkelijken.

Conform het jaarplan 2010 zal het steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – Spoor Goederenstromen in 2010 een inventarisatie maken van de ‘inland terminals’ en de regionale overslagcentra in Vlaanderen. Het monitoren van de activiteiten van die terminals moet inzicht leveren in de mate waarin verdere ontwikkeling mogelijk is en bovendien kan bijdragen tot kostenbesparingen⁵.

Aanvullend zijn er de initiatieven inzake het OVG (onderzoek verplaatsingsgedrag), dat nu op continue basis wordt uitgevoerd. Daarnaast zijn er de inspanningen die geleverd worden om de verkeersonveiligheid rechtstreeks via de politionele gegevens op te volgen. Tenslotte zal in de loop van deze legislatuur, conform artikel 25 van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, een mobiliteitsmonitoringsysteem worden voorbereid en daarna stapsgewijze worden uitgewerkt. Dat systeem strekt ertoe de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Het mobiliteitsmonitoringsysteem bevat ten minste de ontwikkeling en het beheer van: meetinstrumenten, mobiliteitsindicatoren, een centrale, geïntegreerde gegevensdatabank, in voorkomend geval gekoppeld aan een meldings- of rapportageplicht voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de besturen en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, en ten slotte een managementinformatiesysteem. Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten zal rekening moeten worden gehouden met de resultaten van deze mobiliteitsmonitoring.

De uitwerking van deze indicatoren maakt onderdeel uit van de voorbereiding van het nieuwe mobiliteitsplan.

Het Vlaams Instituut voor de Mobiliteit (VIM) behoort tot de bevoegdheid van Vlaams minister van Innovatie Ingrid Lieten. Als gevolg van een advies van het Vlaams innovatie-instituut IWT zou zij het platform voor innovatieve mobiliteitsprojecten laten opgaan in een nieuwe structuur. Vandaar dat er in de beleidsnota van minister Crevits geen verwijzing meer staat naar het VIM.

2.1.3. *Evaluaties*

De heer *Jan Roegiers* waarschuwt de minister ervoor niet de minister van evaluatie te worden. Hij heeft geprobeerd uit de beleidsnota op te lijsten wat er allemaal geëvalueerd wordt de volgende jaren en de lijst is indrukwekkend, stelt hij. Evaluatie is positief, maar ook daarin moet men keuzes maken, en is er een tijds kader nodig. Dat is niet duidelijk. Kan de minister een tijdspad vooropstellen? Wat zullen de besluiten en de uitkomst worden? Zo wil de minister de stiptheid van het openbaar vervoer verhogen na evaluatie van vroegere verwezenlijkingen. Het luik praktisch rijexamen van het project Rijbewijs op School of Start-to-Drive, moet geëvalueerd worden. Het lid vermeldt meteen ook het advies van de Jeugdraad om dat project voort te zetten. Proefprojecten in verband met technologische ontwikkeling, zoals Trajectcontrole, Weight-in-Motion en Toegangscon-

⁵ Zie in dit verband het Jaarplan 2010 van Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – Spoor Goederenstromen, p. 15.

trole en het Bewaken van tussenafstanden, worden eveneens geëvalueerd en bij een positief resultaat uitgebreid. Het verhoogd gebruik van dodehoekspiegels wordt ondersteund en camera's. Het proefproject van de spiegelfstelpplaatsen wordt na positieve evaluatie uitgebreid. Het aandeel van meer milieuvriendelijke voertuigen bij De Lijn wordt uitgebreid na evaluatie van de mogelijke alternatieven.

De evaluatie van rapportering over risicobeheersing bij voorbereiding en uitvoering van openbare werken wordt opgestart. Zo ook ontwikkelingen in telematica met Intelligent Transport Systems bieden interessante perspectieven inzake de interactie weg, voertuig en bestuurder. Dat wordt opgevolgd en geëvalueerd. Vanaf 1 januari 2008 zijn de gewesten verantwoordelijk voor het toezicht op de aanvullende verkeersreglementen. Ook dat nieuwe wetgevende kader krijgt een evaluatie en wordt bijgestuurd. Investeringsen ten behoeve van een betere doorstroming voor het openbaar vervoer moeten geëvalueerd worden. Voor het project Bereikbaarheidsadviseurs is er wel een tijdspad voor evaluatie: in het eerste jaar van de legislatuur. Kwaliteitsvolle fietspaden moeten sneller kunnen worden aangelegd, dus worden de fietsmodules geëvalueerd. Het gaat oneindig door, stelt het lid. Het gevaar schuilt vooral in stagnatie van de realisatie van al die projecten door een teveel aan evaluatie. Hij stelt een bondgenoot te willen zijn, als dat niet het geval is.

Toch vindt *minister Crevits* evaluatie een belangrijke activiteit bij het uitwerken en realiseren van duurzame mobiliteit. Het is niet toevallig dat het begrip evaluatie 21 maal voorkomt op elf pagina's in het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid. Monitoring, evaluatie, rapportering en beleidsbepaling gaan er hand in hand. In het decreet is aangegeven dat er tweejaarlijks een voortgangsrapport van het Mobiliteitsplan zal worden opgemaakt. In de toekomst, na de inwerkingtreding van het mobiliteitsplan, wil de minister programma- en actiegebonden evaluaties zoveel mogelijk bundelen in een dergelijk voortgangsrapport.

2.2. *Uitgangspunten*

2.2.1. *Mobiliteitsvraag beperken*

De heer *Sas van Rouveroy* ziet onder rubriek 1.1.2 van de beleidsnota de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid staan, zonder dat er ook maar ergens melding wordt gemaakt van het verminderen van de mobiliteitsbehoefte. In het licht van het energievraagstuk, met als hoofdstreven een afname van het verbruik, dan ontbreekt die invalshoek in de beleidsnota volkomen, stelt hij. Hij wil niet gezegd hebben dat dit een eenvoudige opdracht is, want voor personenvervoer moet de minister dan vertrekken vanuit de mens en zijn beweegredenen om zich te verplaatsen, terwijl dat voor goederenvervoer een grondige kennis van de 'supply chain' impliceert. De innovatieve concepten die het lid dan wel vindt in de beleidsnota, spelen zich af binnen de vervoerssystemen zelf, in de logistieke keten zelf, maar gaat niet in op de preliminaire vraag of het mogelijk is het verplaatsingsgedrag van mensen te verminderen en de start van goederen te vermijden.

De heer *Filip Watteeuw* is van oordeel dat leefbaarheid te vaak herleid wordt tot de uitstoot van broeikasgassen, terwijl iedereen het uitvoerig eens is over de nood aan bereikbaarheid. De klassieke automobiliteit zorgt echter voor een achteruitgang van de ruimtelijke kwaliteit, voor versnippering, geluidsoverlast enzovoort. De beleidsnota biedt daarop geen antwoorden. De mobiliteitsvraag verminderen is een goede optie, meent de heer Watteeuw. Hij verwijst naar het MORA-advies in dat verband.

Volgens de *minister* ontstaat de mobiliteitsvraag of de verplaatsingsbehoefte als gevolg van ontwikkelingen op sociaal-economisch, demografisch, sociaal-cultureel en ruimtelijk vlak. Het beperken van de mobiliteitsvraag is dan ook mede een opdracht die vanuit die beleidsdomeinen, na afweging, dient te komen. Zo zorgt bijvoorbeeld de schaalvergroting

binnen heel wat sectoren (van onderwijs tot zorgsector) voor efficiëntiewinsten maar op het vlak van de mobiliteit ook voor langere verplaatsingsafstanden en daarom vaak ook voor meer autogebruik. Binnen de bevoegdheden van minister Crevits liggen de mogelijkheden dus niet zozeer op het beperken van de mobiliteitsvraag maar meer op het beïnvloeden van de mobiliteitsvraag zijnde de keuze van tijdstip van verplaatsen en de keuze van het vervoermiddel. De aandacht die in haar beleidsnota uitgaat naar comodaliteit, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer, meer veilige fietspaden, en het kansen geven aan de binnenvaart moeten in dit perspectief gezien worden. Maar ook prijsmaatregelen zoals een slimme kilometerheffing, verkeersbelasting en vaarrechten kunnen ingezet worden met het oog op het bekomen van een gedragswijziging, aldus minister Crevits. De heer *Jan Peumans* zegt ervan uit te gaan dat de minister nog op de verkeersbelasting zal terugkomen.

Elk verplaatsing moet volgens de *minister* met het meest adequate vervoermiddel gebeuren. Door zowel de interne kost (onder meer de kostprijs van de infrastructuur) als de externe kost (zoals de milieukost) aan gebruikers van het vervoersysteem door te rekenen komen we op termijn tot een logische mobiliteitskost en tot een maatschappelijk verantwoordelijke mobiliteitskeuze. Het aanrekenen van de reële vervoerskost, via het internaliseren van externe kosten, zal gebruikers ook meer doen nadenken over de noodzaak tot vervoer en over een duurzame en kostenefficiënte organisatie van hun transportstromen.

Om leegritten te voorkomen en de beladingsgraad te verhogen, en dus een meer efficiënt vervoer te bereiken, zullen activiteiten en goederenstromen op specifieke locaties worden geclusterd en gebundeld. Dit heeft heel wat positieve bedrijfseconomische en maatschappelijke effecten als gevolg. Om deze effecten te optimaliseren zullen distributiecentra op goed doordachte locaties worden ontwikkeld. Dit zal prioritair gebeuren daar waar een multimodale ontsluiting mogelijk is. Waar goederenstromen voldoende dik zijn, wordt multimodaal vervoer via de alternatieven haalbaar, meent minister Crevits.

De heer *Bart Martens* verklaart dat comodaliteit mooi klinkt maar mag niet verbergen dat, als de ruimte beperkt is, keuzes moeten gemaakt worden. Dat moet volgens het lid gebeuren volgens de voorrang van het STOP-principe. Op het vlak van de doorstroming van het openbaar vervoer is de beleidsnota trouwens weinig ambitieus. Er moet deze legislatuur niet alleen geëvalueerd worden maar men moet ook knopen doorhakken, stelt de heer Martens. Een verbeterde doorstroming zal trouwens de graad van kostendekking verhogen. Anderzijds waardeert hij dat niet zal worden gesnoeid in het aanbod en dat het tarievenbeleid sociaal blijft.

Comodaliteit is voor de *minister* een belangrijk principe waarbij maximaal wordt gestreefd naar een én-én-verhaal. De verschillende soorten vervoersmiddelen zijn complementair. Eventuele keuzes moeten bekeken worden in een ruimer kader zodat de verschillende modi goed op elkaar kunnen aansluiten. Het is niet zinvol een algemene regel te ontwikkelen voor te maken keuzes in concrete dossiers. Het is voor de minister belangrijk dat dit per concreet dossier bekeken wordt.

2.2.2. *Modal shift*

De heer *Filip Watteuw* koestert de grootste verwachtingen ten aanzien van de modal shift, het aanzetten van mensen tot het gebruik van duurzame mobiliteitsvormen. Ook dat is volgens hem minimaal uitgewerkt in de beleidsnota. Hij ziet vooral een klassieke autogerichte infrastructuurvisie.

Minister *Crevits* antwoordt dat de modal shift enkel kan gebeuren op basis van een geïntegreerd samengaan van stimulerende maatregelen enerzijds en remmende maat-

regelen anderzijds. Wat het personenverkeer betreft is er in de voorbije legislatuur volop geïnvesteerd in het openbaar vervoer en werden de prijzen laag gehouden. Zoals gezegd was dat een goeie zaak maar niet voldoende en soms heeft het zelfs een ietwat averechts effect waarmee zij verwijst naar de afname van fietsers ten voordele van openbaar vervoer in het woon-werkverkeer. Daarom wil zij volop investeren in fietsinfrastructuur en in het verkeersveiliger maken van de weginfrastructuur in het algemeen en de optimalisering van het Pendelfonds voor woon-werkverkeer enzovoort.

Wat het goederenvervoer betreft verwijst de minister naar de vele maatregelen die genomen worden om de binnenvaart te ondersteunen en te promoten (kaaimurenprogramma, ondersteuning containervervoer, ondersteuning palletvervoer, inzet van transportdeskundigen om de opportuniteiten van modal shift bij ondernemingen te onderzoeken en te implementeren enzovoort). Ook de federale maatregelen op het vlak van fiscaliteit inzake het woon-werkverkeer behoren hiertoe. De minister herhaalt dat enkel stimulerende maatregelen onvoldoende zijn. Andere prikkels die ingrijpen op de vraag dienen zich dan ook aan, zoals de slimme kilometerheffing.

2.2.3. *Alternatieven voor het wegverkeer*

Het is volgens de heer *Jan Roegiers* belangrijk dat mensen uitgedaagd worden om de auto aan de kant te laten en voor het openbaar vervoer te kiezen. Men kan moeilijk beweren dat de alternatieven voor het wegverkeer onvoldoende aan bod komen, meent de *minister*. Onder hoofdstuk 2 ‘Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur’ wordt evenwaardig aandacht besteed aan het wegnnet, het fietspadennet, het openbaar vervoernetwerk dat wordt uitgebouwd alsook aan het waterwegennet dat eveneens gericht wordt uitgebreid. Ook het principe dat centraal staat in de beleidsnota, namelijk comoditeit, benadrukt juist dat we slechts de vervoersketen kunnen sluiten als alle modi goed en complementair uitgebouwd worden.

Met de verwijzing in de beleidsnota naar het Masterplan 2014 van de waterwegbeheerders, dat de basis zal vormen voor de investeringen in de komende regeerperiode met betrekking tot de bevaarbare waterwegen, wordt zeer kort verwezen naar de aanzienlijke inspanningen die de Vlaamse Regering zal leveren om de missing links en bottlenecks op het waterwegennet weg te werken. “Mijn beleidsdomein zal een integrale aanpak nastreven en inzetten op de verschillende modi, met als doel de verschillende schakels complementair te maken en ze nog beter op elkaar in te laten spelen” betoogt de minister. Hierdoor worden de voordelen van de afzonderlijke transportmiddelen gecombineerd en ontstaan de meest concurrentiële logistieke ketens. Door het stimuleren van multimodaliteit, de clustering en bundeling van goederenstromen en het verder gericht promoten van de alternatieven, wil zij meer goederenstromen naar de alternatieven afleiden. Zij zet ook sterk in op een verbeterde en multimodale ontsluiting van de zeehavens, watergebonden bedrijventerreinen en op betere hinterlandverbindingen. Als alternatieven ziet de minister short sea shipping (SSS) voor het goederenvervoer maar ook bus, tram en fiets voor het personenvervoer.

2.2.4. *Het STOP-principe*

Het STOP-principe is uitdrukkelijk in het regeerakkoord opgenomen, maar wordt schijnbaar weggemoffeld in de beleidsnota, stelt de heer *Jan Roegiers*. Het is als belangrijk principe in elk geval niet voldoende verwerkt in de strategische en operationele doelstellingen. Waarom is dat zo naar de achtergrond verschoven en is de minister alsnog van plan het beleid eraan op te hangen?

Het STOP-beginsel wordt niet naar de achtergrond verwezen, antwoordt de *minister*. Integendeel zelfs: het is decretaal vastgelegd. Op grond van dit beginsel dient de volgende rangorde gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: de voetgangers, de fietsers, het collectieve vervoer, het individueel gemotoriseerde vervoer. Het principe is van

toepassing op iedereen die binnen Vlaanderen verantwoordelijkheden heeft inzake het mobiliteitsbeleid of de uitvoering ervan. Doorwerking vindt bijgevolg plaats in de mobiliteitsconvenants en in de toekomstige provinciale charters. Daarnaast wordt het STOP-principe vanzelfsprekend toegepast op de wegen die beheerd worden door het gewest.

2.2.5. Vereenvoudiging

Het valt de heer *Sas van Rouveroi* op dat onder het thema infrastructuur de minister ook het probleem van de traagheid van uitvoering aanraakt. De stilstand in Vlaanderen genereert gaandeweg een infrastructurele achterstand die de welvaart bedreigt. De heer van Rouveroi koestert hoge verwachtingen bij de parlementscommissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten en hij wil daar volop aan meewerken. Van de beleidsnota verwachtte het lid vooral een aantal aanzetten tot vereenvoudiging. Zo zijn er volgens hem te veel 'baasjes boven baasjes'. Hij vraagt de minister de werking van de provinciale auditcommissie (PAC) tegen het licht te houden. Ze ondergraaft dagelijks het gezag van de gemeentelijke begeleidingscommissies (GBC), meent het lid. Die verenigen alle partners op het lokale niveau en daar wordt naar compromissen gezocht die maar moeizaam bereikt worden. De provinciale auditcommissie doet ze dan vaak weer teniet en dat vindt het lid ongepast. Hij ziet de provinciale auditcommissies het liefst afgeschaft of minstens herleid tot louter een controleorgaan voor de procedure. In de veronderstelling dat dit zou gebeuren, hoopt de heer van Rouveroi dat de gemeentelijke mobiliteitsplannen dan de richtsnoeren voor alle andere sectoren kunnen worden.

De *minister* antwoordt dat in het kader van de evaluatie van het mobiliteitsconvenant inclusief de diverse modules, met het oog op de vereenvoudiging ervan, alle stappen in de procedure tegen het licht zullen worden gehouden. Zo ook zal de werking van de PAC's en GBC's geëvalueerd worden en zal bekeken worden hoe de werking verder kan worden geïntegreerd.

De cijfers over het onderuit halen op de PAC's van de binnen de GBC's bereikte consensus, wil de minister toch wat duiden. Over de jaren heen stelt zij een positieve trend vast. De feitelijke werking bewijst dat de afgelopen jaren voor het grootste deel van de dossiers de procedure zonder een negatief advies werd doorlopen. Gemiddeld worden op de provinciale auditcommissies in Vlaanderen jaarlijks tweehonderd infrastructuurprojecten besproken. 85% van die projecten worden conform verklaard. Tien percent worden voorwaardelijk conform verklaard, wat betekent dat er een nood is aan verfijning, vervollediging of verduidelijking van een aantal elementen. Meestal zijn die voorhanden maar onvoldoende opgenomen of verwerkt in het dossier. Dat kan dan ook relatief snel gebeuren zodat het project al op de volgende vergadering conform kan worden verklaard. Uiteindelijk zijn er gemiddeld jaarlijks slechts een tiental dossiers die niet conform worden verklaard. Meestal omwille van een van volgende redenen: de context is onvoldoende of geheel onjuist ingeschat, het project wijkt te sterk af van de geldende normen en richtlijnen of er wordt net een gebrek aan consensus vastgesteld.

In de vernieuwde omzendbrief MOW/2009/01 werden ook nog eens de rol en verantwoordelijkheden van de diverse commissies verduidelijkt en geherdefinieerd met het oog op een meer efficiënte werking. De basisfilosofie is gebaseerd op het betrekken van de lokale overheid in het Vlaamse mobiliteitsbeleid, het nastreven van een globale en gecoördineerde visie op mobiliteit, een gestructureerd overlegmodel met gelijke partners, en een sterke aandacht voor inhoudelijke en procesmatige kwaliteitscontrole.

Niet de provinciale auditcommissies maar het forum van de gemeentelijke begeleidingscommissies staat centraal voor de minister. Binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie staan het komen tot oplossingen en goede projecten en het verwerven van het draagvlak voor deze projecten centraal. In dit lokale overlegplatform zijn ook de niet-

gemeentelijke actoren actief aanwezig. De rol van de provinciale auditcommissie is anders. Daar worden de projecten die binnen de GBC tot stand komen, beoordeeld op vlak van conformiteit, consistentie en specificiteit. Hier ligt het accent op de (op)waardering van de kwalitatieve aspecten van de projecten, plannen en acties.

Het is mevrouw *Griet Smaers* opgevallen dat in de beleidsnota minister Crevits ook verwijst naar het realiseren en regionaliseren van alles wat met onroerend goed te maken heeft. Zo wordt er gedacht aan een eigen dienst of een beroep doen op landmeter-experts om de onroerendgoedzaken op regionaal niveau sneller te kunnen invoeren. In het ontwerp van programmadecreet ter begeleiding van de begroting 2010 (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 234/1*) wordt melding gemaakt van de oprichting van de dienst Vastgoedakten. In welke mate wordt het concept van de beleidsnota aan die dienst gekoppeld, vraagt mevrouw Smaers zich af.

De *minister* antwoordt dat de dienst Vastgoedakten ressorteert onder de bevoegdheid van de Vlaamse minister bevoegd voor Financiën en Begroting. In het kader van de oprichting van deze dienst, zal de Vlaamse Regering instrumenterende ambtenaren aanwijzen, bevoegd om akten op te stellen, te verlijden, er authenticiteit aan te verlenen en er uitgiften van af te leveren. Er is dus op dit vlak geen koppeling met de inschakeling van landmeters-experten. De inschakeling van deze laatsten wordt beoogd om de onteigeningsprocedure voor geplande infrastructuurwerken te verkorten door de achterstand bij de federale aankoopcomités zoveel als mogelijk terug te dringen door voorbereidende werkzaamheden, o.a. inzake opmetingen, te laten gebeuren door externe experts.

2.3. Vlot en veilig verkeer

2.3.1. Slimme verkeerslichten

Mevrouw *Annick De Ridder* ondersteunt het concept van de slimme verkeerslichten dat in de beleidsnota is opgenomen. Ze verwijst naar de resolutie van Open Vld uit de vorige legislatuur, maar vraagt de minister nog een stap verder te gaan dan een meting ad hoc per verkeerslicht en een groene verkeersstroom te creëren die gemanaged kan worden als groene golf. België loopt daarin achterop, hoewel de knowhow aanwezig is.

De *minister* verduidelijkt dat momenteel omzeggens alle verkeerslichten van het Vlaamse Gewest voertuigafhankelijk zijn. Dat betekent dat het groen licht voor een bepaalde tak (binnen bepaalde grenzen) verlengd wordt zolang er zich daar een aaneengesloten stroom van voertuigen blijft aanbieden. Dat wordt veelal verstaan onder ‘slimme (individuele) verkeerslichten’.

Verkeerslichten op een bepaalde as kunnen ook onderling gecoördineerd worden, waarbij getracht wordt om de voertuigen maximaal ‘in peloton’ bijna ongehinderd door een reeks opeenvolgende verkeerslichten te loodsen. Een dergelijke coördinatie is goed doenbaar in één richting (bijvoorbeeld ’s morgens stad in en ’s avonds stad uit). Een gelijktijdige coördinatie in beide richtingen is slechts met succes te realiseren indien aan bepaalde, nogal strikte voorwaarden is voldaan, afhankelijk van de onderlinge tussenafstand van de kruispunten, gelijke belasting in beide richtingen van het wegennet, de impact van een eventueel van toepassing zijnde voorrang voor het openbaar vervoer, variatie in de rijsnelheden enzovoort.

Tenslotte wordt er momenteel ook geëxperimenteerd met een zogenaamde ‘slimme netwerkaansturing’. Met dit systeem worden de verkeerslichten in een omschreven gebied aangestuurd door een computerprogramma. Bedoeling is om door de detectie van voertuigclusters de lichten te regelen zodat de som van de totale wachttijd in dit gebied zo miniem mogelijk wordt gehouden. Een eerste beperkt experiment in Leuven was in de

simulatiefase hoopgevend en er wordt nu gewerkt aan de opstart van een effectief proefproject. Ook in Antwerpen wordt geëxperimenteerd om proberen uit te maken welke versie – want verschillende firma's hebben een eigen variant – in welke omstandigheden de beste resultaten oplevert. De verschillende aanbieders van dergelijke systemen werken immers met verschillende systemen, zodat onderlinge vergelijkingen vaak nog moeilijk te maken zijn. Indien deze proeven succesvol zijn, zal dat principe kunnen worden uitgebreid tot een groot aantal kruispunten in heel Vlaanderen, aldus minister Crevits.

Mevrouw *Karin Brouwers* hoorde van dat proefproject met slimme verkeerslichten dat door de minister ooit is aangekondigd voor Leuven. Het gaat om dezelfde groepering die op de Louizalaan daarmee bezig is geweest, weet ze. Het gaat om een techniek waarmee gemeten wordt hoeveel auto's opgesteld staan achter de lichten. De techniek werkt met lichtenbeïnvloeding op basis van die gegevens en kan de filevorming danig verminderen. Gaat het project in Leuven nog door of niet, wil ze weten?

De *minister* geeft volgend antwoord. Op en nabij de N3 Tiensesteenweg te Leuven is er in 2009, bij wijze van proef, een simulatie gebeurd met een zogenaamde 'slimme netwerkaansturing' van een hele reeks verkeerslichten. Het was de bedoeling om na te gaan of een dergelijk systeem zijn belofte kon waarmaken om gelijktijdig aan het openbaar vervoer een gevoelig betere doorstroming te geven en het andere verkeer een iets betere doorstroming te bezorgen. Er wordt nu gewerkt aan de opstart van een effectief proefproject op het terrein.

2.3.2. *Woon-werkverkeer*

Het Pendelfonds werkt volgens mevrouw *Marleen Van den Eynde* niet goed en wordt ook niet gebruikt waarvoor het zou moeten dienen. Het lid heeft geleerd dat het op korte termijn geëvalueerd wordt. Ze leest ook over innovatieve proefprojecten. Wat houdt dat in? Volgens de *minister* wordt in concreto niet specifiek aan bepaalde projecten gedacht. Het initiatief is aan de bedrijven om projecten in te dienen bij het Pendelfonds. Projecten die vernieuwend zijn en waarvan tegelijkertijd een beduidend effect kan verwacht worden op de modale verschuiving zullen wel prioritair betoelaagd worden.

De heer *Bart Martens* erkent de moeilijkheidsgraad van de opdracht die de minister wacht om al de doelstellingen waar te maken. Hij vraagt zich echter stellig af of dat met de engagementen uit de beleidsnota überhaupt mogelijk is. Het lid bekijkt in die zin het aspect woon-werkverkeer waarvoor in het Pact 2020 zeer ambitieuze doelstellingen zijn opgelegd: veertig percent van dat verkeer zou tegen die tijd op een duurzame wijze moeten gebeuren. Het lid vraagt zich met de MORA af of men die zeer ambitieuze doelstelling zal bereiken met de voorliggende verbintenissen. Zo neemt de minister zich voor de cruciale bedrijfsvervoerplannen te zullen stimuleren, terwijl de federale beleidsnota affirmatief het Vlaamse en Waalse Gewest oproept om net als Brussel de opmaak van een reglementering te overwegen die de plannen verplicht in grote agglomeraties. Wat zijn de plannen van de minister? Wilt ze op de federale suggestie ingaan?

Het hangt er volgens de *minister* van af wat met bedrijfsvervoersplannen bedoeld wordt. Indien bedrijfsvervoersplannen geconcipieerd worden als sterk uitgesponnen studies met een actieplan als appendix en niet meer dan dat, dan heeft het geen enkele zin om bedrijfsvervoersplannen als zodanig wettelijk op te leggen. Een wettelijke verplichting heeft slechts zin indien dit betrekking heeft op het werkelijk uitvoeren van acties op het niveau van de bedrijven. Voor bepaalde acties is hiervoor wat studiewerk nodig maar dit hoeft niet noodzakelijk erg uitgesponnen te zijn. Een wettelijke verplichting in die zin betekent meteen ook een alerte overheid op alle niveaus (lokaal, regionaal en federaal) om deze bedrijfsacties te ondersteunen en symbiose te creëren en daardoor te laten renderen.

De minister laat haar administratie verder onderzoeken in welke mate verplicht opgelegde plannen al dan niet concrete meerwaarde kunnen bieden. Zij ziet alvast wel concrete meerwaarde in stimulerende maatregelen waaruit concrete acties voortvloeien en waarbij diverse partijen betrokken zijn. Naast de financiële ondersteuning vanuit het Pendelfonds, biedt ook module 15 bij het mobiliteitsconvenant extra mogelijkheden. Met die module verbinden de partijen (de lokale overheid, het gewest, andere partijen) zich ertoe flankerende maatregelen te nemen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. Voor deze module komen flankerende maatregelen in aanmerking die onder meer als doel hebben een planmatige aanpak te ondersteunen voor het wegwerken van mobiliteitseffecten, veroorzaakt door mobiliteitsgenererende actoren.

De heer *Peter Reekmans* vindt in de beleidsnota niets terug over het zoeken naar andere manieren om met files om te gaan. Waarom wordt er geen contact opgenomen met de sociale partners en wordt niet besproken hoe de flexibiliteit van de werktijden een forse rol kan spelen in het beperken van files?

De *minister* antwoordt dat mobiliteit in eerste instantie een afgeleide functie is, onder andere van de arbeidsorganisatie van de economie. Bijvoorbeeld zou zonder nachtschiften het openbaar vervoer efficiënter ingezet kunnen worden. Het is de mening van de minister dat op dit ogenblik reeds heel wat flexibele werktijden bestaan, zeker in de nog verder aan belang winnende tertiaire sector. Hieraan zijn trouwens ook grenzen als men de operationaliteit van de bedrijven en de overheidsinstellingen wil garanderen. Men moet het woon-werkverkeer ook niet als een geïsoleerd iets beschouwen: grenzen aan de flexibilisering worden ook door de noodzakelijk weinig flexibele schooltijdschema's opgelegd. Flexibilisering is ook niet steeds gunstig voor de mobiliteit: carpools wordt er bijvoorbeeld door bemoeilijkt. Wellicht zit hier nog wat speling op maar dit zal dan uit een eventueel overleg met de werkgevers en de werknemers moeten blijken.

2.3.3. Verkeersveiligheid

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt vast dat de federale overheid een taskforce Verkeersveiligheid heeft opgericht. Wat is de inbreng van de Vlaamse overheid daarin?

De Vlaamse inbreng in de federale task force Verkeersveiligheid moet op verschillende niveaus gezien worden, verduidelijkt de *minister*. Er is vooreerst de verkeersveiligheidsbeleid federaal – gewesten. Door de aanwezigheid van Vlaanderen in de task force kan afstemming bekomen worden tussen de federale initiatieven en de activiteiten in het kader van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Het initiatief maakt de bespreking mogelijk van dossiers die van belang zijn voor zowel federaal als de gewesten. Bepaalde verkeersveiligheidsdossiers (al dan niet gerelateerd met betreffende wetgeving) die zowel het federale niveau als de gewesten aanbelangen, worden binnen de task force besproken. Dat levert een vluggere doorstroming op van informatie en brengt eventuele knelpunten aan het licht op de verschillende beleidsniveaus. In het kader van dringende dossiers worden ad hoc-werkgroepen opgericht met federale en gewestelijke vertegenwoordiging, zoals bijvoorbeeld een werkgroep beroepsbekwaamheid van de bestuurders van de categorie C en D, en een werkgroep in het kader van de omzetting van de EU-richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (met onder meer de invoering van de verkeersveiligheidsaudits). In die dossiers is er op deze manier een nauwe samenwerking en afstemming tussen de federale overheid en de gewesten.

In de task force gebeurt ook een gezamenlijke opstelling van de kadernota verkeersveiligheid federaal in samenwerking met de gewesten. Een van de opdrachten van de task force verkeersveiligheid was het opstellen van een kadernota verkeersveiligheid. Door een

samenwerking tussen het federale niveau en de gewesten is men tot die kadernota Verkeersveiligheid gekomen, die werd opgesteld met het oog op de realisatie van de doelstellingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in 2015. Drie werkgroepen (werkgroep communicatie, werkgroep handhaving, werkgroep infrastructuur), met betrokkenheid van Vlaanderen, leverden input voor deze kadernota verkeersveiligheid, aldus de minister.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* noemt een goed ongefallenregistratiesysteem onontbeerlijk om een doeltreffend beleid te kunnen voeren. Het is een doorn in het oog dat Vlaanderen daar nog steeds niet over beschikt, meent ze. Er is in de vorige legislatuur een resolutie ingediend om een ongefallenanalysedatabank op te richten. Is daar iets mee gebeurd?

De *minister* wijst erop dat sinds 1996 de Vlaamse overheid de verkeersongevallengegevens afkomstig van het ADSEI (Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie) omzet in een ongefallen-GIS. Op die manier worden de gegevens gekoppeld aan de verkeersinfrastructuur en wordt het mogelijk om analyses en evaluaties te doen op het niveau van het wegennet. Zo worden aan de hand van de gelokaliseerde ongevalgegevens op systematische wijze de prioriteiten inzake heraanleg van het wegennet berekend op basis van de methodiek van de objectieve behoefteanalyse (OBA). Er wordt met andere woorden bepaald waar het wenselijk is verbeteringen aan de weginfrastructuur prioritair te laten plaatsvinden. Die informatie wordt meegenomen in de onderbouwing van het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De OBA-thema's betreffen onder meer 'Staat van de weg', verkeersveiligheid, fietsinfrastructuur, schoolomgevingen, doortochten. Concreet bekomt men dan prioriteiten in de rangschikking van bijvoorbeeld gevaarlijke punten en zones, die werden meegenomen in de uitvoering van het meerjarenprogramma van de aanpak van 800 gevaarlijke punten in Vlaanderen dat is gestart in 2003.

Daarnaast worden de gegevens gebruikt om een aantal thematische analyses te doen, zoals: ongevallen per kilometer gewestweg, ongevallen met motorrijders ter hoogte van vangrails, ongevallen met weersomstandigheden 'mist', ongevalrisico op het hoofdwegennet, ongevallen in schoolomgevingen, en ongevallen met vrachtwagens. De analyses die worden gepland zullen meer gericht worden op de doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan en het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat wordt opgemaakt.

Mevrouw *Annick De Ridder* verklaart dat Open Vld een partner wil zijn voor een grondige analyse van de ongevallen in Vlaanderen, maar zij zou niet graag zien dat er dubbel werk wordt geleverd. Op federaal niveau wordt een ongefalleninstituut opgericht in het kader van een veiligheidsbeleid. Mevrouw De Ridder pleit daarom voor goede samenwerkingsakkoorden tussen beide niveaus.

De *minister* repliceert door erop te wijzen dat Vlaanderen nog steeds niet beschikt over betrouwbare cijfergegevens in verband met verkeersveiligheid. Daardoor is het bijna onmogelijk om een evaluatie te maken van gerealiseerde projecten en beleid in het algemeen. De ongevallendata, zoals ze momenteel worden verzameld en verwerkt door het ADSEI – Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (FOD Economie – vroeger NIS), bereiken de Vlaamse overheid met een te grote vertraging, waardoor recente ongevalcijfers niet beschikbaar zijn. De minister streeft naar een verbeterde registratie van de ongevalgegevens en versnelde procedures om toegang te krijgen tot de ongevalgegevens. Het is belangrijk te kunnen beschikken over recente en betrouwbare verkeersongevallenstatistieken en op die basis verkeersongevallenanalyses te kunnen uitvoeren. Hierin

kadert ook de verdere uitbouw van het ongevallen-GIS, waarbij de aangeleverde statistieken gelokaliseerd worden zodat door de wegbeheerders gericht kan ingegrepen worden (onder meer bij de opmaak van de Objectieve Behoeftenanalyse door AWW).

De minister streeft naar eigen Vlaamse verkeersongevallenanalyse en -statistieken. Daarvoor maakt zij afspraken met andere overheden, sectoren en instellingen (ADSEI, BIVV, VSV, lokale en federale politie enzovoort) wat de toegang tot hun gegevens betreft. De eerste stappen daartoe worden momenteel gezet.

2.3.4. *Ecocombi's*

De heer *Filip Watteeuw* en mevrouw *Annick De Ridder* vragen de stand van zaken in verband met de ecocombi's, door de heer Watteeuw ook 'supertrucks' genoemd. Mevrouw De Ridder heeft daarover eerder een vraag om uitleg gesteld waarop de minister toen heeft geantwoord dat er tegen vandaag trajecten zouden zijn⁶. Heeft de minister intussen al concrete informatie daaromtrent?

De *minister* bevestigt dat er reeds enkele trajecten zijn bepaald die kunnen worden gebruikt voor het proefproject met de LZV's (Langere en Zwaardere Vrachtwagens). In totaal hebben 28 transportbedrijven, 36 hoofdroutes (al dan niet met zijtakken) voorgesteld. De voorgestelde routes werden geanalyseerd door de afdeling Verkeerskunde van het Agentschap Wegen en Verkeer, en door deze afdeling opgedeeld in drie verschillende groepen: 1. routes die volledig voldoen aan de gestelde eisen (14 routes behoren tot deze groep), 2. routes waarop er zich slechts beperkte problemen voordoen, of waar door het wegvallen van een zijtak het 'transportplan' in het gedrang kan komen (9 routes behoren tot deze groep), en 3. routes die niet voldoen aan de gestelde eisen (13 routes behoren tot deze groep).

De minister voert nu een laatste screening door om een definitief voorstel van proefproject(en) die ook rekening houden met het advies van de MORA inzake verkeersveiligheid en het vermijden van een reverse modal shift, aan de Vlaamse regering voor te leggen.

2.3.5. *Vrachtroutenetwerk*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* leest in de beleidsnota dat de minister het niet-lokaal zwaar vervoer en doorgaand verkeer uit dorpskernen wil weren. Wat meent de minister nog te doen behalve de elektronische vrachtwagensluizen installeren? Ze stelt immers vast dat gemeenten die zoiets willen realiseren, niet enkel veel politieke moed maar vooral ondersteuning van de politiediensten moeten hebben. Die zijn zo goed als allemaal onderbezet en verkeershandhaving wordt dan ook niet overal als prioriteit aanzien. De gemeente kan dan wel wensen dat er geen zwaar vervoer of veel verkeer door de kern komt, ze blijven wel komen. Mevrouw Van den Eynde ziet dan enkel nog heil in een verkeerscirculatieplan, waarbij door eenrichtingsverkeer in te voeren het verkeer gestuurd wordt. Ook daarmee wordt niet altijd het beoogde effect bereikt, stelt ze. Het ontbreken van belangrijke verbindingswegen blijft op die manier tot een grote overlast in dorpscentra leiden, besluit het lid. Hoe denkt de minister dat concreet aan te pakken?

De *minister* noemt de verkeersbordendatabank een belangrijke basis voor de uitbouw van het vrachtwagenroutenetwerk. De informatie die hierin vervat zit, is bijzonder nuttig voor de digitale kaartenmakers en gps-fabrikanten. Bovendien verwijst zij naar de studie voor de methodiek voor de uitbouw van een vrachtroutenetwerk zoals die nog verder wordt op punt gesteld en zeker naar wat men nog zal leren bij het opzetten van een aantal piloot-

6 *Hand. VI. Parl.* 2008-09, nr. C120 – OPE11, pp. 10-15.

projecten. Zonder te willen vooruitlopen op de resultaten van de studie denkt de minister dat zal moeten worden gezocht naar een gepast evenwicht tussen verschillende middelen en/of maatregelen. Hierbij kan, zonder dat dit een absolute of exhaustieve opsomming is, gedacht worden aan o.a. een aangepast signalisatieconcept, infrastructurele ingrepen zowel op het netwerk om het gebruik ervan te bevorderen als buiten het netwerk om het gebruik ervan te ontmoedigen, het beïnvloeden van sturende systemen zoals gps, communicatie naar doelgroepen, gebods- en verbodsmaatregelen inclusief de bijhorende handhaving.

2.3.6. *Intergemeentelijke samenwerking*

In de beleidsnota komt ook de intergemeentelijke samenwerking aan bod, ziet mevrouw *Griet Smaers*. Naar aanleiding van een aanbeveling van de VVSG en het feit dat de behoefte aan meer intergemeentelijke samenwerking rond mobiliteit zich laat voelen, bijvoorbeeld inzake het invoeren van tonnagebeperkingen en omleidingsplannen, vraagt het lid om voldoende aandacht voor gestructureerde samenwerkingsorganen in de gemeenten.

De *minister* acht intergemeentelijke samenwerking over een aantal mobiliteitsthema's, zoals de tonnagebeperkingen die dan verband houden met een problematiek van doorgaand vrachtverkeer, zeker ten zeerste gewenst. Intergemeentelijke samenwerking wordt dan ook vanuit diverse hoeken niet alleen gevraagd maar ook gestimuleerd en zo nodig ondersteund. Zo wordt in het regelgevend kader van de aanvullende reglementen, met name in de omzendbrief van 03 april 2009 gesteld: "Wanneer een ontwerp van aanvullend reglement een bovenlokaal effect heeft, moet de initiatiefnemende gemeente dan ook eerste met de betrokken buurgemeenten overleggen."

Met de 'Verkeersbordendatabank' biedt de minister gemeentes trouwens mogelijkheden om bij het uitwerken van een regelgevend kader zicht te hebben op de situatie in hun buurgemeenten, zodat zij bij de uitbouw van hun beleid daar reeds proactief rekening mee kunnen houden. Voorts is er de mogelijkheid voor gemeenten om hun mobiliteitsplannen geheel of gedeeltelijk intergemeentelijk op te stellen. Tot slot moeten zeker ook nog de mogelijkheden van de module 19 worden aangestipt, waarbij gemeentes met het gewest een verbintenis kunnen aangaan om "een studie te maken over een bovenlokaal mobiliteitsthema in overeenstemming met het (de) mobiliteitsplan(nen) van de omgeving".

Specifiek voor wat betreft de problematiek van het doorgaand zwaar vervoer kan ook nog worden verwezen naar de in de beleidsnota vermelde methodiek voor de uitbouw van een vrachtroutenetwerk. Het is de bedoeling dat gemeenten daarin een studiedraaiboek kunnen vinden voor de aanpak van deze problematiek. Door het opzetten van een aantal pilootprojecten wil de minister tevens de implementatie verkennen.

2.3.7. *Provinciale mobiliteitspunten*

Vervoersmanagement is een veelgehoorde term in de voorbije jaren, stelt de heer *Jan Peumans*, maar de vraag blijft voor hem of er ook veel mee is gebeurd. Hij vindt het wel positief dat de provinciale mobiliteitspunten als aanspreekpunt voor bedrijven kunnen gelden.

De *minister* preciseert dat de overeenkomsten met de provincies inzake de provinciale mobiliteitspunten lopen in principe nog tot 2012. Ondertussen werd het Mobiliteitsdecreet echter goedgekeurd waarin in provinciale charters wordt voorzien. Het is de bedoeling dat de bestaande overeenkomsten met wederzijdse goedkeuring worden opgeheven en overgegaan wordt naar de provinciale charters. Hierin wordt dan naast taakstellingen inzake fietsbeleid (fietsfonds en bovenlokaal fietsroutenetwerk) en (fiets- en ongevallen-)GIS ook

mobilitéitsmanagement opgenomen. In de provincie Antwerpen heeft de provincie samen met De Lijn een nieuwe entiteit opgericht inzake duurzame mobiliteit, met inbegrip van een loketfunctie, de Slimwegwinkel op het Rooseveltplein in Antwerpen. De huidige tendens van de andere provincies is zodanig dat zij deze integratie in een nieuwe entiteit zoals in Antwerpen niet wensen door te voeren. In die zin wordt dit concept dan ook verlaten.

2.3.8. Rekeningrijden

Mevrouw *Karin Brouwers* refereert aan de Klimaattop. Ze veronderstelt dat mobiliteit ook daar centraal staat en dan vooral hoe men ermee omgaat. De toenemende mobiliteitsvraag in een dichtbevolkte regio als Vlaanderen lijkt het lid geen gemakkelijke dobber om aan te pakken. Mensen thuis opsluiten is geen optie, stelt ze. Mobiliteit beheersen en vergroenen zijn de onmiskenbare uitgangspunten voor mevrouw Brouwers. Suggesties zoals 90 kilometer per uur op snelwegen en snel de kilometerheffing invoeren doen de ronde. Mevrouw Brouwers hoopt dat het proefproject rond kilometerheffing voortgang en vooruitgang kent. Dat moet op zijn minst kunnen, stelt ze, al wil de ene partij er verder in gaan dan de andere. De chips ontwerpen en in een aantal auto's inbouwen zal niet goedkoop zijn, waarschuwt ze nog.

De *minister* deelt mee dat binnen de Vlaamse Regering de afspraak werd gemaakt om alle aspecten inzake het objectief doorrekenen van de mobiliteitskosten, zoals de kilometerheffing voor vrachtwagens, de inhoudelijke ecologische hervormingen van de verkeersbelastingen en het proefproject inzake kilometerheffing voor personenvoertuigen gecoördineerd uit te werken. Hiervoor werd een ambtelijk coördinatiecomité opgericht. Het zal tegen begin maart een plan van aanpak uitwerken.

Volgens de heer *Bart Martens* garandeert de groepering van logistiek en distributie op nieuwe terreinen niet dat het vrachtverkeer overstapt op spoor of binnenvaart. Men zal daartoe moeten werk maken van een prijzenbeleid, met inbegrip van een snelle kilometerheffing voor vrachtwagens. De sp-a-fractie vindt dat de regering niet tot 2013 hoeft te wachten. In welke mate kan de invoering effectief vervroegd worden en daarmee gelijk sporen met Nederland?

Volgens de *minister* moet de invoering van een slimme kilometerheffing zorgvuldig gebeuren, dit met het oog op een vlekkeloze overgang naar een duurzamere beprijzing die beter rekening houdt met het gebruik en de externe kosten verbonden aan het gebruik. Zorgvuldigheid is hierbij belangrijker dan snelheid. Het systeem moet in een keer goed werken, anders is er een groot probleem.

Mevrouw *Annick De Ridder* herhaalt dat voor Open Vld de slimme kilometerheffing absoluut kostenneutraal moet zijn. Dat is in de beleidsnota niet expliciet zo opgenomen.

De *minister* deelt dat standpunt niet. Het doel van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens is niet prioritair dat zij kostenneutraal is. Bedoeling is een aantal externe kosten meer door te rekenen zoals de ecologische prestatie van het voertuig en het tijdstip waarop men rijdt. Voor slimme transportbedrijven die anticiperen en innoveren via hogere beladingsgraden, effectiever tijdstip- en routekeuze en inzet van milieuvriendelijker voertuigen of modi zal een slimme kilometerheffing kostenverlagend zijn. Voor de gehele samenleving zullen de externe kosten verminderen. Uiteraard zal er bij de prijszetting tevens rekening moeten gehouden worden met de competitiviteit van onze economie ten overstaan van het buitenland, aldus minister Crevits.

2.3.93 Telematica

Op pagina 20 van de beleidsnota leest de heer *Jan Peumans* dat Vlaamse steden en gemeenten met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken afspraken kunnen maken om

gezaamenlijk aan dynamisch verkeersmanagement (DVM) te doen. Welke initiatieven heeft de minister in het kielzog?

De heer *Sas van Rouveroij* leest op pagina 19 van de beleidsnota dat er meer investeringen komen in een dynamisch verkeersbeheer. Het lid vraagt om de administratie te laten meedenken met de grote steden en vooral alle centrumsteden die in de nabijheid van grote snelwegen liggen. De verkeersgeleidingssystemen moeten mee geïmplementeerd worden op het hoofdwegennet en kunnen aansluiten op de door de minister vooropgestelde portieken. Zowel voor Gent als Antwerpen blijkt het zeer moeilijk om een verkeersgeleidingssysteem toe te passen omdat er voor de integratie van de snelwegen altijd problemen de kop opsteken. De mobiliteit van dergelijke steden optimaal beheersen vereist dat bestuurders al vroeg informatie en keuzes krijgen. Sinds enkele maanden is er trouwens een structurele ochtendfile bijgekomen, informeert de heer van Rouveroij, namelijk tussen Wetteren en Merelbeke. De spiksplinternieuwe dynamische borden tussen Gent en de Franse grens vindt het lid geweldig, maar hij wil dat de minister vermijdt dat ook rond Gent een structureel fileprobleem ontstaat.

De *minister* antwoordt dat de autosnelwegen in het grootstedelijk gebied Antwerpen zijn uitgerust met systemen voor dynamisch verkeersmanagement. Dergelijke infrastructuur is in opbouw te Gent. Het DVM-plan vormt de basis op deze instrumenten verder uit te rollen op het autosnelwegennetwerk. Vooral in de grootstedelijke gebieden is er sterke interactie tussen het wegverkeer op het autosnelwegennetwerk en het wegverkeer op het onderliggend wegennetwerk. De scenario's voor DVM op beide wegennetwerken moeten in elkaar ingrijpen. Dit vergt overleg met diverse partners die betrokken zijn bij de dynamische verkeersgeleiding in en rondom grootstedelijke gebieden. Volgens de beschikbaarheid van DVM-instrumenten langs deze wegennetwerken zal overleg worden gepleegd met de betrokken actoren.

De heer *Sas van Rouveroij* vindt het weren van niet-lokaal zwaar verkeer uit dorpskernen een goed idee en hij refereert aan het proefproject in Rieme met de elektronische vrachtwagensluizen. Hij stelt voor dat het concept, bij goede resultaten, over heel Vlaanderen wordt uitgerold. Dat laat toe de vrachtwagens die tot het bedienend verkeer behoren wel in de dorpskernen toe te laten.

De minister legt uit dat er tot op heden geen andere locaties zijn vastgelegd waar een digitale vrachtwagensluis zal komen. Er is wel veel interesse van de Gentse Kanaalzone die op gemeentelijk vlak overweegt om nog enkele dergelijke installaties te plaatsen in Rieme, Doornzele/Langerbrugge, Oostakker, Desteldonk/Sint-Kruis-Winkel en Zelzate. Met de financiering van de vrachtwagensluis van Rieme was het in eerste instantie mijn bedoeling om een goede inschatting te kunnen maken van de kosten van dergelijk systeem. Nu er hier voldoende zicht op is, zullen de gemeentes zelf voor de financiering moeten zorgen voor dergelijke installaties op wegen die onder hun beheer ressorteren.

De intentie om te investeren in een innovatief systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding, op pagina 16 van de beleidsnota, om de vlote doorstroming van het openbaar vervoer te verzekeren, doet de wenkbrauwen fronsen bij de heer *Peter Reekmans*. Hij hoopt ten stelligste dat dit geen vervolg op de vrije busbanen wordt, waarmee het andere verkeer nog meer wordt stilgelegd en dat de rekening doet betalen van soms halfvolle bussen die wel voorrang krijgen. Meteen hoopt hij ook op een grondige evaluatie van die vrije busbanen.

De *minister* antwoordt dat in de beheersovereenkomsten van de Vlaamse Regering met De Lijn en met AWW is vastgelegd dat jaarlijks “de werking van een derde van de verkeerslichten langs gewestwegen wordt geëvalueerd en bijgestuurd opdat, door middel van verkeerslichtenbeïnvloeding, de voertuigen van de maatschappij niet worden vertraagd door -een roodfase waarvoor- ze moeten stoppen of afremmen”. In de praktijk is het veelal zo

dat een beperkt aantal voertuigen van het openbaar vervoer individueel een belangrijke tijdswinst boekt, en dat de extra wachttijd voor het grote aantal andere voertuigen zeer beperkt is.

Bij een klassieke verkeerslichtenbeïnvloeding blijft de totale capaciteit (uitgedrukt in aantal voertuigen per uur) van het kruispunt nagenoeg ongewijzigd of vermindert slechts licht. Concreet betekent dit dat wanneer een bepaalde richting meer groentijd krijgt, dit onvermijdelijk tot gevolg heeft dat de andere richting minder krijgt. Door de verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer zal de totale capaciteit van het kruispunt, uitgedrukt in (vervoerde) personen per uur in de regel, wel stijgen. Bij de meest geavanceerde verkeerslichtenbeïnvloeding (de zogenaamde ‘slimme netwerkaansturingen’) waarmee thans een proef voorbereid wordt, vergroot in principe de totale doorstroomcapaciteit wel. Hierdoor kan een gevoelige vermindering van de verliestijd voor elk voertuig van het openbaar vervoer in principe samengaan met zelfs een (beperkte) verbetering van de doorstroming voor de andere voertuigen.

2.3.10. Autodelen

De schroomvalligheid van de beleidsnota over autodelen, verbaast de heer *Sas van Rouveroy*. Het wordt enkel aangehaald in het kader van het ontsluiten van bedrijventerreinen, op pagina's 27 en 53. Dat is een miskennen van het werkelijke potentieel, stelt hij. Eén Cambio zou zeven tot acht privéwagens vervangen. Autodelen vergroot zodoende de verkeersleefbaarheid en bestrijdt tegelijk mee de vervoersarmoede. Dat lijkt het lid op zichzelf al een thema dat aandacht verdient en die niet krijgt in de beleidsnota. Mensen die aan autodelen doen blijken ook meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dat lijkt een contradictie omdat mensen doorgaans auto-impliciet denken vanuit het zogenaamde voorruitperspectief. Autodelen doorbreekt die geconditioneerde houding, meent de heer van Rouveroy. Hij vraagt om meer aandacht voor autodelen, maar niet enkel voor een door de overheid georganiseerd systeem. Cambio is overgenomen door De Lijn en de NMBS zou er een participatie in nemen van 25 percent en Cambio-plaatsen voorzien rond grote stations. Het lid vraagt vooral kansen en zuurstof voor privé-initiatieven, omdat die nauwer kunnen aansluiten op de reële behoeften van de klant. Wat is trouwens de kostendekkingsgraad van Cambio, wil hij nog weten.

De *minister* maakt bekend dat de kostendekkingsgraad van Cambio honderd percent is. Cambio is niet afhankelijk van structurele financiering vanwege de overheid en is dus zelfbedruipend. Vanuit De Lijn is enkel in een beperkt communicatiebudget voorzien. Voor kleinere steden loopt er nu wel een proefproject waarbij regionale en lokale overheden zich garant stellen voor de financiering van de opstartfase. De eerste bevindingen hiervan zijn relatief positief en tonen aan dat deze ondersteuning minimaal kan zijn (in Oostende zo goed als nihil, in Turnhout toch wel beperkte bijdrage nodig maar dit project is ook nog maar heel recent opgestart).

Dat het autodelen onder de noemer van openbaar vervoer is geplaatst, vindt mevrouw *Karin Brouwers* vreemd. Dat de minister er dan ook nog de bedrijventerreinen aan koppelt, ook. Ze stipt aan dat in Leuven het aantal autodelers alsmaar toeneemt en dat het voornaamste gebruik voor winkelbezoek één keer per week dient. De mogelijkheden van autodelen lijken haar zwaar onderschat. Het idee van voorbehouden plaatsen kan ook doorgetrokken worden, meent het lid.

De *minister* preciseert dat op dit ogenblik autodelen ondersteund wordt door het aandeelhouderschap van De Lijn bij Cambio en door ondersteuningscontracten voor de vzw Autopia die het particuliere autodelen (dus niet met een coördinerende en dienstverlenende organisatie zoals Cambio) ondersteunt. Hiernaast loopt een overeenkomst met

Cambio om autodelen ook in wat kleinere steden trachten te introduceren (samen met de betrokken steden). De minister verwijst hier naar het contract met Cambio inzake de experimenten te Oostende en te Turnhout.

De federale wetgeving is ondertussen zo aangepast dat het verlenen van specifieke en gratis parkeerplaatsen op het openbaar domein door de gemeenten mogelijk is gemaakt. Of dit werkelijk gebeurt is dus het resultaat van het overleg tussen Cambio en Autopia en de gemeente in kwestie. De minister verklaart zich bereid om overleg te plegen met het federale niveau om ook daar autodelen te begunstigen met fiscale stimuli en ook om de autodeelparkeerplaatsen eenzelfde juridisch statuut te geven als gereserveerde parkeerplaatsen voor gehandicapten. Er zijn immers nog onvoldoende mogelijkheden om af te dwingen dat plaatsen ook vrijgehouden worden; er kan bijvoorbeeld bij foutparkeren op de voorbehouden parkeerplaats niet weggesleept worden waardoor er vaak problemen optreden en standplaatsen eigenlijk een zwakke schakel zijn in het systeem. In – naar schatting – 95% van de gevallen dat een reservatie misloopt heeft dat te maken met een plaats die bezet was door een foutparkeerder en daardoor de Cambio-wagen dus elders staat dan gewenst en verwacht.

2.3.11 Taxi's

De taxisector sluit naadloos aan op het concept van autodelen en krijgt volgens de heer *Sas van Rouveroy* veel te weinig aandacht in de beleidsnota. Het is een zwaar onderschatte factor voor vernieuwende efficiënte mobiliteit. De taximarkt wordt volledig afgeschermd, beweert het lid. De overheid bepaalt wie mag rijden, wat het aanbod is en ook de prijs. De sector zelf vraagt om die bescherming, maar de minister mag daaraan niet toegeven. Er zijn in vele stedelijke omgevingen te weinig taxi's, juist omdat de modaliteiten van het taxirijden en taxivervoer niet gunstig zijn. Het lid wijst op de talloze grote steden internationaal die alleen maar overleven op een gigantisch taxinetwerk. Het bedroeft de heer van Rouveroy dat de minister niet meer inzet op de enige vervoersmodus die echt van deur tot deur werkt.

Volgens de *minister* heeft de Vlaamse Regering die problemen al in 2003 onderkend tijdens de opmaak van het uitvoeringsbesluit. Uit de analyse van de taxiproblematiek bleek dat er inderdaad onvoldoende aanbod aan taxi's en te weinig variaties in de prijzen was. Maar de oorzaak van deze gebreken lag vooral bij de gemeenten. Niet alleen werden vergunningen eerder arbitrair toegekend, ook het aantal taxivoertuigen werd artificieel laag gehouden. En de gemeenten stonden maar twee tarieven toe.

De Vlaamse Regering heeft die problemen op de volgende manier aangepakt. Enerzijds door een spil in te voeren voor het aantal taxivoertuigen in de gemeente, de zogenaamde norm voor het aantal taxi's in de gemeente, met name één taxi per duizend inwoners. Is de spil niet bereikt, dan moet de gemeente de vergunningsaanvraag goedkeuren, op voorwaarde dat de aanvraag volledig en regulier is. Is de spil wel bereikt, dan wordt de aanvraag op een wachtlijst geplaatst. In dat geval diende de regulering voor een correcte aflevering van de vergunning op basis van een objectief criterium. De regulering is zeer soepel omdat de gemeente zelf een zekere afwijking – maximum twintig percent meer of minder – van de standaardnorm kan bepalen. De gemeente kan zelfs verder gaan maar dan is ook het akkoord van de minister nodig.

Anderzijds is door in het Taxibesluit te expliciteren dat er heel wat tarieven of tariefsystemen mogelijk zijn, veel meer mogelijkheden gecreëerd. Dat wordt wel beperkt doordat de meeste exploitanten nog rondrijden met taximeters die slechts twee tarieven aankunnen. Aangezien het systeem zeer soepel is, is het niet nodig om de regelgeving aan te passen. Integendeel, door het schrappen van die bepalingen zou het omgekeerde bekomen worden.

Het grote probleem momenteel is dat het aantal taxi's dat is uitgerust met de na de overgangperiode vereiste taxameter en/of randapparatuur slechts op twintig tot dertig percent van de totale taxivloot wordt geschat. Om de installatie van de vereiste apparatuur geordend te laten verlopen, zowel voor de installateurs als voor de taxi-exploitanten, de markt niet te ontwrichten en de taxi-exploitanten toe te laten de financiële investering te spreiden, stelde de minister aan de Vlaamse Regering voor om de overgangstermijn voor de installatie van de randapparatuur nog een laatste keer met zes maanden te verlengen. Om het resterende deel van de taxivloot dat nog niet uitgerust is met geschikte randapparatuur toe te laten hun taxameters aan te passen, zijn er immers nog enkele maanden tijd nodig.

Op 18 december 2009 hechtte de Vlaamse Regering haar definitieve goedkeuring aan het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 79, 80 en 83 van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. Hiermee wordt de overgangstermijn voor de installatie van de taxi's met randapparatuur verlengd tot 30 juni 2010. Op 8 oktober 2009 is er met drie arresten van de Raad van State bovendien een einde gekomen aan de vernietigingsprocedures die de FOD en GTL hadden ingeleid tegen het Taxi-besluit van 18 juli 2003. De Raad van State verwerpt de beroepen en maakt hiermee dus een einde aan de jarenlange juridische onzekerheid. Belangrijk hierbij is dat de Vlaamse bepalingen omtrent de taxameter de bevoegdheidsverdelende regels niet schenden. Daarnaast stelt de Raad van State ook uitdrukkelijk dat het federale MB maximumprijzen niet geldt in Vlaanderen, wat een cruciaal punt is in de discussie of forfaitaire tarieven al dan niet mogen worden geïnstalleerd.

Deze drie uitspraken van de Raad van State werken met andere woorden een van de laatste knelpunten weg om het Vlaamse Gewest toe te laten een volwaardig taxibeleid te voeren op basis van een digitale taxameter waarin een uitgebreid tariefsysteem kan worden geprogrammeerd. Tijdens de nieuwe overgangperiode zal er aan de Vlaamse Regering nog een besluit worden voorgelegd om een aantal technische bepalingen die zijn opgenomen in het Taxibesluit omtrent de taxameter en de randapparatuur aan te passen aan de reële mogelijkheden van de apparatuur die nu op de markt wordt gebracht, zodat er daarna door de steden en gemeenten een volwaardig taxibeleid kan worden gevoerd. Bovendien zal in het voorjaar van 2010 ook de gegevensbank Centaurus (Communicatieplatform voor de Vlaamse taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder) die in samenwerking met de VVSG en de gemeenten afgerond wordt, in productie komen.

Het blijft de bedoeling om van het Taxibesluit een duidelijk werkinstrument te maken voor alle actoren in de ganse sector, aldus minister Crevits. Van de taxisector wordt dan ook verwacht dat het voertuigenpark tegen 1 juli 2010 in overeenstemming is gebracht met de bepalingen van het Taxibesluit.

2.3.12. *Motorrijders*

De heer *Peter Reekmans* stelt zich vragen bij de samenstelling van de MORA en ziet daar onder meer veel mensen uit de belangengroeperingen en de milieuverenigingen, maar ook de vertegenwoordigers uit de autosector. Hij mist vooral een vertegenwoordiging van de motorrijders. In een evaluatie van de MORA heeft minister Crevits nog niet voorzien, weet het lid. Dat lijkt hem toch een goed idee.

Volgens de minister staat het de MORA vrij om vertegenwoordigers van motorrijders te betrekken in hun werking en werkgroepen. Zo kan hun inhoudelijke inbreng gevaloriseerd worden. De formele samenstelling van de MORA wijzigen is enkel mogelijk via wijziging

van het decreet: zowel het aantal leden als de evenwichtige (man-vrouwverhouding) verdeling ervan ligt vast bij decreet.

2.3.13. *Onderwijs verkeersreglementering*

De heer *Jan Peumans* vraagt dat de minister het onderwijs zou ondersteunen om de jeugd de basisbeginselen van de verkeersreglementering bij te brengen.

Minister *Crevits* antwoordt daarop de mobiliteits- en verkeerseducatie maximaal te willen integreren in het onderwijs. Een belangrijke rol is hierbij weggelegd voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Zoals opgenomen in de begroting voorziet de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid 5.384.000 euro voor de VSV. Een bedrag van 1.527.000 euro is bestemd voor de decretale basiswerking van de VSV. De rest (3.857.000 euro) is bestemd voor de uitvoering van ‘Rijbewijs op school’, het proefproject ‘Start to drive’ maar ook voor een duidelijke duurzame mobiliteitseducatie in basis en secundaire scholen.

Het aanbod van de VSV kan onderverdeeld worden in de volgende onderdelen: publicaties (handleidingen en brochures), navormingen voor leerkrachten, en initiatieven voor leerlingen/jongeren en praktijkgericht materiaal. Dat er absoluut nood is aan verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs bewijzen de cijfers. In Vlaanderen situeren de pieken in verkeersonveiligheid zich in of net na het secundair onderwijs. Op een moment dat jongeren de overstap maken van het in de buurt gelegen basisschooltje naar de verdere gelegen secundaire school en hiervoor op een zelfstandige manier gebruik gaan maken van andere verkeersmodi worden ze wat betreft verkeers- en mobiliteitseducatie niet meer begeleid.

Daarom heeft de minister de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) gevraagd om ter vervanging van het geschrapte project ‘Duurzaam naar school’ – voorheen gefinancierd door het Departement Onderwijs – een alternatief uit te werken om zo het aanbod voor verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs uit te breiden en te operationaliseren. In tegenstelling tot het basisonderwijs zijn er voor deze doelgroep momenteel heel wat remmende elementen die het invoeren van verkeers- en mobiliteitseducatie in de school en de klas bemoeilijken.

Bovendien zal de VSV vanaf september 2010 beschikken over een gloednieuwe Mobibuzz die specifiek bedoeld is voor de tweede graad van het secundair onderwijs. De Mobibuzz kende een groot succes met de interactieve mobiele tentoonstelling op wielen en kent hierbij een vervolg gericht naar het onderwijs.

Naast de activiteiten van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde is er de mogelijkheid om had hoc een aantal specifieke projecten te financieren. Een recent voorbeeld hiervan is de Zeppekit van Zebra vzw. Dit is een trolley met materialen om op school te werken rond een verkeersongeval. Ze komen van pas wanneer een kind slachtoffer werd van een verkeersongeval. Er kan ook preventief gewerkt worden met de Zeppekit. Andere voorbeelden zijn de educatieve animatieserie Zeppe en Zikki van het Levenslijn Kinderfonds. Die animatiereeks heeft tot doel kinderen bewust te maken van de gevaren in het verkeer én hen aan te sporen om zich veilig te verplaatsen.

2.3.14. *Diensten aangepast vervoer*

De heer *Tom Dehaene* vraagt hoe de minister de diensten aangepast vervoer wil ondersteunen. De *minister* antwoordt dat thans het overgrote deel van de diensten voor het aangepast vervoer worden gesubsidieerd door Gelijke Kansen. Binnen het beleidsdomein

Mobiliteit voert De Lijn momenteel wel een proefproject uit in de provincie Limburg, maar dit dient nog verder geëvalueerd te worden. Alleszins blijkt uit gesprekken met verschillende organisaties, die met aangepast vervoer begaan zijn, er nog diverse afstemmingsmogelijkheden met de Lijn zijn en de minister wil de verschillende partijen hier rond de tafel brengen.

Er zijn ook alternatieven mogelijk. Vorig jaar heeft de vzw ENTER, het Vlaamse Expertisecentrum Toegankelijkheid, een grootschalig onderzoek naar een organisatievorm voor de diensten aangepast vervoer voor het volledige Vlaamse Gewest gevoerd. Zoals in de beleidsnota is aangekondigd, zal de kostprijs voor het globale systeem berekend worden, inclusief het potentieel aan verplaatsingen. Bovendien moet er ook geschat worden wat de kostprijs op middellange en lange termijn zal bedragen. Daarnaast zullen ook nog bijkomende voorstellen voor een organisatiestructuur op Vlaams niveau uitgewerkt worden. Met een tweede proefproject zal het principe van het grootschalige onderzoek van ENTER in de praktijk omgezet worden. De uitwerking van de organisatievorm zal in samenwerking gebeuren met de minister van Welzijn en de middenveldorganisaties. De uiteindelijke bedoeling is gebiedsdekkend, complementair en geïntegreerd vervoer voor personen met beperkte mobiliteit te organiseren.

2.3.15. Reisinformatie

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* leest in de beleidsnota dat de minister in het kader van vervoersmanagement vooropstelt dat de weggebruiker voor elke verplaatsing een volledig beeld moet kunnen krijgen van wat het mobiliteitssysteem te bieden heeft en zodoende de meest geschikte transportmodus kan kiezen. Kan de minister dit wat meer toelichten?

Minister Crevits verduidelijkt dat in de huidige situatie de burger nog te veel reisinformatie krijgt vanuit het oogpunt van een bepaalde modus. We moeten zeker ook op dit vlak werken aan comodaliteit. De minister is er immers van overtuigd dat we de burger ook moeten kunnen informeren over de bestaande keuzes aan reisweg, modus en zelfs combinatie van modi. Het moet zelfs de ambitie zijn om dergelijke informatie afhankelijk te maken van parameters zoals het moment van de verplaatsing, het tijdstip van de dag, de heersende verkeersomstandigheden, het doel van de verplaatsing enzovoort. Het op deze manier bevorderen van de comodaliteit zou zowel langs de weg als voor aanvang van de verplaatsing kunnen plaatsvinden.

3. Openbaar vervoer

3.1. Mobiliteitsvisie 2020

Het ontgoocht de heer *Filip Watteeuw* dat de beleidsnota vermeldt dat het Mobiliteitsvisie 2020 nog slechts tot een leidraad wordt herleid. Hij zou graag de doelstellingen uitgevoerd zien en hoopt daarvoor enige garanties te krijgen van de minister. De heer *Watteeuw* vindt bijvoorbeeld de verwijzing naar must have-projecten te vaag. Zal, naast het garanderen van basismobiliteit, ook het netmanagement volwaardig uitgebouwd worden? De heer *Jan Peumans* is van oordeel dat de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn – die nooit een officieel document is geworden – opnieuw op tafel moet komen in de commissie. Dan moet duidelijk worden hoe de Vlaamse Regering ermee wil omspringen.

Een bespreking in de commissie behoort evident tot de mogelijkheden, antwoordt de minister.

De Mobiliteitsvisie 2020 zou de basis moeten vormen voor de optimalisering van het openbaar vervoersnetwerk en dus ook voor de uitbreiding. Die omvat een uitbreiding van het tramnet met 800 kilometer, 33 nieuwe tramlijnen en 41 buslijnen. Nergens vindt mevrouw *Annick De Ridder* indicaties over wat dat betekent aan investerings- en exploitatiekosten.

Het zou een verviervoudiging van het exploitatiebudget vergen en met de vooropgestelde besparing van veertig miljoen euro is dat een utopie, besluit ze.

De Mobiliteitsvisie 2020 is een blauwdruk voor het wensnet op het vlak van openbaar vervoer, verklaart de *minister*. Tijdens deze legislatuur wordt dit als uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen genomen. Uiteraard is de realisatie van de erin vervatte projecten afhankelijk van enerzijds maatschappelijk draagvlak en anderzijds de beschikbaarheid van de nodige budgetten. Er moet op worden gewezen dat een flink deel van de kosten die samenhangen met Mobiliteitsvisie 2020 investeringskosten zijn en maar in mindere mate exploitatiekosten. Het is belangrijk dat op middellange termijn het perspectief wordt behouden op een verdere uitbouw van duurzame mobiliteit en openbaar vervoer in het bijzonder. De vraaggestuurdheid van die uitbouw is daarbij wel een absolute voorwaarde. Gezien de actuele budgettaire situatie betekent dit wel dat het opnieuw aanknopen met een groepspad eerder in de tweede helft van de legislatuur zal te situeren zijn.

3.2. *Basismobiliteit – netmanagement*

Mevrouw *Annick De Ridder* gaat diepgaand in op de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. De exploitatiedotatie van De Lijn is in de laatste tien jaar zo goed als verdrievoudigd, weet het lid. In 1999 bedroeg ze 311 miljoen euro en in 2009 was dat al 850 miljoen euro. De investeringsdotatie verdubbelde van 86 miljoen euro naar 157 miljoen euro. Daartegenover tonen de meest recente cijfers van 2006 dat het aandeel van busvervoer slechts is toegenomen met amper 1,3 percent is toegenomen, van 10,2 naar 11,5 percent. Dat beslaat het totale percentage dat het openbaar vervoer inneemt in het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen. De combinatie van een overheidsdotatie met de stagnerende eigen vervoersinkomsten leidde tot een halvering van de kostendeckingsgraad, licht het lid toe. In 1999 bedroeg die nog 29,2 percent, in 2009 lag die tussen 14 en 14,5 percent. Het decreet basismobiliteit en het gratis vervoer leggen volgens mevrouw De Ridder een zware hypotheek op de Vlaamse begroting en de werking van De Lijn terwijl er nauwelijks een effect is op het verplaatsingsgedrag van de Vlaming. De benchmark maakte duidelijk dat andere regio's meer vraaggericht werken dan aanbodgericht en verder is niet duidelijk welk effect prijszetting heeft op het gedrag van de gebruiker. Dat moet worden onderzocht, stelt mevrouw De Ridder, want men is er te lang van uitgegaan dat gratis als vanzelfsprekend ook meergebruik tot gevolg heeft.

Open Vld zou andere klemtonen leggen. In de eerste plaats zou de focus liggen op meer efficiënt vraaggericht openbaar vervoeraanbod. Minister Crevits haalt zelf in de begroting en de beleidsnota aan dat zeventig percent van de vermindering van veertig miljoen euro in de exploitatiedotatie van De Lijn gerealiseerd kan worden door een optimalisering van de planning en een herziening van de reële vraag volgens het principe van de communicerende vaten. Tegelijk wordt het principe van de basismobiliteit nergens in vraag gesteld, stipt mevrouw De Ridder aan. De goede bedoelingen van de minister zijn niet realistisch zolang dat niet gebeurt, stelt ze. Het Rekenhof heeft bevestigd dat de kost van de basismobiliteit een van de primaire oorzaken is van de sterk toegenomen exploitatiekosten. De bedragen die met de invoering ervan gepaard gingen zijn niet afzonderlijk geregistreerd in de budgetten en rekeningen van De Lijn en het aandeel in de totale exploitatiekost kan daarom moeilijk worden bepaald, gaat mevrouw De Ridder verder. De Lijn lijkt uit te gaan van een continuïteit van het beleid en de investeringen in rollend materieel. De kosten van de basismobiliteit worden door De Lijn ervaren als een verworven recht, stelt het lid. Zal de minister enkel die exploitatiebudgetten uit de basismobiliteit behouden waarnaar voldoende vraag is en de overige projecten herschikken naar openbaar vervoer-auto's, taxicheques en dies meer? Open Vld is ervan overtuigd dat met dergelijke projecten dezelfde dienstverlening gegarandeerd kan worden, maar op een meer efficiënte manier. Dat vergt wel een aanpassing van de kredieten voor basismobiliteit.

Minister Crevits geeft aan de focus te willen verleggen naar het netmanagement zodat het aanbod meer vraaggestuurd verloopt, wat Open Vld waardeert. Toch betreurt de fractie dat dit bovenop het aanbod basismobiliteit terwijl het dat zou moeten vervangen. Is de minister ertoe bereid de projecten basismobiliteit met lage bezettingsgraad te vervangen door netmanagement om efficiëntiewinst te realiseren in plaats van het bovenop het bestaande aanbod te doen?

De heer *Jan Roegiers* vreest daarentegen een vermindering van het aanbod basismobiliteit. Mevrouw *Karin Brouwers* meent dan weer dat efficiëntiewinst in eerste instantie toch zal moeten gezocht worden in gesleutel aan het aanbod.

Het ontgoochelt de heer *Filip Watteeuw* dat de beleidsnota vermeldt dat het Mobiliteitsvisie 2020 nog slechts tot een leidraad wordt herleid. Hij zou graag die doelstellingen uitgevoerd zien en hoopt daarvoor enige garanties te krijgen van de minister. Ook de heer Watteeuw vindt de verwijzing naar must have-projecten te vaag. Zal, naast het garanderen van basismobiliteit, ook het netmanagement volwaardig uitgebouwd worden?

Minister Crevits doet volgens mevrouw *Karin Brouwers* een nieuwe wind waaien zonder storm te veroorzaken. Zo gaat ze niet met de grove borstel door De Lijn, een goede zaak, gezien het maatschappelijk belang van De Lijn inzake dienstverlening aan de bevolking. Allicht is de aanpak van de minister mee ingegeven door de noodzakelijke besparingen, oppert mevrouw Brouwers. Ook de MORA wijst op de moeilijkheidsgraad van de evenwichtsoefening die moet worden gemaakt. Zomaar opleggen kan niet, stelt het lid. Overleg met privé-exploitanten en met steden en gemeenten is nodig volgens CD&V.

Het aangekondigde onderzoek om het aanbod basismobiliteit aan te passen naargelang van moment van de dag, periodes, meervraag, structureel werken, lijkt voldoende duidelijk voor mevrouw Brouwers. Ook cascademogelijkheden van reguliere lijnen naar belbussen en omgekeerd zullen worden onderzocht. Het lid vraagt wel aandacht voor het landelijke gebied waar de basismobiliteit net zo goed een plaats heeft.

De *minister* bevestigt dat de bestaande regelgeving over basismobiliteit (beschreven aan de hand van vastgelegde normen langs de aanbodzijde) blijft behouden. Aan de daarin vervatte principes wordt geen afbreuk gedaan. Alleen de concrete invulling op het terrein wordt gescreend en de exploitatievorm eventueel aangepast. Met de beleidsverschuiving naar netmanagement wordt de uitbouw van het openbaar vervoer veel sterker vraaggestuurd. Met andere woorden, de minister garandeert nog steeds het aanbod maar eventueel op een andere wijze. Men gaat meer vraaggestuurd werken waardoor mogelijk de belbus vervangen wordt door een taxi of een reguliere lijn vervangen wordt door een belbus indien er een lage bezetting is. Eveneens is het zo dat de frequentie verhoogt of bijvoorbeeld een gelede bus gaat rijden waar de vraag hoog is.

3.3. Kostendekking – subsidiëring – efficiëntie bij de Lijn

3.3.1. Efficiëntiewinsten

Na de bespreking van de begroting, de toelichting van de minister en het lezen van de beleidsnota, maakt de heer *Filip Watteeuw* zich grote zorgen over de toekomst van De Lijn. Ook hij kan vaststellen dat een kostendekkingsgraad van zestien percent absoluut te laag is. Toch zijn er meer reizigers en meer ritten, maar een fundamentele wijziging van het verplaatsingsgedrag blijft uit. Het lid stoelt daarvoor op het onderzoek van professor Janssens. Het effect van de investeringen bleek beperkt. In het woon-schoolverkeer werd duidelijk dat het aantal fietsers afnam en het aantal busgebruikers toenam. Zolang de autobestuurders die stap niet zetten, is er een probleem, concludeert hij.

Volgens de heer Watteeuw zit De Lijn in een hachelijke positie. De keuze voor basismobiliteit was terecht, benadrukt hij, maar er komt een besparingsperiode aan voor De Lijn. Hij herinnert aan de grafiek met exploitatiekosten per reizigerkilometer die vrij positief bleek. Besparingen zullen zodoende geen efficiëntiewinst kunnen bewerkstelligen. Dezelfde service aanbieden en tegelijk naar besparingen zoeken, zal moeilijk worden, veronderstelt de heer Watteeuw. Het advies van de MORA stipuleert ook dat De Lijn tot een hogere kostendeckingsgraad moet komen zonder in te boeten aan kwaliteit en comfort in de dienstverlening. In de beleidsnota worden geen concrete besparingen opgenomen voor De Lijn, maar van het management wordt wel verwacht dat ze dat doen met efficiëntieverhogende maatregelen. Dat wordt ook volgens de MORA een bijzonder moeilijke evenwichtsoefening. Het lid volgt die kritiek. Hij meent dat de enige optie is meer mensen aan te trekken om van De Lijn gebruik te maken. Dat vergt investeringen in lijnen met gegarandeerd rendement.

Efficiëntiewinsten door optimalisering van de planning doet vragen rijzen bij Open Vld, zegt mevrouw *Annick De Ridder*. Uit het rapport van het Rekenhof van begin 2009 bleek dat De Lijn niet meteen efficiëntiemaatregelen heeft getroffen voor alle exploitatieprojecten die bij evaluatie een lage bezetting scoorden. Er werd vaak overgegaan tot tweede kansen.

De *minister* verklaart dat de internationale benchmark heeft uitgewezen dat op het niveau van de kosten De Lijn even efficiënt werkt als de bedrijven in de vergelijkbare regio's. Dat neemt niet weg dat er nog kan geoptimaliseerd worden, bijvoorbeeld door een nog betere planning van de inzet van bussen en chauffeurs. De Lijn is op dit ogenblik dergelijke oefeningen aan het doen met een gesofisticeerd softwareprogramma. De sleutel om te komen tot meer efficiënte exploitatieplanning ligt in de uitbouw van het softwarepakket Hastus (beheer exploitatie), en meer bepaald bij het invoeren van de optimalisatiemodules Minbus (minimalisatie van bussen) en Crewopt (optimalisatie van diensten).

Daardoor is men bij De Lijn in staat voor de uitvoeringsplanning een volledig andere, veel meer uitgebreide oefening te maken dan tot op heden het geval was. De rekencapaciteit van deze toepassingen maakt het immers mogelijk een volledige entiteit te behandelen, wat zonder deze software menselijkerwijs niet mogelijk is (wegens niet bevatbaar, schaal van optimalisatieprobleem te groot). Het planningsprobleem zit vervat in het efficiënt combineren van de in alle dienstregelingen samen voorziene ritten. Deze moeten gecombineerd worden tot voertuiglopen, daarmee worden bedoeld de opdrachten die een bus op een bepaalde dag uitvoert (Minbus). Deze voertuiglopen moeten vervolgens worden verknipt (Crewopt) tot chauffeursdiensten, die aan alle voorwaarden voldoen maar tegelijk zo kostenefficiënt mogelijk zijn opgebouwd.

Concreet betekent dit dat – aan de hand van Minbus en Crewopt – de meest optimale combinatie van alle ritten wordt gemaakt, met behoud van het procentuele aandeel uitvoering regie/exploitant. Deze oefening is in deze omvang nieuw en door de schaal van de combinatiemogelijkheden levert dit kostenefficiëntie op: een andere, grotere puzzel met meer puzzelstukjes wordt gemaakt. Daardoor kan De Lijn het aantal lege kilometers (tussen stelplaats en vertrekhalte of eindhalte) en dode uren nog verminderen. Het is evident dat de resultaten van deze oefening met de verschillende betrokkenen zoals vakbonden en exploitanten overlegd dienen te worden, aldus de minister.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt het bijzonder moeilijk om de verhouding met De Lijn voor de volgende jaren in te schatten. Minister Crevits heeft al pogingen ondernomen om duidelijkheid te brengen en dat doorzichtiger te maken, onder meer met de benchmarkstudie. Het lijkt erop dat de vermoedens over de kostendeckingsgraad bij De Lijn bevestigd worden. Ook de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn zal voer voor discussie zijn, kondigt het lid aan. De minister schrijft dat de dienstverlening moet worden

aangepast waar mogelijk. Heeft ze signalen ontvangen over lijnen waarbij de rijperiodes de hele dag dezelfde zijn? Is daarover al overleg opgestart met een reorganisatie tot doel?

De *minister* antwoordt dat op dit ogenblik volop wordt onderzocht waar, binnen de normering van de basismobiliteit, efficiëntere exploitatievormen kunnen worden ingezet en vraaggestuurde aanpassingen van het aanbod mogelijk zijn, met name daar waar systematisch sprake is van lage bezettingsgraden. De entiteiten zijn daar rond volop aan het werken. Hierover zal overigens moeten overlegd worden met de privé-exploitanten (pachters) en de vakbonden. De optimalisaties en aanpassingen aan de dienstverlening zullen volgens de planning van De Lijn onmiddellijk na de paasvakantie ingaan.

3.3.2. *Evaluatiecriteria*

Mevrouw *Annick De Ridder* stelt de evaluatiecriteria in vraag die worden gehanteerd bij De Lijn. De jaarlijkse besparing op de exploitatieuitgaven van De Lijn voor een bedrag van 7,5 miljoen euro als gevolg van de toepassing van tien evaluatiecriteria moet dan ook genuanceerd worden volgens het Rekenhof. Die criteria zelf doen al fronsen, voegt het lid eraan toe. Zo is het criterium voor vaste buslijnen bepaald op minstens acht reizigers per rit op jaarbasis. Eerste opdracht vóór er aan efficiëntiewinst kan worden gedacht, is volgens Open Vld de evaluatiecriteria zelf aanpakken. De forfaitaire tellingen van abonnementen zitten immers in die cijfers vervat. Welke garanties kan de minister geven dat De Lijn onder haar voogdij wel de nodige efficiëntiemaatregelen zal treffen? Vindt minister Crevits de evaluatiecriteria zelf voldoende ambitieus of overweegt ze toch een aanpassing? Is er geen grotere differentiatie vereist in bezettingsgraad naargelang van het tijdstip in plaats van een jaarbasis te hanteren? Welke criteria heeft minister Crevits zelf voor ogen voor de vaste lijnen?

De *minister* antwoordt dat voor de evaluatie van vaste lijndiensten de gemiddelde bezettingsgraad wordt gebruikt. Onder gemiddelde bezettingsgraad verstaat men het aantal reizigers op jaarbasis per aantal ritten op jaarbasis. Het gemiddeld aantal reizigers per rit geeft een aanwijzing of de exploitatievorm is afgestemd op de vervoersvraag. De norm inzake gemiddelde bezetting voor vaste lijndiensten bedraagt gemiddeld acht reizigers per rit. Deze gemiddelde bezettingsgraad geeft inderdaad slechts een indicatie over het gebruik van een lijn. Voor ingrijpende veranderingen is steeds een diepgaand inzicht in de verplaatsingsbehoeften nodig en wordt bij een gemiddelde bezettingsgraad lager dan acht reizigers per rit bijkomend onderzoek (tellingen, enquêtes enzovoort) verricht, dat de basis vormt voor een bijsturing.

Deze gemiddelde bezettingsgraad is dus inderdaad niet ideaal als parameter en instrument voor de evaluatie van het vervoersaanbod. De nood aan een efficiënt registratie en ticketing systeem wordt hiermee nogmaals duidelijk aangetoond. Het systeem zal een veel beter inzicht geven in de vraag. Bijgevolg kan het type en de frequentie van het aanbod dan ook veel beter bepaald worden, aldus de *minister*.

3.3.3. *Nieuwe beheersovereenkomst*

De Lijn moet vervolgens ook meer onafhankelijk van de overheid kunnen functioneren, meent mevrouw *Annick De Ridder*. Dat kan door de kostendeckingsgraad te verhogen. De benchmark wijst uit dat Vlaanderen de laagste kostendeckingsgraad van alle onderzochte regio's kent. Efficiëntieverhoging zonder in te boeten aan dienstverlening door de focus op vraaggestuurd aanbod, moet dat realiseren volgens de beleidsnota en de toelichting bij de begroting. Dat kan niet zonder de basismobiliteit opnieuw te bekijken en zolang de mobiliteitsvisie 2020 wordt doorgezet, herhaalt mevrouw De Ridder. Ze wijst nogmaals op het hiaat dat nergens bestudeerd is welk effect prijszetting als gedragssturend element heeft. Een studie over studentenvervoer in Brussel en Leuven toonde aan dat studenten die gratis

van het openbaar vervoer gebruik mogen maken een mindere modal shift kennen dan wie betalend meerrijdt. Open Vld vraagt aan de minister om voor een trendbreuk te gaan en het roer om te gooien.

Bij het opstellen van de nieuwe beheersovereenkomst met VVM De Lijn raadt Open Vld aan de uitgangspunten van de internationale benchmark mee in rekening te brengen. Meer onafhankelijkheid van de overheidsdotatie en resultaatsverbintenissen inzake kostendekkingsgraad en modal shift zijn goede vertrekpunten, stelt het lid.

Volgens de *minister* zal de beheersovereenkomst met De Lijn worden opgesteld volgens de heersende principes van Beter Bestuurlijk Beleid, rekening houdend met haar statuut als Extern Verzelfstandigd Agentschap en de afspraken die er met betrekking tot de beheersovereenkomst binnen en met het College van Ambtenaren Generaal zijn. De resultaten en conclusies van de benchmark zullen gelden als belangrijke insteek voor de nieuwe beheersovereenkomst. Ook het Rekenhof formuleerde eerder al nuttige aanbevelingen over de financiering, het verzamelen van statistisch materiaal en de efficiëntie bij De Lijn. We zullen met deze aanbevelingen rekening houden bij de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn. Essentiële beheersgegevens als reizigersaantallen, reizigerskilometers, kostendekkingsgraad, efficiëntie- en effectenmetingen zullen op realistische basis moeten worden aangereikt en structureel gemonitord om als bruikbare parameters bij het formuleren van de doelstellingen te kunnen dienen.

3.3.4. Tarieven

De heer *Jan Roegiers* vraagt hoe de kostendekkingsgraad van De Lijn kan worden verhoogd zonder te raken aan de tarieven en de basismobiliteit. Ook mevrouw *Karin Brouwers* vraagt zich dat af. De beheersovereenkomst met De Lijn wordt hertekend naar een meer vraagestuurd model, heeft zij begrepen. De benchmark dient daarbij tot basis, maar er wacht de minister nog een taak in het bepalen van de kostendekkingsgraad en hoe die te halen. Het lid vreest dat dit niet eenvoudig wordt, temeer omdat de meerderheid voor zichzelf heeft uitgemaakt dat de tarieven niet mogen verhogen. De minister moet beseffen dat ze aan het aanbod zal moeten sleutelen.

Daarop antwoordt de *minister* dat de tarieven kunnen worden aangepast binnen de marge die daarvoor in het regeerakkoord is bepaald. De kostendekkingsgraad zal voornamelijk moeten toenemen door het boeken van efficiëntiewinsten in de algemene werking en de exploitatie en door andere besparingen. Ook andere bedrijfsopbrengsten dan de tariefontvangsten kunnen wellicht nog in beperkte mate worden geoptimaliseerd (zoals de compensatie voor reclame-inkomsten door LijnCom). Het is duidelijk dat een kostendekkingsgraad van bijvoorbeeld veertig percent niet mogelijk is binnen het huidige afgesproken kader van het regeerakkoord. Dat kan alleen door de tickets fors duurder te maken en in het regeerakkoord staat duidelijk dat dit niet mag.

Mevrouw *Karin Brouwers* haalt een studie aan die stelt dat er zich onder studenten een verkeerde modal shift voordoet: ze stappen van fiets op bus en gebruiken die vooral om op zondagavond en maandagmorgen naar hun kot te gaan en op vrijdagavond om weer naar het station te raken. Als men echter de buspas zou afschaffen en de modal shift zou terug naar autoverkeer verschuiven, dan zit men helemaal op het verkeerde spoor, meent het lid. Mevrouw Brouwers vraagt zich af of in het tarief- of marketingbeleid ook het gratis verstrekken van abonnementen aan mensen die een nummerplaat inleveren, vervat zit. Dat is immers zeer ruim opgevat, vindt ze, en in het kader van besparingen kan dat misschien in overweging worden genomen. Blijft dat volledige gamma van gratis abonnementen bij De Lijn behouden?

De *minister* bevestigt dat het gamma van gratis abonnementen en het DINA-abonnement blijven behouden. De looptijd van het gratis abonnement wordt een jaar. Het tweede jaar biedt De Lijn aan de klant de mogelijkheid om een abonnement aan halve prijs aan te schaffen. Daarmee alligneert De Lijn zich op de voordelen die de MIVB heeft.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* kan zich vinden in het systeem waarbij het Sportpaleis per ticket een halve euro aanrekenet voor openbaar vervoer. Hoe worden die reizigersgegevens dan eigenlijk geteld, vraagt ze zich tegelijk af. Zit iedereen die een ticket koopt dan ook in de reizigerscijfers vervat? Niet iedereen maakt er gebruik van, stelt mevrouw Van den Eynde. Hoe wordt De Lijn vergoed voor de geïnde gelden?

De *minister* verduidelijkt dat de reizigers van De Lijn naar evenementen in het Sportpaleis op basis van effectieve tellingen worden meegerekend in de reizigersaantallen van De Lijn. De 50 eurocent per ticket zijn voor de uitbaters van het Sportpaleis. De Lijn factureert haar kosten voor de bijkomende inzet van exploitatie met inbegrip van de nodige begeleiding (dus extra diensten) aan het Sportpaleis. Het Sportpaleis financiert tevens de communicatie die hoofdzakelijk door hen wordt verzorgd.

3.4. Investeringsen en projecten van De Lijn

3.4.1. Tramlijnen

Naar de mening van mevrouw *Annick De Ridder* lijken de investeringen in tramlijnen – één per provincie – lijkt niet te rijmen met de gevraagde besparingen. De *minister* reageert met de bedenking dat besparingen worden gevraagd op het vlak van exploitatie, en niet op de investeringen. De beleidsnota gaat voor een rationeel investeringsbeleid waarin de beschikbare middelen efficiënt en doelgericht ingezet worden. Op het vlak van investeringen zal een meerjarenprogramma opgesteld worden waarin de Mobiliteitsvisie 2020 als leidraad genomen zal worden. Vooraleer over te gaan tot de effectieve investeringen is er tevens aanzienlijk studie- en vergunningstraject te gaan.

De minister wil een tramproject per provincie realiseren. De heer *Sas van Rouveroy* wijst op de hoge kostprijs daarvan, ongeacht het feit dat dergelijke projecten wel zinvol zijn. Hij meent dat er dan ook geen plaats is voor geopolitieke afwegingen. De afweging per provincie en de keuze voor die gebiedsomschrijving stellen teleur. De minister dient af te gaan op het grootste maatschappelijke rendement van de tramprojecten en tevreden klanten en niet iedereen tevreden willens tellen. De heer *Jan Roegiers* leest dat er in de volgende maanden zal worden onderzocht welke van de tram- en lightrailprojecten bij De Lijn, uit de Mobiliteitsvisie 2020, het eerst kunnen worden gerealiseerd. De beleidsnota had volgens het lid al de volgende zet in de realisatie van die projecten moeten vooropstellen.

De *minister* wijst erop dat in het regeerakkoord staat dat in deze legislatuur werk wordt gemaakt van tramprojecten in alle Vlaamse provincies, maar met onder meer de focus op plaatsen met een groot vervoerspotentieel. Er moet nog bepaald worden welke concrete projecten dit zullen worden. Daarbij geldt de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn als uitgangspunt. De tram- en sneltramprojecten in de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn zijn op basis van onderzocht potentieel bepaald. Uiteraard bepaalt het reizigerspotentieel in eerste instantie de prioriteitstelling. Maar ook het maatschappelijk draagvlak en de haalbaarheid van de nodige vergunningen en samenwerkingsakkoorden zijn bij de uiteindelijke keuze en timing van belang.

Dat de minister wil evolueren naar een duidelijker meerjarenprogramma, kan mevrouw *Karin Brouwers* alleen maar positief vinden. Als de minister een tram- of lightrailproject per provincie wil uitkiezen, dan is het belangrijkste argument het potentieel aan reizigers

volgens het lid. De *minister* zelf wijst erop dat tijdens de vorige legislatuur een aantal beslissingen werden genomen in verband met het uitvoeren van tramprojecten. Deze projecten zullen normalerwijze eerst uitgevoerd worden. Het gaat hier om de volgende projecten: Brabo 1 in het kader van het masterplan Antwerpen en de projecten ingebruikname van de premetrokker Turnhoutsebaan en de tramlijn naar Wommelgem, de tramverlening van Zwijnaarde Brug naar Zwijnaarde Dorp en de sneltramlijn Hasselt-Maastricht waarvoor de Vlaamse Regering in 2007 beslist heeft om ze via pps constructie verder concreet uit te werken.

In het regeerakkoord is opgenomen dat voorts in deze legislatuur werk wordt gemaakt van tramprojecten in alle Vlaamse provincies, maar met onder meer de focus op plaatsen met een groot vervoerspotentieel. Er moet in onderling overleg worden bepaald welke concrete projecten dit zullen worden. Daarbij geldt de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn als uitgangspunt. Uiteraard bepaalt het reizigerspotentieel in eerste instantie de prioriteitstelling. Maar ook het maatschappelijk draagvlak en de haalbaarheid van de nodige vergunningen en samenwerkingsakkoorden zijn bij de uiteindelijke keuze en timing van belang.

3.4.2. *Missing links in het openbaar vervoer*

Volgens de heer *Filip Watteeuw* is in de beleidsnota van missing links in het openbaar vervoer nergens sprake, terwijl ze minstens even belangrijk zijn als die in het gewone wegennet. Hij pleit ook voor een verregaande integratie van de NMBS en De Lijn. De trendbreuk zou volgens het lid kunnen zijn dat de Vlaamse Vervoermaatschappij de regierol opneemt en zoekt naar de comodaliteit waarvan sprake. De mobiliteit in Vlaanderen organiseren gaat veel verder dan alleen maar De Lijn, besluit de heer Watteeuw.

De Mobiliteitsvisie 2020 identificeert volgens de *minister* verschillende missing links op verschillende niveaus. Deze missing links (ontbreken van verbindingen) situeren zich zowel op het vlak van infrastructuur als op het vlak van bedieningen. De Mobiliteitsvisie doet uitspraken over beide en spreekt zich uit over spoorwegen, light-train, sneltram, (regionale) tram, snelbussen, verbindende en ontsluitende buslijnen. Prioritering voor het wegwerken van de missing links in infrastructuur zal in overleg met het maatschappelijk middenveld gebeuren, gebaseerd op een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Overigens merkt de minister op dat de beleidsnota verwijst naar de Mobiliteitsvisie 2020 als leidraad voor het opzetten van de prioriteiten voor de volgende jaren. De Mobiliteitsvisie 2020 geeft tevens een overzicht van de missing links voor het openbaar vervoer.

3.4.3. *Must-have*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* merkt dat de minister in het meerjareninvesteringsprogramma prioriteit geeft aan ‘must have’-projecten. Wat bedoelt zij daarmee? De *minister* antwoordt dat het gaat om projecten die essentieel zijn voor de verdere werking van de exploitatie. Zonder die projecten kan de dagelijkse werking in de toekomst in gedrang komen. Een echte must-have voor haar is het registratie- en ticketing-project.

3.4.4. *Doorstromingsmaatregelen*

De heer *Jan Roegiers* dringt aan op meer maatregelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer. De *minister* zegt dat zij volop blijft investeren in doorstromingsmaatregelen zoals beïnvloeding van verkeerslichten en busbanen. Investeren is trouwens niet alleen aangewezen vanuit mobiliteitsoogpunt (congestiebestrijding, modal shift naar duurzame verplaatsingswijzen enzovoort) maar zal in de context van besparingen als hefboom worden gebruikt voor het verhogen van de exploitatie-efficiëntie. Het behoud van de Task

Force Doorstroming als belangrijk sturend orgaan (beheer investeringsbudget Doorstroming) is opgenomen in de beleidsnota.

3.4.5. *Ontsluiting bedrijventerreinen met openbaar vervoer*

De heer *Sas van Rouveroy* leest op bladzijde 15 van de beleidsnota over de betere ontsluiting van bedrijventerreinen voor openbaar vervoer. De heer van Rouveroy valt de minister bij, en haalt aan dat de werkgevers van de haven van Gent een plan klaar hebben om de goederenlijn 204 ook voor personenverkeer in te schakelen van Gent-Dampoort naar Gent-Mittal, 20 kilometer verderop. Een uitbreiding nadien naar Zelzate, Gent en Terneuzen wordt niet uitgesloten. Die stap zou 22.000 arbeidsplaatsen op de rechteroever van het kanaal een volwaardige ontsluiting bieden. Het lid hoopt dat afspraken kunnen worden gemaakt ter zake, en dat beslissingen niet lang uitblijven.

De *minister* geeft volgende toelichting. Een light-train naast de goederenspoorlijn op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen van de Gentse Haven is opgenomen in het toekomstplan van De Lijn Oost-Vlaanderen (Mobiliteitsvisie 2020), dit met bediening van de belangrijkste industriezones aan het spoor. Aan personenvervoer op die goederenlijn werden trouwens reeds een aantal haalbaarheidsstudies gewijd. Op de linkeroever loopt ook een goederenspoor (lijn 55, Gent-Terneuzen). Daarover is geen bediening voor personenvervoer gepland binnen de mobiliteitsvisie (meer beperkt potentieel). Op die oever van de haven is een verbindende buslijn gepland die de kernen Evergem, Wippelgem, Kluizen en Rieme zal verbinden met Gent en Zelzate.

Het huidige goederenspoor loopt vanuit Gent tot aan het bedrijf Sidmar; daar draaien de sporen af richting Wachtebeke en Moerbeke. In de mobiliteitsvisie is een doortrekking tot in Zelzate voorzien (met Zelzate als bovenlokaal knooppunt met aansluitingen op het busnetwerk zoals een verbindende bus naar Terneuzen en een snelbus Zelzate-Antwerpen). De frequentie van de light-train zal om de vijftien minuten zijn. De light-train zal deel uitmaken van een voorstadsnet van lightrainassen rond Gent, zoals dat beschreven staat in de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn Oost-Vlaanderen.

3.4.6. *Milieuvriendelijke bussen*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* ziet dat groen vervoer en het invoeren van milieuvriendelijke bussen ook een item zijn in de beleidsnota. Mevrouw Van den Eynde heeft meermaals gemeld dat Van Hool dergelijke bussen tot in de VS uitvoert en aangeklaagd dat Vlaanderen er geen prioriteit van maakt. Hoe zal de minister dit aanpakken?

Mevrouw *Karin Brouwers* gaat ermee akkoord dat het buspark van De Lijn verder moet vergroenen, maar het klopt niet volgens haar dat alle bussen van De Lijn nog steeds stinkende, vervuilende voertuigen zijn. Er is al geïnvesteerd in roetfilters, oppert mevrouw Brouwers, en de nieuwe bussen voldoen allemaal aan de Euro 5-norm. Er zijn hybridebussen in bestelling en er loopt een proefproject met de waterstofbus. Gezien de hogere kostprijs, vraagt mevrouw Brouwers of het concept van de hybride-bussen wordt doorgezet. Ze hoopt dat op dezelfde weg wordt doorgegaan ondanks de besparingen.

Sinds 1 oktober 2009 moeten de nieuwe bussen van De Lijn de Euro 5-norm halen, meldt de *minister*. Met de bussen die eind 2008 werden aangekocht haalt De Lijn echter al de hogere EEV-norm (Enhanced Environmentally friendly Vehicles). De Vlaamse regering heeft recent op vrijdag 11 december 2009 de aankoop van 44 hybride standaardbussen voor een bedrag van 15 miljoen euro goedgekeurd. Als deze leveringen voltooid zijn, zal het voertuigenpark van De Lijn in totaal over 79 hybride bussen beschikken. Eveneens werd er 1 miljoen euro geïnvesteerd in de aankoop van 272 roetfilters voor bestaande autobussen met Euro 3-motor. Door de uitlaatgassen te filteren verminderen deze de uitstoot van fijn stof met 95%. De Lijn tracht steeds een stapje voor te zijn. Met dien ver-

stande dat de constructeurs de bijkomende eisen moeten kunnen waarmaken, liefst met technieken die hun degelijkheid al bewezen hebben.

Ook de trams van De Lijn zijn een toonbeeld van milieuvriendelijkheid: ze rijden uitsluitend op 100% groene stroom(AlpEnergie) en veroorzaken dus geen CO₂-uitstoot, aldus de minister. In de toekomst zal De Lijn bovendien haar chauffeurs en voertuigen opvolgen om het brandstofverbruik te analyseren en te reduceren.

3.5. *De dienstverlening van De Lijn*

3.5.1. *Mindermobiele passagiers*

Het beter openbaar vervoeraanbod voor minder mobiele mensen is een nobel initiatief, vindt mevrouw *Annick De Ridder*. Kan de minister dan ook meteen werk maken van de dienstverlening die chauffeurs moeten bieden aan mindervaliden die zich aanbieden voor tram of bus? Ze bleken in het verleden niet altijd bereid mee te werken.

De *minister* beklemtoont dat de rol van de chauffeurs van De Lijn in het kader van het toegankelijk maken van het openbaar vervoer een prominente plaats inneemt, zowel bij de initiële opleiding van de chauffeurs als in het bijscholingstraject dat hen wordt gegeven. Ook in de ‘Handleiding chauffeur’, die voor hen een vademecum en een opdrachtenbundel is, wordt uitdrukkelijk gewag gemaakt van wat er van hen op het terrein wordt verwacht. Vanuit het beeld dat de continue opvolging van de dienstverlening door de chauffeurs hierover geeft, blijkt dat de overgrote meerderheid van de chauffeurs hun opdrachten in het kader van toegankelijkheid naar behoren vervullen. Individuele bijsturingen blijken en blijven echter noodzakelijk. Dergelijke situaties worden benaderd volgens de geldende personeelafspraken bij De Lijn.

Inzake het openbaar vervoersaanbod voor minder mobiele mensen kan nog heel wat bijgestuurd worden, oppert mevrouw *Marleen Van den Eynde*. Bussen zijn soms niet uitgerust om mindervaliden in een rolstoel mee te nemen. Een ritje met aangepast vervoer voor mindervaliden kost mensen al gemakkelijk vijftig tot tachtig euro per dag. Het lid vraagt dan ook aandacht voor een betere integratie van die groep mensen in het kader van de mobiliteit. Wat met de proefprojecten in dat verband? Ze wil ook graag weten wat er is gebeurd met het voornemen van de voorganger van minister Crevits om perrons te verlagen aan bushaltes.

Voor de *minister* veronderstelt toegankelijk openbaar vervoer het inzetten van toegankelijk rollend materieel (trams en bussen) alsook de passende aanleg van de halten. Wanneer aan een van beide voorwaarden niet wordt voldaan, zullen steeds bijkomende ingrepen of middelen (bijvoorbeeld interventie chauffeur) noodzakelijk zijn. Wat betreft het rollend materieel staan in de typebestekken voor de voertuigen de geschikte voorwaarden om toegankelijkheid te waarborgen.

Het wagenpark wordt met andere woorden bij elke vervanging van een voertuig dagelijks meer en meer toegankelijk, aldus de minister. De recente aankoop van de nieuwe voertuigen is dus niet enkel goed voor het milieu, maar is ook een belangrijke stap voorwaarts voor de toegankelijkheid. Niet of weinig toegankelijke voertuigen worden momenteel enkel bij hoge uitzondering nog ingezet. Voor het toegankelijk maken van de halten (passend verhoogde perrons, uitstulpende voetpaden, obstakelvrije ruimten/looplijnen enzovoort) zijn niet alleen De Lijn maar ook de wegbeheerder en de lokale besturen verantwoordelijk. Met alle partners wordt met een gerichte investeringsprogrammering gewerkt aan het toegankelijker maken van het openbaarvervoernet. Daarbij wordt specifiek aandacht geschonken aan halten met ‘verhoogd’ gebruik door mindermobiele mensen: centrum-

halten in steden en gemeenten, halten ter hoogte van hospitalen, revalidatiecentra en rusthuizen enzovoort. Minister Crevits benadrukt dat het een werk van lange adem is. Het is financieel en praktisch niet haalbaar om het hele net toegankelijk te maken in een paar jaar.

3.5.2. *Fiets op bus en tram*

De heer *Sas van Rouveroy* leest op bladzijde 14 van de beleidsnota dat het overstappen van de ene op de andere vervoersmiddel gemakkelijker moet kunnen. Het lid steunt dat, maar hij merkt op dat het ook gemakkelijker moet worden om de ene modus mee te nemen op de andere, met name een fiets. Heeft de minister daar ideeën over wat tram, bus en trein betreft?

De *minister* repliceert dat op de Kusttram het vervoer van een fiets toegestaan is. Op andere diensten van De Lijn is het vervoer van een fiets niet toegelaten. Een vouwfiets wordt wel gratis vervoerd op de diensten van De Lijn. De veralgemeende mogelijkheid om de fiets mee te nemen op trams en bussen van De Lijn werd recent onderzocht door De Lijn, de TTB (Trein-, Tram- en Busgebruikers), de Fietzersbond, het kabinet Mobiliteit en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. In 2009 liep ook een test met het meenemen van fietsen op de bus. De test vond plaats op lijn 1 van Hasselt naar Genk. Die lijn rijdt door een streek waar veel toeristische fietsroutes zijn. De test werd uitgevoerd door een testpanel, personen uit de omgeving van Hasselt en Genk die tijdens de testperiode een aantal keer met hun fiets de bus namen. Het gebruik van de fiets was enkel toegelaten tijdens de daluren, het weekend en vakanties. Aan de hand van de feedback afkomstig van de testgroep, de chauffeurs en de medereizigers op de betrokken lijn, wordt het proefproject geëvalueerd. Aan de hand van deze evaluatie zal beslist worden over een eventuele veralgemening van het proefproject.

3.5.3. *Marketing van De Lijn*

Mevrouw *Marleen Van Den Eynde* stelt zich vragen bij marketingacties bij De Lijn. De marketingacties worden geëvalueerd omwille van het imago en de klantenwerving bij De Lijn, stelt de minister. Bedoelt de minister dat marketingacties noodzakelijk zijn om aan klantenwerving te doen of ziet ze het meer in de zin van nieuwe buslijnen en trajecten? De Lijn promoten zonder meer vindt het lid weggegooid geld.

De *minister* meent evenwel dat het belangrijk blijft om het stads- en streekvervoer in Vlaanderen te promoten, al was het maar omdat meer (betalende) reizigers meer inkomsten genereren. In het kader van de actuele besparingsplannen zijn het wat communicatie betreft de algemene (imago-)campagnes die worden beperkt. Aan de functionele reizigersinformatie wordt niet geraakt. Wel wordt eraan gewerkt om ook op dit vlak de reizigers te leiden naar informatiekanaalen die voor De Lijn minder kosten meebrengen (bijvoorbeeld door een verschuiving van telefonische vragen om informatie naar webtoepassingen).

3.6. *Doorstroming*

Op pagina 26 van de beleidsnota leest de heer *Filip Watteuw* dat een dienstregeling waarbij rijperiodes de hele dag dezelfde zijn, niet meer bij de tijd is, gezien de congestieproblematiek. Dat impliceert dat de minister zich neerlegt bij de files en bij het feit dat het openbaar vervoer zich daarin vast rijdt. Alleen een duidelijke keuze voor het openbaar vervoer kan de modal shift waarmaken, stelt ook de studie van VITO. Tegelijk moet de automobilititeit worden afgeremd, is daaraan toegevoegd. Daar staat de heer Watteuw achter en hij vindt dat niet terug in de beleidsnota.

De *minister* beaamt dat stiptheid en dienstregelmaat van het aanbod inderdaad kan worden behouden en zelfs verhoogd door de doorstromingskwaliteit voor de voertuigen van

De Lijn op een werkbaar niveau te houden of te brengen. Doorstromingsmaatregelen zijn dan ook een prioriteit. Daar waar dat niet mogelijk is, of niet in voldoende mate kan worden uitgewerkt, kan een dienstregeling op maat (bijvoorbeeld met enkele onderscheiden ‘rijperiodes’ volgens het moment van de dag/week/jaar) een oplossing bieden. Het spreekt voor zich dat bij deze manier van werken er veel hogere eisen worden opgelegd aan de communicatie van het aanbod aan de (potentiële) gebruikers. Daarom blijft het streven naar een optimale doorstroming van de voertuigen voor De Lijn de voorkeur wegdragen.

Ook de heren *Jan Roegiers* en *Jan Peumans* dringen aan op een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Volgens de heer Roegiers is dat een van de factoren die de mensen ertoe kunnen brengen hun auto aan de kant te laten staan en te kiezen voor het openbaar vervoer. De heer Peumans wil weten hoe de minister de doorstromingsmaatregelen zal evalueren.

De *minister* legt uit dat doorstromingsmaatregelen worden geëvalueerd volgens de voor de specifieke projecten opgemaakte doelstellingen en aan de hand van de beschikbare data. Wat betreft de doorstromingsbevorderende kwaliteit van de ingrepen kijkt men naar de commerciële snelheid, de resultaten van een congestiemeting, logging-resultaten met betrekking tot singuliere kruispunten, analyses van monitoringdata van De Lijn en de gegevens inzake reizigerswinst. De minister zal de nodige afspraken vastleggen in de beheersovereenkomst van De Lijn, zodat een jaarlijkse evaluatie van alle doorstromingsprojecten aan de orde is en er een vergelijkingsbasis wordt gecreëerd.

Mevrouw *Karin Brouwers* peilt naar de timing voor de evaluatie van de doorstromingsprojecten. De *minister* preciseert dat het om een permanente evaluatie gaat. Zij moet gebeuren in de schoot van het provinciaal doorstromingsoverleg, waarin wegbeheerder, beleidsafdeling ABMV (Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid) en De Lijn aan tafel zitten. Dat overleg kadert in de werking van de Task Force Doorstroming. De evaluatie van de doorstromingsmaatregelen staat ook op de agenda van de evaluatie-OVC's (openbaarvervoercommissies) als de zogenaamde gebiedsevaluaties. Daarin zijn ook de betrokken gemeenten aanwezig. Minister Crevits herhaalt dat in de nieuwe beheersovereenkomst bovendien zal opgenomen worden dat alle doorstromingsprojecten jaarlijks, moeten worden geëvalueerd; dat zal een vergelijkingsbasis scheppen.

De heer *Peter Reekmans* hoopt dat het aangekondigde innovatief systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding voor een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer niet tot gevolg heeft dat het andere verkeer daarmee wordt stilgelegd. Halfvolle tot lege bussen krijgen soms voorrang op het drukke verkeer. Zou het de doorstroming niet meer helpen als de bussen op tijd vertrokken en beter de dienstregeling volgden?

Volgens de *minister* zijn absoluut klokvast dienstregelingen op alle momenten van de dag/week/jaar enkel mogelijk bij absoluut storingsvrije uitvoering van de ritten van het openbaar vervoer. De inspanningen voor het bereiken van een betere doorstroming voor de voertuigen is voor haar dan ook een prioriteit. Waar de doorstroming niet altijd te verzekeren is, zal dit gebeuren door het invoeren van variabele rijtijden naargelang van het moment van de dag of van de week, op basis van de analyse van de statistieken van de werkelijk gerealiseerde rijtijden. Dezelfde statistieken, die geput worden uit het monitoringsysteem van waaruit ook de real-time informatie voor de reizigers wordt geproduceerd, dienen trouwens als onderbouwing voor doorstromingsdossiers.

3.7. *Vrije busbanen*

In welke mate kan het maatschappelijk draagvlak voor het gebruik van de vrije busbanen worden vergroot door in sommige zones een ruimer medegebruik toe te staan, vraagt mevrouw *Karin Brouwers* zich af. Mevrouw *Annick De Ridder* vindt dan weer het openstellen

van de vrij busbanen voor taxi's positief, maar ze voegt er meteen de vraag aan toe wat er dan moet gebeuren met de carpoolers, de motor- en bromfietsen? Goed gemanaged en gecontroleerd kan het een mentaliteitswijziging bewerkstelligen als mensen die samen rijden die busbanen mogen gebruiken, meent ze. Misbruiken moeten uitgesloten worden, vindt ook mevrouw De Ridder.

De minister legt uit dat het gebruik van de busstroken is vastgelegd in het (federale) Verkeersreglement. Dit reglement laat momenteel het volgende toe. Volgende soort(en) voertuigen mogen de busstroken steeds gebruiken: voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer en voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen, prioritaire voertuigen wanneer hun dringende opdracht het rechtvaardigt, taxi's, alle andere voertuigen enkel om van richting te veranderen. Een aantal soorten voertuigen mogen de busstroken gebruiken wanneer dat op de signalisatie van deze busstroken uitdrukkelijk is vermeld: de voertuigen bestemd voor het woon-werkverkeer wanneer het verkeersbord F17 aangevuld is met een symbool voor woon-werkverkeer (het zogenaamde fabriekje), en de fietsers.

In de huidige stand van de wetgeving mag de busstrook niet gebruikt worden door motorrijders of carpoolers. Daarnaast is er ook het probleem van de handhaving. Het zal allicht technisch niet eenvoudig zijn om op een geautomatiseerde manier personenwagens met meerdere inzittenden te onderscheiden van 'solorijders'.

Het ontwerp van een nieuw verkeersreglement (federaal) dat naar een vereenvoudiging van de verkeerswetgeving streeft, stelt voor het huidige onderscheid tussen busstrook en bijzondere overrijdbare bedding (BOB) op te heffen: er zou enkel nog een BOB worden overgehouden. Alle huidige busstroken zouden dan als BOB moeten worden gesignaleerd. Binnen deze BOB zouden naast de voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer ook taxi's, fietsers, leerlingenvervoer en woon-werkverkeer toegelaten zijn op voorwaarde dat dit wordt aangeduid op de signalisatie.

De minister wijst er evenwel op dat grootschalig medegebruik van de vrije busbanen de oorspronkelijke doelstelling van de investering zal aantasten en dat er omzichtig mee moet omgesprongen worden. Het risico bestaat dat het leidt tot een ondermijning van de doelstelling van de infrastructuur: de doorstroming van het geregeld vervoer in het kader van de selectieve bereikbaarheid van centra van steden. Er is een mogelijke verstoring van de verkeerslichtenbeïnvloeding. Als meest extreme, maar frequent te verwachten voorbeeld kan hier worden beschreven: de volledige blokkering van de fasering wanneer detectielussen door andere gebruikers – die niet kunnen beïnvloeden – worden 'afgedekt'. En er is een mogelijke verhoging van de verkeersonveiligheid op de busbanen en de bijzonder overrijdbare beddingen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wil weten wat de beleidsnota bedoelt met het optimaal benutten van het wegnnet. Wat dan met vrije busbanen? Deze worden verre van optimaal gebruikt.

De *minister* geeft volgende elementen van wat zij verstaat onder een optimaal benutten van het wegnnet. Het houdt onder meer in dat de knelpunten, die een gevoelig mindere capaciteit hebben dan de rest van het aansluitende wegnnet, worden weggewerkt. Dit gebeurt met het programma 'missing links'. Het betekent ook dat de capaciteit van elke rijstrook zo hoog mogelijk wordt gehouden. Op autosnelwegen kan dit bijvoorbeeld worden gerealiseerd door dynamische signalering die de snelheidsvariaties afvlakt en de snelheid beperkt vooraleer de file normaal ontstaat. Hierdoor kan in de regel het ontstaan van de file veelal uitgesteld en soms helemaal vermeden worden.

Bij incidenten (zoals aanrijdingen) op vooral de autosnelwegen moet het verkeer in een eerste fase passend worden omgeleid. Op grotere afstanden kan dit gebeuren met behulp

van dynamische informatieborden over andere autosnelwegen die nog een restcapaciteit hebben. Op korte afstand kan dit gebeuren over het onderliggend wegennet op de zogenaamde calamiteitenroutes. Bovendien wordt er voor gezorgd dat de rijbaan snel weer vrij wordt gemaakt. Het FAST-project werd hiertoe opgezet. Al deze mogelijke maatregelen worden gecoördineerd in de stuurgroep 'Incidentmanagement' waar de samenwerking tussen de verschillende betrokken actoren wordt geoptimaliseerd.

Als er bij een tijdelijke overbelasting op een bepaald weggedeelte (bijvoorbeeld door een manifestatie) nog restcapaciteit is op andere weggedeelten in de omgeving, moet het verkeer optimaal verdeeld worden over alle beschikbare wegen, met oog voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu. Ook moet de volledige wegbreedte optimaal worden benut, met oog voor de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Op autosnelwegen omvat dit een optimale verdeling van het gebruik tussen het verkeer van de verschillende soorten gebruikers en de beschikbaarheid voor de hulpdiensten en bij pech. Voor niet-autosnelwegen omvat dit een optimale verdeling van het gebruik door het openbaar vervoer, het andere rijdend verkeer en de parkerende wagens. De wijze waarop deze verdeling gebeurt kan sterk verschillen naargelang de omstandigheden.

De voor het openbaar vervoer doorstromingsbevorderende maatregelen worden louter genomen op zogenaamde stamlijnen, waar openbaar vervoer aan een hoog potentieel van reizigers wordt aangeboden met een verantwoord hoge frequentie (zeker tijdens de congestiegevoelige spitsuurperiodes). In de overgrote meerderheid van de gevallen gebeurt dit op wegen gecategoriseerd als secundair type III, zijnde dragers van het openbaar vervoer. Op die manier is de aanleg van busbanen steeds een zeer efficiënte vorm van 'optimaal benutten van het wegennet', aldus de minister.

3.8. *Afstemming met de NMBS*

Het verheugt de heer *Jan Peumans* dat de minister kiest voor aansluiting op het nieuwe meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS. Dat moet zo goed mogelijk worden afgestemd op de mobiliteitsvisie in Vlaanderen, verklaart de minister in de beleidsnota en dat is ooit anders geweest, oppert het lid. Voormalig minister Kathleen Van Brempt moest nog melden dat er geen afstemming was tussen het beheerscontract van de NMBS-groep en het Toekomstplan van De Lijn Vlaams-Brabant. De heer Peumans betreurt dat telkens weer blijkt dat er van de vele plannen in de praktijk weinig terechtkomt. Hij verwijst inzake de spoorstrategie naar het decreet op de co- en de prefinanciering dat het mogelijk maakt voor de Vlaamse overheid om zelf projecten op te starten die niet in het meerjarenprogramma van de spoorwegen voorkomen: de Diabolo- en de Liefkenshoekspoortunnel zijn daarvan voorbeelden.

Minister *Crevits* zet in op structureel overleg en inspraak bij de totstandkoming van het eerstvolgende meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-groep en het afstemmen op de mobiliteitsvisie in Vlaanderen. Hiervoor heeft zij reeds overleg gehad met Infrabel en NMBS. Tijdens dit overleg werd gesteld dat er gezamenlijk met de Vlaamse administratie, departement MOW, een voorstel voor dergelijke structuur en een stappenplan dient uitgewerkt te worden om tot een Vlaamse spoorstrategie te kunnen komen. Die structuur wordt nu verder geconcretiseerd.

Volgens mevrouw *Karin Brouwers* vormen het ontwikkelen van een spoorvisie en de afstemming op de NMBS een moeilijke opdracht voor de minister. Toch is er sprake van prioriteit en zelfs een versnelde uitvoering van het GEN (Gewestelijk ExpresNet), waarbij ook andere gewesten betrokken zijn. De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn was ook volgens het Vlaams-Brabantse parlementslid onvoldoende afgestemd op het GEN-verhaal. Ze vraagt zo snel mogelijk daarover met federaal minister Inge Vervotte contact te nemen

en met de andere gewesten te overleggen. Ze onderstreept ook de nood aan een oplossing voor het dringende file- en congestieprobleem rond Brussel

De minister herinnert eraan dat voor de afstemming van het aanbod van de NMBS en De Lijn bestaan er vandaag heel wat overlegorganen en -structuren. Zo zijn er de Provinciale Vervoerscommissies waar de openbaarvervoersmaatschappijen de afstemming tussen trein, tram en bus met elkaar bespreken. Ook binnen het coördinatieteam van de NMBS wordt de problematiek besproken. Ondanks het bestaan van deze structuren gaat de minister ermee akkoord dat de afstemming in de praktijk een heel stuk kan en moet verbeterd worden.

Specifiek voor het GEN is er frequent overleg tussen de openbaarvervoersmaatschappijen. Naast de stuurgroep is er ook een operationele groep opgericht, waarin de vier openbaarvervoersmaatschappijen elkaar ontmoeten. Die operationele groep heeft daarenboven vier werkgroepen opgericht: de werkgroepen Product, Promotie, Prijs en Onthaal. In de werkgroepen bespreken de vier maatschappijen hoe ze het aanbod kunnen coördineren, de ticketingen en tarieven integreren, gezamenlijk informatie geven en gezamenlijk werken aan de haltes.

Het GEN bestaat immers uit meer dan het treinaanbod van de NMBS alleen, aldus minister Crevits. In de oorspronkelijke GEN-studie is naar voren gekomen dat de negen radiale treinverbindingen onvoldoende zijn om in heel de GEN-zone de volledige vraag naar openbaar vervoer van en naar Brussel in te vullen. Zo maken de toevoer-buslijnen naar de GEN-stations een belangrijk deel uit van het GEN. Daarnaast zijn er in de treinstructuur nog een aantal belangrijke missing links. In de oorspronkelijke GEN-studie werd voorgesteld om deze missing links in te vullen met hoogwaardige buslijnen. De Mobiliteitsvisie 2020 gaat er ook van uit dat het GEN zal worden gerealiseerd.

4. Wegeninfrastructuur

4.1. *Missing links*

Open Vld stelt voor dat de minister in verband met de missing links de spieren even laat rollen. De minister geeft prioriteit aan de wegwerkzaamheden die al zijn aangevat, wat de heer *Sas van Rouveroy* een correcte redenering vindt. Hij wil echter de rekening door nemen om te zien waarvandaan gestart wordt en waar het heen leidt over enkele jaren. Er zijn 25 missing links die naar het lid vermoedt, gedefinieerd zijn in het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen in 2001. De beleidsnota vermeldt dat er vier zijn weggewerkt, zes worden aangepakt via pps en drie worden via reguliere begrotingsmiddelen in de lopende legislatuur opgestart. Aan de kop staat West-Vlaanderen met vijf afgewerkte dossiers, en totaal zijn er dan dertien missing links weggewerkt. Dat betekent echter ook dat er nog twaalf te gaan zijn. Kan de minister die ook identificeren? Het lid checkte het verslag van de commissie van 2007 met een stand van zaken van de missing links. Hij kon er niet uit opmaken welke die twaalf zouden zijn, al hadden die ook in dat verslag al moeten vervat zitten.

De *voorzitter* legt uit dat het overzicht van de zes missing links van 2007 is opgesteld op verzoek van de subcommissie Financiën in het kader van de pps-projecten.

De heer *Sas van Rouveroy* sluit zich nog aan bij het advies van de MORA waar die stelt dat het realisatie-engagement hoger mag liggen. De minister heeft het over twee derde tegen 2015, wat inhoudt dat er zeventien projecten afgerond zullen zijn. Dat zijn er vier over de hele periode. Achter elke missing link schuilt echter een massa verkeersellende en heel wat economische schade, benadrukt het lid. Hij dringt erop aan dat de minister daarom alles op alles zou zetten inzake de missing links en ze allemaal aan te pakken.

De heer *Jan Roegiers* wil weten welke missing links prioritair zullen worden aangepakt. Mevrouw *Griet Smaers* vraagt van de minister of er in verband met de missing links ruimte is voor opname van nieuwe knelpunten en dus missing links. Ze denkt in het bijzonder aan de E313 met zijn bottlenecks.

De *minister* meldt dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) en Mobiliteitsplan Vlaanderen (ontwerp - 2001) al meerdere jaren gelden als richtinggevend kader voor de werkzaamheden van AWW; zij definiëren 25 missing links. Er is een duidelijke keuze gemaakt van de geselecteerde missing links die aan het einde van deze legislatuur nagevoegd allemaal in uitvoering moeten zijn met alternatieve financiering. Het gaat om:

1. de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (in uitvoering)
2. de Kempense Noord-Zuidverbinding
3. de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent
4. de Noord-Zuidverbinding te Helchteren/Houthalen
5. de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge
6. de rondweg N60 te Ronse.

Voor een aantal andere missing links, die gefinancierd worden met reguliere begrotingsmiddelen, zoals de N31 Brugge-Zeebrugge en de A19 Ieper-Veurne zijn al verdere inspanningen geleverd in de studiefase en/of uitvoering.

Gezien de complexiteit van de voorbereidende procedures, de grote kostprijs en het tijdrovende karakter van dergelijke grote projecten noemt de minister dit al een zeer ambitieus programma. Uiteraard zullen er ook voor andere missing links verdere voorbereidende acties ondernomen worden zodat het tempo in het wegwerken van de missing links ook op langere termijn gehandhaafd kan worden. Een concrete selectie is nog niet gemaakt. De missing links werden geselecteerd uit de lijst van missing links zoals deze werd opgemaakt in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2001. De vraag of er nieuwe missing links kunnen worden toegevoegd, dient behandeld te worden binnen de opmaak van het nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen zoals gepland, aldus minister Crevits.

4.2. Geluidschermen

Geluidshinder is een stokpaardje van mevrouw *Marleen Van den Eynde*. De minister wil de geluidshinder door verkeer met vijftien percent terugdringen tegen 2020. De Europese richtlijnen dwingt daartoe, stelt het lid, maar hoe denkt de minister dat te doen? Zijn er al actieplannen klaar om snel op te starten?

Volgens de minister zijn er op infrastructureel gebied twee pistes mogelijk wanneer er een probleem van geluidsoverlast wordt vastgesteld. Er is de module 5 in het kader van het convenantenbeleid waarbij het Vlaamse Gewest samenwerkt met de lokale overheid of overheden om de nodige maatregelen uit te werken. Het Gewest zorgt hierbij dan voor de bouw en het onderhoud van de lawaaiwerende schermen en/of gronddammen. Die verbinde tussen de lokale overheden en het Vlaamse Gewest legt op dat voor een geluidsniveau LAeq,dag (gevelbelasting) van minder dan 65 dB(A) de aanlegkosten van een geluidwerend scherm volledig voor de gemeente zijn, boven 80 dB(A) volledig voor de Vlaamse Overheid, en tussen de 65 en 80 dB(A) is er een procentuele bijdrage van de gemeente afhankelijk van de gemeten waarde.

Naast geluidsschermen investeert het Vlaamse Gewest ook in geluidsarme overlagingen. Ook worden dwarsgegroefde betonverhardingen – dit is de wegverharding met de slechtste akoestische kwaliteiten – bij structureel onderhoud systematisch vervangen door andere wegverhardingen met betere akoestische eigenschappen.

Er werd een actieplan wegverkeerslawaaï opgemaakt, dat op de Vlaamse Regering van 23 oktober 2009 is gekomen en waarna een openbaar onderzoek heeft gelopen van 15 november tot 15 december 2009. Hierin wordt vermeld dat er in versneld tempo geluidsschermen zullen geplaatst worden en/of andere maatregelen genomen zullen worden. Uiteraard zullen de oplossingen voor het algemene geluidsprobleem gezocht moeten worden in een gevarieerd maatregelenpakket, waarbij infrastructurele ingrepen slechts een deel zijn. Andere maatregelen zijn bijvoorbeeld voertuigtechnologie, betere akoestische isolatie van woningen, doordachte ruimtelijke ordening, snelheidsbeperkingen.

De heer *Dirk de Kort* leest in de beleidsnota dat er met het Geluidsactieplan ook op dat vlak inspanningen moeten gebeuren. Het lid vraagt zich af waarom het financieringssysteem zo ingewikkeld is. Er zijn nog maar weinig geluidsschermen opgezet, mede omdat de lokale besturen ze mee moeten betalen. De kosten voor lokale besturen met een autosnelweg lopen danig op, stelt hij.

De *minister* herhaalt dat de financiering van de geluidsschermen wordt bepaald door module 5. Zij sluit een evaluatie van module 5 niet uit maar dit zal gebeuren nadat de actieplannen zijn uitgewerkt, inclusief het budgettaire luik ervan. In veel gevallen is het lokale bestuur ook vragende partij om de esthetische waarde van het geluidsscherm te verhogen, in het bijzonder langs de zichtzijde van de bewoning. De meerkosten voor dergelijke esthetiek, die in principe geen geluidsreducerend effect heeft, dien in principe ook gedragen te worden door de lokale besturen.

4.3. De Brusselse ring

Mevrouw *Karin Brouwers* ziet dat de optimalisering van de ring rond Brussel (R0) wel is opgenomen in de beleidsnota, maar het idee om de zuidelijke ring te ontsluiten kan misschien ook onderwerp zijn van een studie als er sprake is van een nieuw mobiliteitsplan. Het lid ziet in dat dit een missing link op de lange termijn kan zijn.

De *minister* antwoordt dat aangezien de zuidelijke sluiting van de R0 quasi volledig op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gelegen is, een dergelijke studie enkel effectief kan zijn in overleg en samenwerking met dat gewest.

Het recent opgemaakte Iris 2-vervoersplan van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest omvat die sluiting niet. Hoe dan ook wordt in de in opmaak zijnde plan-MER voor de R0 Zone Zaventem de zuidelijke sluiting van de R0 in de richtlijnen opgenomen als een te onderzoeken alternatief. Met inzet van het multimodaal verkeersmodel Vlaams-Brabant zal dit een eerste indicatie geven in welke mate dit project (een deel van) de oplossing zou kunnen vormen. Op basis van de resultaten kan desgevallend een diepgaandere studie starten in overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

De heer *Peter Reekmans* oppert dat Vlaanderen al lang genoeg stilstaat. Dat het beter kan met de mobiliteit, heeft het verleden geleerd, stelt hij. Een grondige evaluatie moet uitwijzen wat er is misgelopen. De beleidsnota doet hem denken aan een wensenlijstje, zeer vrijblijvend dus. Het lid mist vooral de prioriteiten. Zo komt de capaciteitsuitbreiding voor de Brusselse ring amper aan bod, terwijl dat een continu probleem is. Hij wil geen Lange Wapper II zien ontstaan in dat verband. Het probleem staat geklasseerd onder de missing links, weet de heer Reekmans. Hij meent dat na jaren gepalaver over de mobiliteit in Antwerpen, de mobiliteit in Vlaams-Brabant toch ook minstens een passage in de beleidsnota verdiende.

De *minister* preciseert dat de eerste doelstelling van de geplande projecten op de R0 een optimalisatie is van deze autosnelweg in overeenstemming met zijn functie en het ontwik-

kelingsperspectief in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De noodzaak van deze optimalisatie blijft en deze projecten blijven prioritair, aldus de minister.

4.4. *De E314*

Mevrouw *Karin Brouwers* zegt dat er over de E313 een tactische studie is gemaakt en zij zou hetzelfde willen zien voor de E314. In het verlengde daarvan kan dan ook de hele as Brussel-Limburg onder de loep worden genomen. Dat is voor haar niet dringend, doch wel nodig op termijn.

De *minister* wijst erop dat structurele files op de E314 intussen dagelijkse kost zijn en zij nemen jaar na jaar in lengte en tijd toe. Gelukkig gaat dit niet gepaard met een opvallende stijging van (letsel-)ongevallen op deze hoofdweg. De oorzaak van deze structurele files is een grote (auto-)gerichtheid op de tewerkstellingsgebieden van Brussel en in de Vlaamse rand, maar natuurlijk ook op de tewerkstellingsgebieden en andere attractiepolen van het regionaalstedelijk gebied van Leuven vanuit het noordoostelijke deel van Vlaams-Brabant en Limburg. Hierdoor ervaart de E314 een oververzadiging met de gekende files tot gevolg. Daarenboven gaan hierdoor ook de onderliggende en parallelle gewestwegen gebukt onder grote doorstromingsproblemen. De bereikbaarheid van Leuven en omgeving komt dan ook steeds meer in het gedrang, ook voor het openbaar vervoer.

Enkele belangrijke ontwikkelingen die een nabije toekomst gerealiseerd worden, in het bijzonder Leuven-Noord met een wetenschapspark en een grote pendelparking van de NMBS en de belangrijke uitbreiding en herschikking van het UZ Leuven op Gasthuisberg (Masterplan Health Sciences Campus Gasthuisberg), rekenen voor hun bereikbaarheid en ontsluiting in de eerste plaats op de E314. Deze bijkomende verkeersstromen moeten dus in belangrijke mate door de E314 worden verwerkt en zullen wellicht in een aanzienlijke toename van de files resulteren.

De Task Force Gasthuisberg, opgestart na de beslissing van de Vlaamse regering van 3 april 2009, staat in voor de uitwerking van de plannen en de opvolging van de procedures voor de aanleg van de ontsluitingsinfrastructuur van bovengenoemd HSC-project. Samen met de uitwerking van de concrete projecten zal AWV in een eerste fase een verkennende studie uitvoeren, die de impact van deze ontwikkeling en van de ontwikkeling van Leuven-Noord op de E314 in samenwerking met het Verkeerscentrum zal bestuderen.

In het eerste Mobiliteitsplan Vlaanderen is de uitbreiding tot vier rijstroken op de E40 tussen de R0 en de E314 richting Leuven als missing link in het hoofdwegenet opgenomen. Op het voorgesteld driejarenprogramma 2010 – 2012 heeft AWV een MER-studie hiervoor gepland in 2011. Omdat het project niet alleen effecten heeft op de E40 zelf maar ook op de E314 en op de aansluiting van beide autosnelwegen en gezien de te verwachten effecten van de geplande ontwikkelingen in de onmiddellijke omgeving van de E314 rond Leuven is een grondige verkeerskundige studie voor de E314 opportuun. Die studie zal aanleiding geven tot infrastructuur- en/of verkeersmanagementsmaatregelen, waarvan vervolgens ook de effecten op de omgeving moeten bestudeerd worden in het MER, aldus minister Crevits.

De heer *Jan Peumans* pleit ervoor de doorstroming op de autosnelweg E313 naar Antwerpen door te trekken naar het stedelijke gebied. Er moet sprake zijn van een samenspel van de gemeentelijke en de gewestwegen. Als de doorstroming niet gegarandeerd is op het verdere wegennet, vervalt de winst die op de snelweg wordt gemaakt, stelt het lid.

4.5. *Onderhoud N-wegen*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt het positief dat de minister het structureel onderhoud van de wegen wil verbeteren. De N-wegen zijn lange tijd stiefmoederlijk behandeld,

zoals de minister ook aangeeft, stelt ze. Wat is het plan van aanpak ter zake, wil mevrouw Van den Eynde horen. Beschikt de minister over een inventaris van wegen waar dat onderhoud het meest dringend is?

De *minister* antwoordt dat jaarlijks door de afdeling Wegenbouwkunde het rapport 'Toestand van het wegennet' wordt gepubliceerd. Dat rapport baseert zich op de systematische metingen (visuele inspectie, stroefheid, spoorvorming en langsvlakheid) die door de afdeling Wegenbouwkunde jaarlijks (voor de A-wegen) of tweejaarlijks (voor de N-wegen) gebeuren. Aan de hand van deze meetgegevens becijfert de afdeling Wegenbouwkunde de normale onderhoudsbehoeften voor de komende 3 jaar en de onderhoudsachterstand die in het verleden opgebouwd is en dient weggewerkt te worden. Het rapport geeft een volledig overzicht van alle meetgegevens die verzameld werden aan de hand van de bovenvermelde systematische metingen. Deze gegevens zijn in extenso opgemeten voor alle wegen in beheer van de Vlaamse overheid. Uit deze gegevens kan afgeleid worden welke wegvakken dringend of minder dringend aan (structureel) onderhoud toe zijn. Het rapport wordt gebruikt als basis bij de opmaak van het investeringsprogramma van AWV met betrekking tot het structureel onderhoud, ook op de N-wegen.

4.6. Oosterweelverbinding

De heer *Dirk de Kort* vraagt aandacht voor wat er nog moet gebeuren inzake mobiliteit en openbare werken. Hij hecht veel belang aan de oprichting van de commissie ad hoc voor de Versnelling van Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten, maar meent dat er toch ook in de eigenlijke commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken duidelijke prioriteiten moeten worden gelegd. Dat projecteert het lid op Antwerpen en hij ziet nog een aantal niet-gerealiseerde projecten. Het wachten is op de resultaten van de zeven DAM-werkgroepen. De heer de Kort noemt de Scheldekruising wel cruciaal voor Antwerpen, samen met de aanpassing van de hoofdwegen en hij pleit voor een doorbraak in dat hele dossier. Hij had in de beleidsnota verwacht de meest stringente prioriteiten terug te vinden.

Mevrouw *Annick De Ridder* betreurt dat het tot januari 2010 duurt eer de voortgangsrapportage van de BAM opnieuw is gestart in de commissie. Zij vreest voor een eersteklasbegravenis van het dossier. Het referendum is afgelopen op 18 oktober 2009, stelt ze, en de meerderheid staat nog geen stap verder. De derde oeververbinding is cruciaal voor Antwerpen, haar economie en haar werkgelegenheid, benadrukt het lid nogmaals.

De *minister* wijst op verklaringen van zowel de minister-president als zichzelf op diverse fora, waarin zij stelden dat de uitspraak van de Raad van State met betrekking tot het GRUP Oosterweelverbinding een belangrijk element zal zijn in dit dossier. De uitspraak wordt in januari/februari 2010 verwacht. Op basis van de resultaten van de zeven DAM-werkgroepen zal de regering in februari/maart beslissingen nemen.

5. Havens en maritieme toegang

5.1. Scheldeverdieping

Volgens de heer *Dirk de Kort* ligt de economische bereikbaarheid van Antwerpen onder meer besloten in de Scheldeverdieping. Een klacht in verband daarmee van een organisatie voor vogelbescherming zou ingetrokken zijn, één blijft aanhangig, met betrekking tot de Hedwigepolder. Daarover wordt een uitspraak verwacht. Vlaanderen heeft wel aan de voorwaarden voldaan, stelt de heer de Kort. De HSL is aangelegd. Hij wil weten wat er nog verder kan gebeuren om het dossier een impuls te geven.

Volgens de *minister* kan de Scheldeverdieping ten vroegste februari 2010 aangevat worden indien de uitspraak van de Nederlandse Raad van State positief is. Vlaanderen is op dit

moment niet bij machte om de aanvang van de werken op Nederlands grondgebied nog te versnellen. De timing van de rechterlijke uitspraak kan immers niet beïnvloed worden. De zitting van de bodemprocedure vindt plaats op 18 december 2009.

Ook mevrouw *Annick De Ridder* heeft vernomen dat vier milieuverenigingen hun bezwaren tegen de Scheldeverdieping intussen hebben ingetrokken. Is er nog verder nieuws, wil ze weten.

De minister noemt het intrekken van de beroepen van de natuurverenigingen is een positief signaal. Toch mag men niet uit het oog verliezen dat in het dossier van de Scheldeverdieping nog een viertal andere partijen aan de orde zijn, met name Van der Straaten B.V., G.C.J. Minderhoud, de Nederlandse Vereniging van Zandwinners en G.J.J.E.L.P. Decloedt. Thans blijven er bijgevolg nog vier beroepen hangende. De zitting bij de Raad van State vond zoals gezegd plaats op 18 december 2009. De minister voegt eraan toe voorbereid te zijn om bij een positieve uitspraak direct de baggerwerken aan te vatten.

De heer *Bart Martens* meent dat wat de Scheldeverdieping betreft, er moet over worden gewaakt dat de Nederlanders al hun afspraken nakomen. De vraag is echter of Vlaanderen zijn eigen verbintenissen wel zal nakomen. Er is weliswaar al verdienstelijk werk verricht in de polders die in het verdrag worden genoemd, maar anderzijds vraagt artikel 34 dat ten laatste in 2010 langs of in het stroomgebied van de Zeeschelde werken uitgevoerd worden of in uitvoering genomen zijn ter realisatie van minimaal 1100 ha estuariene natuur of wetlands. De vorige Vlaamse Regering raamde dat voor het geactualiseerde Sigmaplan in 2009 een bedrag van 45 miljoen euro nodig was en vanaf 2010 niet minder dan 50 miljoen euro per jaar. De verslagen van de klankbordgroep leren echter dat in 2009 slechts 28 miljoen euro is vrijgemaakt en naar verluidt zou dat in 2010 ongeveer evenveel zijn. Klopt dat? Welke invloed heeft dat op de timing? Riskeert Vlaanderen niet zijn eigen verbintenissen met Nederland niet na te komen? Worden projecten op de lange baan geschoven? Nochtans is het Sigmaplan essentieel voor zowel verdieping, natuurversterking als bescherming tegen overstromingen, waarschuwt het lid. Wordt het plan zoals voorzien uitgevoerd?

De *minister* zegt dat de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 het geactualiseerde Sigmaplan ter beheersing van overstromingsrisico's en het behalen van de natuurdoelstellingen in het Zeescheldebekken, instandhoudingdoelstellingen en flankerende maatregelen voor landbouw en plattelandsrecreatie heeft goedgekeurd. De totale kosten werden tot 2030 geraamd op 830 miljoen euro en circa 52 miljoen euro voor de flankerende maatregelen (prijspeil 2005). Op 22 juli 2005 (Zeeschelde en Durme) en op 28 april 2006 (Rupel, Zenne, Dijle en Nete's) besliste de Vlaamse Regering eveneens om tegen ten laatste 2010 met de realisatie van een eerste pakket aan projecten uit het geactualiseerde Sigmaplan op het terrein van start te gaan. Dat is tevens verankerd in het Verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium dat op 1 oktober 2008 in werking is getreden. Gelet op het feit dat de middelen voor 2010 beperkt zijn en projecten in Nederland vertraging hebben opgelopen zullen niet alle voorziene projecten in 2010 op het terrein in uitvoering gaan. Vlaanderen zal haar verplichting inderdaad nakomen maar met dien verstande dat het opstarten op het terrein gefaseerd zal gebeuren.

5.2. Zeesluizen

De ontduubeling van de zeesluizen in de Waaslandhaven, Zeebrugge en Terneuzen, is een verplicht nummer, stelt de heer *Sas van Rouveroi*. Het feit dat de minister letterlijk stelt dat deze worden voorbereid en gerealiseerd, is cruciaal voor hem. Open Vld zal de regering daaraan houden.

Antwoordend verwijst de *minister* naar de tekst van haar beleidsnota. “(...) Om de Waaslandhaven vlotter en beter toegankelijk te maken wordt een tweede sluis voorzien die via het Deurganckdok een tweede toegang tot de Waaslandhaven zal verschaffen. Verdere voortgang is afhankelijk van overeenkomst met havenbedrijf Antwerpen over de financiering van dit project. Ook het traject rond de vervanging van de Visartsluis in Zeebrugge wordt voortgezet. (...) De nodige procedurestappen worden doorlopen met het oog op de realisatie van het project. Met het oog op het verbeteren van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent Terneuzen blijft het plaatsen van een nieuwe sluis in Terneuzen prioritair. Na het bereiken van overeenstemming over de financiële verdeelsleutel (met Nederland) wordt het vervolgonderzoek verder gezet. Dit houdt in dat de voorbereiding van het bouwdoossier in al zijn aspecten verder wordt voorbereid.” Minister Crevits voegt daar nog aan toe dat momenteel het voorbereidingstraject voor elk van de drie dossiers wordt doorlopen, zowel op technisch als op procedureel, administratief en financieel vlak. Zodra al deze aspecten zijn uitgeklaard, kan men overgaan tot de uitvoeringsfase. Op dit moment kan de minister dus nog geen definitieve timing meegeven, maar zij garandeert dat het belang van de drie projecten niet onderschat wordt.

De heer *Sas van Rouveroy* stelt vast dat de beleidsnota besluit met een visie op de economische poorten, namelijk de zeehavens en de luchthavens. Open Vld steunt de minister in al haar afwegingen en stellingen daarover. De ontdubbeling van de sluisen, de maritieme toegankelijkheid van de drie grote zeehavens krijgen terechte aandacht. Voor de haven van Gent leest het lid dat de minister nog wil onderzoeken of er nog een optimalisering mogelijk is van een aantal nautische toegangsbeperkingen voor de Westsluis in Terneuzen. Het lid beaamt die mogelijkheid en verwijst naar een rapport van Soresma in opdracht van de gemeenschappelijke nautische autoriteit, waarvan de minister nog geen weet kon hebben. Dat stelt dat de wachttijden en vertragingen die schepen oplopen doordat de interactie tussen de verschillende betrokken partijen niet optimaal verloopt, is enorm groot, stelt de heer van Rouveroy. In 2008 was veertig percent van de genoteerde wachttijden bij opvaart en 48 percent bij afvaart toe te schrijven aan de sluis. Bij afvaart was de beloodsing de tweede grootste vertragsingsfactor met 39 percent. Minister Crevits stelt in de beleidsnota dus terecht dat met die beloodsing iets moet gebeuren. Het lid beaamt dat een reorganisatie van het loodswezen onontbeerlijk is. Volgens de *minister* moet elk schip dat zich aanbiedt onmiddellijk gebruik kunnen maken van een competente loods tegen een aanvaardbare en betaalbare prijs. Dat wil ze bereiken via sociaal overleg. De heer *van Rouveroy* wenst haar daarbij veel succes.

De *minister* noemt het onderzoeken en evalueren van de mogelijkheden tot optimalisatie van de nautische toegankelijkheid van de Westsluis te Terneuzen een ‘doorlopend gegeven’. De Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart beschikt hiervoor over het overlegorgaan TGS-TGO (Terneuzen-Gent Sluis/Terneuzen-Gent Overleg). Dit bilaterale overlegorgaan wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid, meer bepaald afdeling Maritieme Toegang, afdeling Haven- en Waterbeleid en afdeling Scheepvaartbegeleiding en het Loodswezen van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en het Havenbedrijf Gent, terwijl aan Nederlandse zijde Rijkswaterstaat Zeeland, Zeeland Seaports en het Nederlandse Loodswezen deelnemen. In de TGS-TGO wordt voortdurend overleg gepleegd over onder meer de nautische aspecten betreffende de toegankelijkheid, bevaarbaarheid en de veiligheid op het Kanaal Gent-Terneuzen, met inbegrip van het sluisencomplex te Terneuzen.

Er zijn reeds maatregelen ingevoerd ter optimalisatie van een aantal nautische toegangsbeperkingen van de Westsluis in Terneuzen. Een aantal andere maatregelen is nog in de proeffase of in nader onderzoek. De optimalisatie omvat het optrekken van de maximaal toegelaten scheepsdiepgang en -breedte, versoepelde maatregelen voor autoschepen bij de passage door de Westsluis, een flexibeler regime voor het verplicht gebruik van sleepboten en een efficiënter gebruik van de Westsluis. De maatregelen worden onderzocht, ingevoerd

en geëvalueerd in overleg tussen Nederlandse en Vlaamse nautische deskundigen (ook van het Havenbedrijf Gent). De minister geeft volgend overzicht.

Het optrekken van de scheepsdiepgang: na het uitvoeren van een proefperiode van een jaar, waaruit bleek dat de veiligheid niet in het gedrang kwam, is in maart 2007 voor schepen in opvaart de maximaal toegelaten diepgang opgetrokken van 12,30 meter tot 12,50 meter door het hanteren van een verminderde kielspeling op het kanaal Gent-Terneuzen. Er wordt nu een kielspeling (noodzakelijke veiligheidsruimte tussen de waterbodem en de scheepskiel) van 1 meter toegepast in plaats van een kielspeling van tien percent op de scheepsdiepgang. Ook het definitief optrekken van de scheepsdiepgang bij afvaart tot 12,50 meter behoort tot de mogelijkheden, na het uitvoeren van proefvaarten zodra schepen met de betreffende diepgang afvaren.

Het optrekken van de scheepsbreedte: er loopt een proefperiode voor het optrekken van de maximale scheepsbreedte van 34 meter tot 37 meter in op- en afvaart. Er zijn reeds twee proefreizen zowel in op- als afvaart probleemloos uitgevoerd. Indien ook de derde proefreis in op- en afvaart met goed resultaat verloopt, zal de maximale scheepsbreedte definitief worden opgetrokken. De uitvoering van de derde proefreis staat op het programma, zodra er zich een schip met de betreffende breedte aanmeldt.

Versoepelde maatregelen voor autoschepen bij passage door Westsluis: de vroegere schuine stand van de opgehaalde basculebruggen (hellingshoek van 8°) aan de Westsluis, maakte het noodzakelijk om beschermende maatregelen te treffen om aanvaringen door de (hoge) autoschepen te vermijden bij de sluispassage. Dit vereiste het gebruik van bufferbakken (beschermingspontons) bij het schutten van autoschepen. Inmiddels zijn er nieuwe basculebruggen in gebruik waarbij het hellingsprobleem zich niet meer voordoet. Daarom is beslist om vanaf december 2008 bij afvaart het gebruik van bufferbakken te vervangen door de inzet van sleepboten. Ook bij opvaart zal het gebruik van een bufferbak worden verlaten, zodra het bedieningsgebouw van de sluis niet meer bemand is (begin 2011). Zolang het bedieningsgebouw nog bemand is, blijft het omwille van veiligheidsredenen gewenst om de bufferbak AK-4 in gebruik te houden bij opvaart. Voorts wordt er een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om het verplicht gebruik van een tweede loods af te schaffen voor autoschepen met een breedte kleiner dan 32 meter.

Een flexibeler regime voor verplicht gebruik van sleepboten: er wordt ook bekeken of er voor bepaalde scheepscategorieën een versoepeling dan wel een ontheffing van de verplichte inzet van sleepboten mogelijk is.

Een efficiënter gebruik van de Westsluis: in het kader van de nautische ketenbenadering wordt in overleg tussen het Havenbedrijf Gent, Rijkswaterstaat Zeeland en het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust gestreefd naar een doelmatiger sluisplanning, daarbij ook rekening houdend met de prioriteiten aangegeven door het Havenbedrijf Gent. Werkafspraken hierover worden nu op hun haalbaarheid getest en in praktijk gebracht.

5.3. *De zeehavens als logistieke toegangspoorten*

De heer *Bart Martens* is het ermee eens dat Vlaanderen moet gebruikmaken van zijn centrale ligging om zijn natuurlijke achterland te bedienen, want anders is voor hetzelfde handelsvolume meer verkeer nodig. Tot nu toe slagen de havens daarin. Zo blijkt dat tachtig percent van de containers die in Antwerpen haven worden geladen of gelost, bestemd is voor of afkomstig uit een straal van 150 km rond de haven. Dat moet ook zo blijven. Het lid vindt niet dat Vlaanderen de poort van heel Europa moet worden.

De *minister* meent dat de vraag of onze havens toegangspoorten moeten zijn, hier niet van toepassing is. Dankzij de centrale ligging van Vlaanderen is dit een feit. De volgende voorbeelden illustreren dit. Zo vindt men onder de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge: de tweede grootste haven van Europa, de grootste staalhaven van Europa, de grootste opslagcapaciteit in Europa (meer dan zes miljoen m²), het grootste petrochemische complex van Europa, de grootste haven voor niet-begeleide ro-ro in Europa, de belangrijkste overslaghaven voor auto's in Europa, krachtige distributiecentra met toegevoegdewaardeactiviteiten, de Europese leider in graantransport, het belangrijkste knooppunt voor gasbevoorrading van West-Europa, en grote logistieke spelers in het transport van zowat alle andere goederen.

Uit studieresultaten blijkt evenwel dat 'het' hinterland niet bestaat. Het hinterland is een tijdsvariabel gegeven, dat bovendien functie is van onder andere type, richting (import en export) en van de geografische reikwijdte van goederenstromen en - categorieën. Ook wanneer men de shortsea-trafiek bekijkt, zien wij dat Vlaanderen hoe dan ook een toegangspoort tot Europa is. Shortsea Shipping (SSS) vertegenwoordigt in de vier havens ongeveer de helft van de behandelde tonnage. Het transport tussen deze havens wordt verzorgd door een uitgebreid netwerk van shortsea-verbindingen. Dit uitgebreide netwerk omvat zowel import- als exportdiensten. Er zijn shortsea-lijndiensten tussen de vier Vlaamse havens en maar liefst veertig Europese en Noord-Afrikaanse staten.

5.4. *Flanders Port Area*

De heer *Jan Peumans* wil weten of de rondetafels die zijn gehouden over Flanders Port Area een vervolg zullen kennen. De *minister* antwoordt dat onder de koepelstructuur van Flanders Logistics vier inhoudelijke pijlers zullen geplaatst worden: Flanders Port Area (havens), Flanders Inland Shipping Network (binnenvaart), Land Logistics (co-modaliteit en optimalisering logistieke ketens) en Flanders Air Transport Network (luchtvaart). Flanders Port Area wordt dus zeker verder gezet.

Minister Crevits hecht groot belang aan een nauwe samenwerking met alle betrokken partijen. Dus ook de komende jaren zullen de private actoren nauw bij Flanders Port Area betrokken worden en blijven, met rondetafels, met events of op een andere manier.

5.5. *Haventerreinen*

De heer *Bart Martens* is van oordeel dat slimme logistiek de trafiek veredelt. Het verdient de voorkeur waarde toe te voegen aan de transportstromen in plaats van er meer aan te trekken. De vraag is dan hoe de minister denkt te voorkomen dat transportzones gevuld worden met bedrijven die containers doorsluizen zonder ze te openen. Het lijkt hem niet evident om een dergelijk acquisitiebeleid in de steigers te zetten. Bundelen en clusteren zijn aangewezen, evenals selectiviteit bij het opzetten van extended gateways. Spoor- en binnenvaartshuttles naar het binnenland zullen immers nooit rendabel kunnen ingezet worden als de distributiecentra te zeer verspreid zijn. Kan de minister de rol van de poorten verduidelijken? Hoe gaat zij ervoor zorgen dat de Europese distributiecentra er ook zullen naartoe gaan en niet naar elders in Vlaanderen aangelegde bedrijvencentra?

De *minister* wijst erop dat het Havendecreet bepaalt dat de Vlaamse Regering overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening nader de grenzen van de havengebieden vaststelt. Voor de zeehavens gelden de in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplannen als zeehavengebied afgebakende terreinen. De onderbouwing voor de vaststelling van de grenzen van deze havengebieden is gebeurd in de strategische plannen. Deze plannen hebben als horizon het jaar 2030 en hebben als doel na te gaan op welke manier de verwachte groei van de havens kan worden opgevangen rekening houdend met de beperkingen die door de omgeving van de havens worden opgelegd.

Als de zeehavengebieden eenmaal aangeduid zijn, staan de havenbedrijven overeenkomstig het Havendecreet in voor het beheer van het binnen de havengebieden gelegen openbaar domein waarvan zij eigendomsrecht hebben of dat hen in beheer werd gegeven. Zij zijn dan verantwoordelijk voor de exploitatie en het onderhoud. Verder beheren de havenbedrijven ook het binnen de havengebieden gelegen privaat domein van de overheid waarop zij een zakelijk recht hebben of dat hen in concessie werd gegeven.

Het beheer en de exploitatie van het openbaar en privaat havendomein behoren volgens het Havendecreet eveneens tot de exclusieve bevoegdheden van de havenbedrijven. Behalve in de gevallen waar ruimtelijke uitvoeringsplannen of de milieuwetgeving beperkingen opleggen, kan de Vlaamse overheid zich dus in principe niet mengen in de keuze van de havenbedrijven om bepaalde activiteiten in het havengebied te ontwikkelen. In de onderbouwing van de infrastructuur die door Vlaanderen geheel of gedeeltelijk gefinancierd wordt, wordt uiteraard in de MKBA (maatschappelijke kostenbatenanalyse) rekening gehouden met de invulling van de terreinen.

De heer *Bart Martens* is voorts van oordeel dat slimme logistiek vereist dat de schaarse resterende zones voor havenontwikkeling duurzaam worden ingevuld. Het lid pleit er daarom voor om bij de opmaak van de MKBA voor de zone Saeftinghe rekening te houden met het effect op de achterlandinfrastructuur van de verschillende opties voor de inrichting. Zo maakt de keuze voor een dok een bijkomende rijstrook over de hele E313 vrijwel onafwendbaar. De sp.a-fractie vindt dat de kosten daarvan moeten meegerekend worden in de vergelijking van de opties. Zaak is dus de omschrijving van het studiegebied ruim genoeg te maken. Nu al is dertig percent van de E313-trafiek havengelieerd, een percentage dat – zonder Saeftingedok – toeneemt tot 37% volgens de tactische studie 2020. Voor de sp.a is het best mogelijk dat nieuwe maakindustrie meer waarde creëert voor Saeftinghe dan klassieke op- en overslag.

De *minister* antwoordt dat er in overeenstemming met het regeerakkoord eerst een maatschappelijke kosten-batenanalyse zal worden uitgevoerd van de verschillende planopties van de ontwikkelingszone Saeftinghe, overeenkomstig het meest maatschappelijk haalbaar alternatief van het plan-MER. Daarna zal op projectniveau de standaardmethodiek van het Vlaams Gewest toegepast worden. De standaardmethodiek is echter enkel bruikbaar als het gaat over een transportinfrastructuurproject. Als uit de kosten-batenafweging op planniveau blijkt dat de optie industrieel of logistiek een beter rendement haalt, mag de standaardmethodiek niet (volledig) toegepast worden op projectniveau. Als de maritieme optie het beste rendement haalt, kan de standaardmethodiek wel gebruikt worden. In een MKBA mogen enkel de kosten en baten meegenomen die inherent aan het project zijn. Als de hinterlandinfrastructuur moet aangepast worden om de goederen te kunnen behandelen dan dienen de kosten meegenomen te worden. Als de aanpassingen of aanleg van de hinterlandinfrastructuur er zonder het project ook zou komen, mogen de kosten niet in de MKBA meegenomen worden. Verdere studies zullen uitwijzen of bijkomende achterlandinfrastructuur nodig is, als het project uitgevoerd wordt. De invulling hiervan wordt uitgewerkt in het geheel van de implementatie van het strategisch plan. Hierop zullen in elk geval de basisprincipes van het rationeel investeringsbeleid, waar de standaardmethodiek MKBA deel van uitmaakt, toegepast worden.

5.6. Havenrechten

Mevrouw *Annick De Ridder* vraagt aan de minister een oplijsting van de havenrechten. Het lid kent de havenrechten van Antwerpen en Gent intussen, maar niet die van Zeebrugge. Ze zijn relevant om te oordelen over de draagkracht van de havens, stelt ze, en ze vraagt om de evolutie ervan over de laatste vier jaar mee in rekening te brengen.

Volgens minister *Crevits* zijn de vaststelling en inning van de havengelden een van de havenbestuurlijke bevoegdheden die op basis van het Havendecreet exclusief aan de havenbedrijven zijn toegewezen. De havenbedrijven vullen deze bevoegdheid dan ook zelf in. De tarieven zijn terug te vinden in de tariefverordeningen en -reglementen van de havenbedrijven. De reglementen zijn openbaar en kunnen worden opgevraagd bij de havenbedrijven. Zij zijn in de meeste gevallen ook te raadplegen op hun website

6. Waterwegen

De heer *Bart Martens* pleit voor een goede studie samen met de minister van Natuur over de waterkwantiteit. De waterbehoefte van de Vlaamse kanalen concurreert met die van sectoren als landbouw, industrie en drinkwater. Aan verschillende sluizen van het Albertkanaal zijn al pompen geïnstalleerd om het water op peil te houden in droge periodes. Dat is een onrustwekkende ontwikkeling volgens het lid. De problematiek is niet beperkt tot de zone Seine-Schelde-West, merkt hij op.

De *minister* verwijst naar hoofdstuk 3.3 van haar beleidsnota: ‘Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit’. Daarin wordt ingegaan op de acties die in dit kader ondernomen zullen worden. Dat gaat ook over het garanderen van een voldoende hoog veiligheidsniveau met onder andere diverse investeringen om Vlaanderen te beschermen tegen de gevolgen van overstromingen. Daarbij wordt uiteraard ook rekening gehouden met de klimaatverandering.

Anderzijds worden ook laagwaterscenario's opgemaakt. Zo is gepland om vanaf 2010 concreet werk te maken van de installatie van pompinstallaties op de sluizen van het Albertkanaal. Die installaties zullen het mogelijk maken om bij lage Maasafvoer een deel van het schutwater van de sluizen van het Albertkanaal op te pompen en zo als het ware te recupereren. De beschikbaarheid van het water van het Albertkanaal voor verschillende toepassingen (schutwater, drinkwaterbevoorrading, proceswater) zal hierdoor beter gevrijwaard worden. Op het Albertkanaal zijn er momenteel slechts twee maanden per jaar problemen met de waterkwantiteit. Nederland zorgt dan tegen betaling voor voldoende water. Die installaties zullen gedurende de andere tien maanden zorgen voor elektriciteit. Het aspect ‘waterkwantiteit’ wordt verder ook expliciet ter harte genomen met alle betrokken partners in het CIW (de commissie integraal waterbeleid).

6.1. De terreinen aan waterwegen

Het lijkt mevrouw *Marleen Van den Eynde* een mooi uitgangspunt om de aantrekkelijkheid van de waterwegen als transportmodus te verhogen. Maar wat doet de minister met het feit dat vele terreinen langsheen het water volgebouwd worden of zijn met woningen?

De *minister* vindt niet alle terreinen langs de waterwegen geschikt voor goederenoverslag. Zij vindt het belangrijk dat er ook voldoende aandacht is voor de andere functies van de waterwegen, zoals wonen, de recreatieve functie enzovoort. Daarnaast acht de minister het inderdaad noodzakelijk om voldoende watergebonden bedrijventerreinen te hebben om het transport over de waterwegen te kunnen bevorderen. De waterwegbeheerders vervullen hierbij een sleutelrol: één van hun kernopdrachten bestaat er in om de opportuniteiten voor watergebonden activiteiten langs hun waterwegen te vrijwaren. Deze kernopdracht staat ook ingeschreven in de beheersovereenkomst met W&Z en De Scheepvaart. De beide waterwegbeheerders voeren hier een actief beleid. Dit is mogelijk door het recht van voorkoop op gronden langs de waterwegen dat zij hebben en ook effectief gebruiken.

De heer *Bart Martens* pleit ervoor dat de minister samen met haar collega van Natuur meer gebruik zou maken van de mogelijkheid uit Vlarem om aan- en afvoer via water op te leggen in milieuvergunningen. Het voorbeeld van de bestendige deputatie van Oost-

Vlaanderen ten aanzien van Indaver verdient navolging. Misschien kan een circulaire gestuurd worden naar de verschillende vergunningverlenende overheden.

Volgens de *minister* wordt bij het adviseren van milieu- of bouwvergunningen, waar relevant, door de waterwegbeheerder gewezen op de mogelijkheden van vervoer van goederen via de waterweg. In deze adviezen wijzen de waterwegbeheerders op het artikel 3.3.0.1., §3, van het Vlarem II dat bepaalt dat in zoverre een inrichting langsheen of in de nabijheid van een waterweg is gelegen, in de milieuvergunning kan bepaald worden dat een minimumpercentage van de aan- en afvoer van grondstoffen en/of producten moet gebeuren via de waterweg.

De heer *Bart Martens* waardeert de keuze voor de inplanting langs het water van meer watervervoer genererende activiteiten zoals afvalverwerking, maar tegelijk kiest de beleidsnota ervoor om nieuwe installaties in te planten vlakbij de plaats waar het afval ontstaat. Het is het een of het ander, oordeelt het lid, die trouwens denkt dat de tweede optie nog moeilijk kan in het kader van de Europese richtlijn over afval. De Europese grenzen gaan namelijk open voor nuttig toepasbaar bedrijfsafval. De minister antwoordt dat het locatiebeleid voor de inplanting van afvalverwerkende bedrijven, zoals bekend, buiten haar bevoegdheidsdomein valt. Maar het klopt volgens haar dat de waterweg een aantal troeven heeft op dit vlak. Binnenvaart kan bijdragen tot een lagere totale transportkost, zeker als ook maatschappelijk externe kosten mee in rekening worden gebracht.

6.2. Comodaliteit

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* treft in de beleidsnota het nieuwe modewoord ‘comodaliteit’ aan. Voor haar is het duidelijk dat bedrijven op alternatieve modi zullen moeten overschakelen om nog efficiënt te kunnen werken. Positief vindt ze dat Colruyt een groot aantal vrachtwagens van de weg wil halen door gebruik te maken van de transportmodus over het water. De keten wil via het kanaal Brussel-Willebroek de bevoorrading van onder meer de Antwerpse winkels verzorgen. Het Vlaamse bedrijf geeft volgens het lid een goed voorbeeld dat navolging verdient. Is de minister van plan om met andere bedrijven overleg op te starten naar aanleiding van het initiatief van Colruyt?

De *minister* stelt dat naarmate men stukgoed meer in containers laadt, de binnenvaart een steeds belangrijkere rol krijgt in het vervoer van stukgoed in Vlaanderen. Daarom wordt nu reeds het vervoer van stukgoed via de waterweg in Vlaanderen gestimuleerd. Minister Crevits verwijst naar de Vlaamse steunmaatregel betreffende het intermodaal vervoer over de waterweg aangemeld bij Europa voor 11,25 miljoen euro en lopende over de jaren 2009, 2010 en 2011 wat containervervoer betreft. Voor bijkomende volumes getransporteerd over de waterweg wordt er door de overheid 17,5 euro steun uitgereikt.

Begin december 2009 keurde de Vlaamse Regering op vraag van minister Crevits de steunmaatregel voor palletvervoer door de binnenvaart goed. De uitbetaalde steun zal 1,5 miljoen euro bedragen. Doel is zowel investeringssteun als in een beginfase exploitatiesteun te verlenen. Met deze steunmaatregel probeert de minister een marktniche in het goederentransport aan te boren die momenteel nog maar in beperkte mate beroep doet op de binnenvaart. De maatregel moet wel nog de instemming van Europa krijgen.

Daarnaast zet de minister sedert 2006 ook transportdeskundigen in. De mogelijkheden van de binnenvaart zijn vaak nog onvoldoende gekend bij de ondernemers. De transportdeskundigen gaan daarom actief naar bedrijven toe en ondersteunen hen in de afweging of binnenvaart voor hen een oplossing kan bieden. Daarnaast begeleiden ze de ondernemers bij de implementatie van de binnenvaart in hun vervoersketen. Een andere maatregel waarmee minister Crevits het vervoer van goederen over de waterweg stimuleert, is het

pps-kaaimurenprogramma. Met dit kaaimurenprogramma krijgen bedrijven steun voor de bouw van een kaaimuur indien ze voor de komende jaren een bepaalde hoeveelheid overslag garanderen.

6.3. *Schipdonkkanaal*

De heer *Sas van Rouveroy* zegt op pagina 13 een gevaarlijke zin te lezen: “De creatieve en landschappelijke waarde van fietsroutes, waterwegen en kust, moet maximaal gevrijwaard worden en mogelijk versterkt.” Vreest de minister niet dat dit haar parten zal spelen als het Schipdonkkanaal opnieuw ter discussie wordt gesteld? Dat komt trouwens alleen impliciet aan bod in de beleidsnota, weet het lid, onderaan bladzijde 53 bij de missing links in de waterwegen. De heer van Rouveroy vraagt of de commissie kan beschikken over twee studies waarvan sprake in de kranten. *Minister Crevits* stelt dat alles waarover wordt gesproken, vervat zit in het MER dat nog niet conform is verklaard. Ze wil geen uitspraken doen vooraleer dat is gebeurd, ongeacht wat in de kranten staat.

Voorts hecht zij als minister, zoals eerder gemeld veel belang aan de landschappelijke en de recreatieve waarde van de waterwegen. De combinatie van binnenvaart met het behoud van deze waarde is echter perfect mogelijk. De voorbeelden zijn legio. Voor wat betreft het Schipdonkkanaal heeft zij in de opdracht inzake de gebiedsvisie die zij aan de gouverneurs van West- en Oost-Vlaanderen heeft gegeven, uitdrukkelijk gevraagd om ook de nodige aandacht voor het landschappelijke en het recreatieve aspect te hebben in hun rapport en dit werd ook zo vertaald in hun rapport (daterend van 2008). Zoals gemeld in het regeerakkoord zal er pas een beslissing worden genomen op basis van alle resultaten van het studiewerk. De concrete vertaling van dit recreatieve en landschappelijke luik kan pas gebeuren na de beleidsbeslissing.

6.4. *Seine-Scheldeverbinding*

De heer *Sas van Rouveroy* is verheugd dat minister Crevits, zoals zij het stelt op de pagina's 16, 53 en 54 van haar beleidsnota, werk wil maken van een degelijk Masterplan 2014 voor de binnenvaart. Dat verheugt Open Vld. Het Seine-Scheldeproject op de as Gent-Kortrijk-Frankrijk krijgt er prioritaire aandacht in. Het engagement zou erin bestaan dat categorie 5B, 4400 ton binnenvaartschepen, van Terneuzen naar de Franse grens kunnen.

Ja, zegt de *minister*: de Seine-Scheldeverbinding wordt tussen Gent en Kortrijk (om helemaal correct te zijn tussen het kanaal Gent-Terneuzen en de Franse grens) inderdaad opgewaardeerd tot een waterweg van CEMT-klasse Vb. Op bepaalde delen van het tracé zullen de duwkonvooien klasse Vb elkaar niet kunnen kruisen maar daarvoor worden welbepaalde kruisingsplaatsen ingericht.

6.5. *De toekomst van de binnenvaart*

De heer *Jan Peumans* vraagt aandacht voor de binnenschippers die willen stoppen. Het feit dat een aantal ‘kleine binnenschippers’ hun activiteit wensen stop te zetten, is de *minister* bekend. Zij is daarover ook bezorgd. Niet alleen omwille van het stopzetten van de activiteiten op zich, maar ook omdat daardoor de mogelijkheden van het fijnmazige binnenvaartnetwerk in Vlaanderen niet ten volle benut worden. Ook voor de bedrijven gelegen aan de ‘kleinere’ waterwegen zou het verdwijnen van nog meer kleine schepen een probleem kunnen inhouden in die zin dat hun bevoorradings- en evacuatiemogelijkheden gehypothekeerd worden.

Vandaar dat een steunmaatregel is uitgewerkt met het oog op het in de vaart houden van de kleine schepen. Concreet betekent dit dat steun wordt verleend voor schepen tot tachtig meter lengte. De steunmaatregel kende behoorlijk succes en zopas werd trouwens

beslist om de maatregel te verlengen tot einde 2010. Tevens is samen met de Participatie Maatschappij Vlaanderen een project uitgewerkt dat aan de binnenschippers én aan de verladers de mogelijkheid biedt om een deel van het ontbrekende risicokapitaal te financieren tegen marktconforme voorwaarden. Voorts zullen diverse initiatieven om nieuwe types van schepen te ontwikkelen, genomen worden. Daartoe is onder meer het project 'INLANAV', wat staat voor Innovative Inland Navigation, ontwikkeld. Met dergelijke nieuwe schepen beoogt de minister het beroep van schipper opnieuw aantrekkelijk te maken voor jonge starters.

Om in de toekomst in staat te zijn de vraag naar goederenvervoer over de waterweg te beantwoorden, moet de Vlaamse vloot haar capaciteit behouden. In die zin is het opleiden en aantrekken van jongeren belangrijk voor de sector. Familiebedrijven moeten niet stoppen maar moeten worden overgenomen door de volgende generatie. Daarom moet het beroep aantrekkelijk worden gemaakt. De waterwegbeheerders voorzien in meer geschikte wacht- en rustplaatsen, uit het vaarwater met de golfslag en kort bij dorps- en stadskernen voor winkelen en sociale activiteiten. Zo draagt ook de realisatie van de binnenvaartsimulator bij tot de instroom in het beroep en professionalisering van het beroep.

Al de vermelde initiatieven werden ontwikkeld vanuit en goedgekeurd binnen de koepel van het Flanders Inland Shipping Network, een netwerk waarin alle actoren en organisaties van de Vlaamse binnenvaartsector vertegenwoordigd zijn. Het FISN zorgt voor de maatschappelijke en sectorale draagkracht van de ontwikkelde initiatieven, aldus de minister.

7. Luchthavens

7.1. Regionale luchthavens

Mevrouw *Annick De Ridder* leest in de beleidsnota dat de luchthaven van Antwerpen met de LEM-LOM-structuur waarin de koppeling naar de Krijgsbaan vervat zit, zou worden doorgezet. Open Vld vertrouwt erop dat de minister dat binnen de vooropgestelde termijn uitvoert. Mevrouw De Ridder vernam in een antwoord op een schriftelijke vraag dat de ontwikkeling van de bedrijventerreinen daar niet in is opgenomen. Daarover bestaan misverstanden, stelt ze.

Minister Crevits legt uit dat bij het indienen van projectvoorstellen en ontwerpen, men de keuze heeft om daarbij te opteren voor een project met of zonder bedrijventerrein. De keuze wordt nadien gemaakt. Aangaande het bedrijventerrein zegt het selectiedossier voor de luchthaven Antwerpen dat aan de geselecteerde kandidaat-exploitanten zal gevraagd worden om, op basis van een bestek, een voorstel te doen dat opgesplitst is in twee loten. Lot 1: een businessplan voor de exploitatie van de luchthaven, zonder verdere ontwikkeling van een bedrijventerrein. En lot 2: een businessplan voor de exploitatie van de luchthaven en de ontwikkeling van een bedrijventerrein dat beantwoordt aan de volgende kenmerken en randvoorwaarden: de bruto vloeroppervlakte dient beperkt te zijn tot 110.000 m² en de totale oppervlakte mag maximaal achttien ha bedragen. De geselecteerde kandidaat-exploitant zal, uitgaande van de voorwaarden van het bestek, een businessplan en een concessievergoeding moeten voorstellen met betrekking tot uitsluitend lot 1 of tot de loten 1 en 2 samen.

Op pagina 40 van de beleidsnota leest mevrouw *Annick De Ridder* dat de minister ruime aandacht wil besteden aan de pilotscholen op de verschillende luchthavens, aan trainingsvluchten die daarmee intrinsiek verbonden zijn. In de milieuvergunning staat dat voor de luchthaven van Antwerpen het aantal trainingsvluchten sterk zou worden teruggedrongen. Er zou naar een alternatief worden gezocht omdat het belang van die vluchten

voor de minister wel evident is. Heeft de minister daar al oplossingen of wordt de milieuvergunning alsnog aangepast?

De *minister* beaamt dat in de milieuvergunning van 23 oktober 2008 inderdaad een aantal beperkende voorwaarden werden opgenomen voor trainingsvluchten. Dat zijn de volgende. In 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar; in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar, in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar, van 2014 tot 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar, van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar, en vanaf 2023: maximaal 8.000 vluchten per jaar.

Tot de beperking van het aantal trainingsvluchten op de luchthaven Antwerpen werd in overleg met de sector besloten om de hinder voor de omwonenden te beperken. Aldus werden touch-and-go (circuitvluchten) op zon- en feestdagen verboden en werden beperkingen opgelegd inzake de uitrusting met een geluidsdemper en het beperken van het maximaal toegelaten geluidsniveau zoals vermeld op het geluidscertificaat van het vliegtuig. De opdracht werd gegeven aan de afdeling Luchthavenbeleid om samen met de vliegsohulen te werken aan aanvullende alternatieven om in Vlaanderen steeds volwaardige opleidingen te kunnen aanbieden.

De heer *Filip Watteeuw* stelt vast dat de minister op het ogenblik dat de minister van Leefmilieu uitpakt met het feit dat ze de trein neemt naar Kopenhagen, de keuze maakt voor regionale luchthavens. Zeker voor kortere afstanden vindt de heer Watteeuw de keuze voor luchtverkeer fundamenteel fout. De toegevoegde waarde van de klassieke zeehavens tegenover de luchthavens, lijkt ook hem vrij evident.

Minister Crevits preciseert dat met de regionale luchthavens niet wordt ingezet op kortafstandsvluchten. Voornamelijk de zakenvluchten hebben een zeer grote waaier aan bestemmingen binnen gans Europa. Kortafstandsvluchten zijn niet gebonden aan het statuut van een luchthaven (nationale of regionale luchthaven). Dat wordt beter op Europees niveau bekeken, waarbij de externe kosten zoals de milieulast mee in kaart worden gebracht.

7.2. Zaventem

De heer *Jan Peumans* zegt geboeid te zijn door de ontwikkelingen met betrekking tot Zaventem. Moet het START-project (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling) niet bijgesteld worden, vraagt hij zich af. De low cost terminal is weliswaar uitgesteld op Zaventem, met de Vlaamse overheid als betrokken partij inzake de bouw- en milieuvergunningen, stelt de heer Peumans, maar ook TNT, een belangrijk koerierbedrijf, is zijn doelstellingen ook aan het bijsturen. Voorts hoopt de heer Peumans dat minister Crevits ook uitsluitel kan geven over de reeds in het regeerakkoord aangekondigde sociaaleconomische studie naar de kosten en baten van de nachtvluchten op de luchthaven van Zaventem. Professor Lieven Annemans heeft naar het lid meent ook een studie uitgevoerd over de gezondheidskosten die daarmee gepaard gaan. De heer Peumans is zelf een fervent tegenstander van nachtvluchten.

De *minister* maakt bekend dat het uitvoeren van een sociaal-economische studie van de kosten en baten van nachtvluchten op de luchthaven Zaventem als actiepunt is opgenomen in het Vlaams regeerakkoord. Dergelijke studie dient te kaderen in het realiseren van een gelijk speelveld (level playing field) met de andere luchthavens in België en Europa en in een beleid gericht op het bereiken van een goed evenwicht tussen economische groei, tewerkstelling en leefbaarheid van de luchthavenregio en de stads- en dorpskernen. De studie zal opgenomen worden in de strategische visievorming rond de luchthaven van Zaventem en de acties in het kader van het START-project van de Vlaamse Regering. In de eerste plaats zal het nuttige studiewerk dat in de voorbije jaren hieromtrent reeds werd

geleverd, geïnventariseerd worden en desgevallend geactualiseerd. De studie zal uitgevoerd worden op het ogenblik dat ze in deze context het meest aangewezen is.

De luchthaven van Zaventem wordt besproken op pagina 40 van de beleidsnota. Punt d staat volgens de heer *Sas van Rouveroi* haaks op de expliciete keuze voor logistiek met toegevoegde waarde. De luchthaven wordt volgens het lid stiefmoederlijk behandeld en het status quo dat de minister beoogt, betekent voor een van de koplopers van toegevoegde waarde aftakeling. Hij had graag gezien dat de luchthaven ruimte zou krijgen om slim uit te breiden en dat er gepleit zou worden voor het belang ervan. Voor de lokale en regionale luchthavens houdt de minister wel een gevoelig pleidooi, terwijl de nationale luchthaven minstens zoveel verdient.

De *minister* reageert daarop met het volgende. Zoals in de beleidsnota wordt aangegeven vormt het mobiliteitssysteem de basis van het logistieke netwerk, en kiest Vlaanderen er resoluut voor om haar rol als slimme logistieke draaischijf van Europa te versterken. De Luchthaven Zaventem wordt in deze – net als de regionale luchthavens – als een belangrijke economische poort beschouwd. Om de poortfunctie van de Luchthaven Zaventem te versterken, zal Vlaanderen het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling voortzetten. Onder andere de realisatie van het Diabolo-project en de optimalisatie van de Brusselse ring zullen er toe bijdragen dat de multimodale bereikbaarheid van de luchthavenregio verder geoptimaliseerd wordt. De poortfunctie van de luchthaven zal zodoende verder uitgebouwd worden, en Vlaanderen geeft dan ook alle kansen aan de logistieke sector op de luchthaven om zich verder te ontwikkelen

8. Mobiliteit en milieu

8.1. Milieu-uitdagingen

De heer *Sas van Rouveroi* leert uit de Mobiliteitsbrief van november 2009 dat de minister van plan is een integrale aanpak te hanteren. Dat ziet Open Vld helemaal zitten, maar er is niet veel van te merken, meent de heer van Rouveroi, samen met de MORA. De impact van vervoer en transport op mens en milieu vraagt om een integrale aanpak. In het MIRA-rapport en de beleidsnota Leefmilieu leest hij grote verwachtingen ten aanzien van het beleid van minister Crevits. In haar beleidsnota vindt het lid echter niets over het klimaatbeleidsplan, het NEC-plan of het fijnstofplan. Het lijkt hem op zijn minst zinvol de complexe uitdagingen inzake milieu te integreren.

De *minister* antwoordt dat, zoals in de beleidsnota uiteengezet bij het thema milieu, er maatregelen komen om de geluidshinder en lichtpollutie te beperken alsook een masterplan voor groen vervoer. Daarnaast zijn er, geplaatst onder andere thema's binnen de beleidsnota, ook nog andere elementen die een betekenisvolle bijdrage zullen leveren voor de realisatie van de milieu-uitdagingen. Hierbij gaat het ten eerste over de hervorming verkeersbelasting op basis van de milieuprestaties van voertuig. De Vlaamse overheid zal de inning van de verkeersbelastingen vanaf 1 januari 2011 in eigen beheer nemen. Zij zal zo snel mogelijk werk maken van een vergroening van de autofiscaliteit op basis van de milieuprestaties van de wagen. Ook de kilometerheffing voor vrachtwagens zal een duidelijke bijdrage leveren tot de milieudoelstellingen door onder meer het stimuleren van betere belading en dus minder lege vrachtwagenkilometers. Daarnaast blijven vanuit de Vlaamse Regering de subsidies voor roetfilters voor personenwagens en vrachtwagens van kracht. Tot slot is de administratie van de minister betrokken bij de uitvoering van het Fijnstof-plan, waaronder heel concreet dat van de haven van Antwerpen.

Bovendien zal de minister het gebruik van groene energie stimuleren door het eigen wagenpark maar ook door de bevolking en het bedrijfsleven (bijvoorbeeld netwerk van

groene tankstations en 3E-convenant van de binnenvaart). Zowel voor het goederen- als het personenvervoer wordt de komende jaren een verdere stijging verwacht. Anderzijds heeft de Europese Commissie bepaald dat ze voor ambitieuze klimaatdoelstellingen gaat. Tegen 2020 moet de uitstoot van broeikasgassen met twintig percent gedaald zijn (of zelfs dertig percent indien er medewerking is van andere grote industriële landen), het gebruik van hernieuwbare energie moet met twintig gestegen zijn en de energieconsumptie moet met twintig percent dalen. De transportsector zal hierin een aanzienlijke inspanning moeten leveren.

Een deel van de oplossing is voor de minister het promoten van de alternatieve vervoersmodi zoals spoor en binnenvaart. Dat is tevens een actie uit het Vlaams Klimaatsbeleidsplan 2006-2012. Wat betreft de binnenvaart, hebben zowel nationale als internationale studies aangetoond dat deze modus minder brandstof verbruikt dan andere modi en tevens de minste broeikasgassen uitstoot. Dit wordt geïllustreerd door studies rond externe vervoerskosten. Ook op gebied van lawaai, ongelukken en veiligheid en congestie veroorzaakt de binnenvaart praktisch geen schade. Dat belet niet dat dit milieuvoordeel verder kan versterkt worden. Op Vlaams niveau werden daartoe met het steunprogramma 'emissiearme motoren', milieuvriendelijke inspanningen in de binnenvaart gestimuleerd. Om de binnenvaart in de toekomst verder te ontwikkelen zijn investeringen nodig in infrastructuur (vrijwaring van de vervoerscapaciteit, wegwerken van missing links, waarborgen van voldoende diepgang en vlotte doorgang). Er zal geïnvesteerd worden in de modernisering van het hoofdwatwegennet en in de bouw van kaaimuren met pps en in de ontwikkelingen van watergebonden bedrijventerreinen.

Via de 3E-binnenvaartconvenant (ecologisch, economisch en energiezuinig) heeft de binnenvaartsector zich geëngageerd verder werk te maken van een meer duurzame binnenvaart tegen 2020. Hieraan is een actieplan gekoppeld dat de komende jaren verder ontwikkeld en uitgevoerd zal worden. Dit plan voorziet zowel in verminderde emissies van CO₂, NO_x en fijn stof, brandstofbesparende en duurzame technieken, het behoud van diversiteit in de binnenvaartvloot, verhoging van het aandeel van de binnenvaart als in het ter beschikking stellen van de nodige faciliteiten voor binnenschepen.

Om de impact en bijhorende hinder van vrachtvervoer in stedelijke centra te verminderen, worden momenteel ook pilootprojecten uitgewerkt om winkels in stedelijke omgeving te laten beleveren tijdens de dagrand (vroeg ochtend of late avond), in plaats van tijdens de congestiemomenten. Deze activiteiten zullen uitgevoerd worden door zogenaamde 'fluis-tertransporten', wat inhoudt dat op geen enkel moment tijdens het laden/lossen de grens van 65 dB overschreden mag worden. Proefprojecten in Nederland hebben aangetoond dat het verschuiven van deze laad- en losoperaties naar de dagrand volgende voordelen biedt op maatschappelijk/ecologisch vlak: daling emissies (-45% CO₂; -41% NO_x; -42% PM10), daling dodehoekongevallen (-41% gewonden), daling van congestie tijdens ochtend- en/of avondspits en het starttijdstip van scholen, minder dubbel of foutgeparkeerde vrachtwagens tijdens de piekuren enzovoort.

De heer *Sas van Rouveroy* noemt zich net als minister Crevits een groot voorstander van de binnenvaart. Hij geeft haar één waarschuwing mee. De vrachtwagenvloot draait nog grotendeels op Euro 4. De overstap naar Euro 5 loopt, maar ook Euro 6 staat al in de starblokken, licht hij toe. Als de vrachtwagensector die overstap op vrij korte termijn kan maken, dan zal de binnenvaart ook zijn ecoscore aanzienlijk moeten verbeteren om te kunnen concurreren. Dat zou maken dat uit ecologisch oogpunt uiteindelijk de keuze voor vrachtverkeer beter zou worden dan binnenvaart. Dat zou pas helemaal belachelijk zijn, meent het lid. Hij vraagt dat de Vlaamse Regering werk maakt van een ondersteuning voor de binnenvaart om op schonere motoren over te stappen. Ook de havenbesturen moeten ertoe worden aangezet om te investeren in een uitrusting van de kaaïen met de walstroom. Dat kan eventueel met extra subsidies.

De *minister* herinnert eraan dat in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering in het kader van de ontwikkeling van havens expliciet verwezen wordt naar het terugdringen van de luchtverontreiniging. In de zeehaven van Antwerpen loopt momenteel, met ondersteuning van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en het Vlaams Gewest een pilootproject voor de terbeschikkingstelling van walstroom. Dat is een complexe aangelegenheid. Bovendien mag ‘walstroom’ niet verward worden met ‘groene stroom’. Ook binnen Europa is er op dit ogenblik wel discussie over walstroom in het kader van de herziening van de richtlijn 2003/96/EG met betrekking tot energietaksen. Er wordt met andere woorden zeker aandacht besteed aan de mogelijkheden van het gebruik van walstroom.

8.2. *Groene wagens*

De omschakeling naar groene mobiliteit moet vooral in een aantal kleinere projecten waargemaakt worden, begrijpt de heer *Filip Watteeuw*. Zo worden groene wagens plots heel centraal geplaatst in de mobiliteitsdiscussie, terwijl het een nichemarkt blijft en nooit een structurele oplossing kan bieden voor mobiliteitsproblemen, stelt hij. Bovendien rijst voor het lid de vraag hoe de energie waarop die wagens rijden gegenereerd wordt. Overigens kan men biobrandstoffen volgens de heer Watteeuw beter agrobrandstoffen noemen. Tot er nieuwe generaties van worden voorgesteld, zijn ze volgens het lid geen positief experiment.

Minister Crevits bevestigt dat de Vlaamse Regering het aantal groene wagens wil doen toenemen en daartoe ook een aantal initiatieven neemt. Hierbij wil ze de verschillende ontwikkelingen op vlak van groene wagens stimuleren. Concreet gaat het dan om wagens met een hoge ecoscore, hybride wagens, wagens die gebruik maken van waterstof- en biobrandstoffen alsook elektrische voertuigen. Het is voor de minister duidelijk dat voor zowel de elektriciteit voor elektrische wagens als voor de biobrandstoffen voor voertuigen die dit aanwenden moet gekeken worden naar de wijze van productie om uit te maken of het hier gaat om hernieuwbare energie.

Op dit ogenblik vormen groene wagens inderdaad nog een minderheid van het totale wagenpark. De Vlaamse Regering wil echter het aantal groene wagens doen toenemen en daar ook een aantal initiatieven rond ontwikkelen. Zo stimuleert de regering met het ‘Masterplan groen vervoer’, zowel in het eigen wagenpark als bij de burger en het bedrijfsleven, het gebruik van waterstof- en biobrandstoffen en hybride voertuigen. Zoals in de beleidsnota is uiteengezet, gaat zowel De Lijn als de Vlaamse overheid zelf inspanningen leveren en onderzoekt men hoe taxibedrijven ertoe kunnen worden gebracht om hybride wagens te gebruiken. Het aantal groene wagens in Vlaanderen zal de komende jaren ook toenemen door maatregelen zoals de slimme kilometerheffing (geldt dan in eerste plaats voor vrachtwagens) alsook de verkeersbelasting die vergroend wordt op basis van de milieuprestaties van de wagens.

Moeten biobrandstoffen ‘agrobrandstoffen’ worden genoemd? Als minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken heeft minister Crevits maar een beperkt arsenaal van instrumenten om de ontwikkeling van nieuwe biobrandstoffen te stimuleren. Zij kan dat vooral doen door er voor te zorgen dat de nieuwe generatie biobrandstoffen door het eigen wagenpark – al dan niet in de vorm van proefprojecten – wordt gebruikt. Zij kan eveneens het gebruik van groene energie stimuleren door het mee uitbouwen van een netwerk van groene tankstations. Tenslotte kunnen de aangekondigde hervorming van de autofiscaliteit en de slimme kilometerheffing het gebruik van groene brandstoffen stimuleren.

De heer *Sas van Rouveroy* van zijn kant juicht toe dat de minister op bladzijde 38 van de beleidsnota aangeeft de nieuwste generatie biobrandstoffen te willen stimuleren.

8.3. *Groene investeringen stimuleren*

De heer Dirk de Kort merkt op dat de beleidsnota aangeeft een link te leggen met een vroeger beleidsdomein van de minister: Leefmilieu. Het lid meent dat er heel wat mogelijkheden zijn voor het vergroenen van transportassen. In Nederland maakt de wetgeving het niet alleen mogelijk een overschrijding van emissiewaarden af te kopen met emissiecertificaten, maar tevens kunnen bedrijven elders met groene innovatieve investeringen de door henzelf veroorzaakte hinder compenseren. Het lid hoopt dat dit wordt doorgetrokken, en benadrukt de nood aan een strategische duurzame ontwikkeling inzake transport.

De *minister* haakt daarop in met de belofte binnen de grenzen van haar bevoegdheden bedrijven te zullen stimuleren om investeringen te doen die niet alleen ‘groen’ maar ook duurzaam zijn willen ze ook economisch en maatschappelijk haalbaar zijn. Gelukkig ontdekken steeds meer bedrijven een aantrekkelijk effect van duurzame investeringen. Duurzaam ondernemen biedt enorme kansen voor efficiëntieverhogingen en voor innovatie. Minister Crevits verwijst hierbij onder andere naar de vergroening van de autofiscaliteit en de subsidies voor de bouw van kaaimuren. Uiteraard zal het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zijn deel van het NEC-plan, het Fijnstofplan en het klimaatbeleidsplan uitvoeren.

Minister Crevits verwijst ook naar het hoofdstuk ‘duurzame logistiek’ als voorbeeld van de vertaling van groene investeringen binnen het beleidsdomein MOW. De waterwegbeheerders stimuleren bedrijven en ondersteunen hen om op een duurzame wijze met transport om te gaan. Investeringen van bedrijven in die zin kunnen zonder meer groen worden genoemd en worden ondersteund met pps-kaaimuurprojecten, steun voor intermodaal vervoer, steun voor estuaire vaart en steun voor afvaltransport door de binnenvaart. Het ijveren voor een modal shift naar de waterweg is door het milieuvriendelijk karakter van de binnenvaart, een groene investering. In dit opzicht is het uitbouwen van ons binnenvaartnet op zichzelf reeds een belangrijke ondersteuning van de bedrijven om op een milieuvriendelijke wijze hun transport te organiseren. Ook op andere vlakken zullen de waterwegbeheerders het duurzame en groene karakter van bedrijven ondersteunen, maar gebeurt dit door het creëren van de juiste randvoorwaarden. Voorbeelden hiervan zijn het concessiebeleid rond watergebonden terreinen en het ontwikkelen van watergebonden bedrijventerreinen.

8.4. *Milieuzonering*

De heer *Bart Martens* informeert of de minister bereid is in deze legislatuur werk te maken van de milieuzonering. Hij herinnert eraan dat Vlaanderen van Europa geen uitstel kreeg voor het halen van de normen voor fijn stof in de lucht, omdat het niet alle mogelijkheden had benut. Het weren van bepaalde, vervuilende vervoermiddelen uit gevoelige zones, is er daar een van. Het lid geeft het voorbeeld van zwaar vrachtverkeer in kwetsbare stadsdelen. In Nederland gebeurt dit al.

De *minister* noemt het correct dat het vrachtwagenverkeer vaak weegt op de verkeersleefbaarheid in stedelijke gebieden. Daarom ook dat er in de beleidsnota expliciet aandacht wordt aan besteed. Hierbij gaat het zowel om het omleiden van niet-lokaal zwaar vervoer als het opzetten van stedelijke distributienetwerken. De doelstelling van dergelijke netwerken is het vlotter laten verlopen van de distributie en het reduceren van hinder voor de omgeving. In de beleidsnota staan een aantal mogelijke acties opgesomd zoals het opzetten van vaste leverplaatsen in steden, die elk op hun vertaalbaarheid naar de Vlaamse context zullen worden getoetst. Dat onderzoek kadert binnen het project Flanders Logistics. Indien aangewezen, zullen pilootprojecten in steden/gemeenten worden opgezet, uiteraard in maximale afstemming met alle betrokken partijen en andere lopende projecten op het vlak van stedelijke distributie.

De mogelijkheden van milieuzones in Vlaanderen worden eveneens nagegaan binnen de context van Flanders Logistics. Het concept van milieuzones werd opgenomen in de thema's 'duurzaam goederenvervoer' en 'stedelijke distributie' van Flanders Logistics. In een eerste fase zal academisch vooronderzoek worden uitgevoerd waarbij o.a. voorbeelden uit het buitenland zullen worden geanalyseerd en de vertaalbaarheid naar de Vlaamse context wordt nagegaan. Indien aangewezen, zal in een volgende fase de mogelijkheid van pilootprojecten in Vlaamse steden/gemeenten worden nagegaan, in maximale afstemming met alle betrokken partijen. Het is immers van groot belang rekening te houden met de specifieke context van elke participerende stad of gemeente. Anderzijds dienen uiteraard ook de implicaties voor transport logistiek en distributiesector in kaart gebracht te worden en met hen te worden afgestemd.

8.5. *Versnippering*

De heer *Bart Martens* vindt dat de beleidsnota te weinig aandacht besteed aan de versnippering. De achteruitgang van de biodiversiteit heeft veel te maken met de fragmentatie van de open ruimte. Natuurtechnische investeringen als ecoducten kunnen ontsnipperend werken, maar er staan weinig aanzetten in wat voorligt. Zo stonden ze opgelegd in de stedenbouwkundige vergunningen voor de hst-verbinding met Nederland maar ze werden nooit aangelegd. De heer Martens dringt erop aan bij te benen op dit vlak.

De laatste jaren werden volgens de *minister* nochtans heel wat inspanningen gedaan om, naast het realiseren van specifieke en grote ontsnipperingsinfrastructuren (zoals de ecoducten Kikbeek, Meerdaalwoud, E19/HSL) het ontsnipperingsaspect reeds van bij de aanvang in een wegeninfrastructuurproject mee op te nemen. Dit vermijdt dat achteraf bijkomende en duurdere maatregelen moeten genomen worden. Op het terrein zijn reeds heel wat van deze realisaties (soms kleinschalig) zichtbaar. Meer en meer zal er ook de komende jaren naar gestreefd worden dit beleid van voorkomen in plaats van achteraf te genezen verder te zetten.

Om ontsnippering te realiseren met een minimum aan budget wordt ook meer en meer onderzocht om verbindingen te realiseren met een groene berm op bestaande landelijk gelegen bruggen of in combinatie met fiets- of voetgangerstunnels. De aanleg van nieuwe grote natuurverbindingen zal aan grote versnipperingsknelpunten voortgezet worden na grondige voorstudie en in samenwerking met het beleidsdomein LNE. Na een monitoringsprogramma door het departement LNE blijkt ondertussen dat de bestaande ecoducten hun functie meer dan goed vervullen.

In hoofdstuk 3.4 'Multifunctionaliteit' van de beleidsnota wordt geduid dat de integrale benadering van de aanleg en het beheer van de waterweg inhoudt dat de verschillende functies van de waterweg een evenwichtige invulling krijgen en dat de integrale benadering, die uitgaat van multifunctionaliteit, het basisobjectief uitmaakt van elk infrastructuurwerk en van elk aanpassings- of onderhoudswerk langs en aan de waterwegen en de kust. Voor elk project wordt onderzocht welke mogelijkheden van natuurtechnische milieubouw nodig, mogelijk en kostenefficiënt zijn zoals inzake ontsnippering. Dat kan gaan van fauna-uitstapplaatsen tot een aangepast oeverprofiel waar bijvoorbeeld onder water gewerkt wordt met een trapvormig profiel.

8.6. *Lichtvervuiling*

Op pagina 37 leest de heer *Sas van Rouveroy* over het doven van lichten, afgewogen tegen de verkeersveiligheid. Hij stelt dat er nog steeds veel te veel lichten branden, onder meer op de R4, al heeft hij op het doven van die lichten al jaren aangedrongen, ook vanuit zijn hoedanigheid van schepen van Openbare Werken. Tussen de afslag Blaarmeersen en de

watersportbaan in Mariakerke branden nog lichten waar dat verder alleen aan op- en afritten zo is. Het stuk ligt ook nog naast het natuurgebied Bourgoyen-Ossemeersen. Hij hoopt dat de minister dit terloops kan meenemen en er iets aan doet.

Lichtpollutie beperken blijft een aandachtspunt binnen het beleid, aldus de *minister*. In het verleden heeft zij op het hoofdwegennet het tijdsvenster dat de lichten brandden, al gereduceerd, behoudens op ringwegen en op- en afrittencomplexen voor de verkeersveiligheid. Het nog meer doven van de openbare verlichting op bepaalde locaties, rekening houdend met de mogelijke effecten op de verkeersveiligheid, zal verder onderzocht worden.

8.7. *Afvalverwerking in het Gentse havengebied*

De heer *Sas van Rouveroy* leest in de beleidsnota dat afvalverwerking het beste gebeurt dicht bij wie het afval maakt. En dan het liefst aan een waterweg, om een milieuvriendelijke aan- en afvoer te garanderen. Is er dan nood aan nieuwe afvalverwerkingscapaciteit in Vlaanderen, vraagt hij zich af. Of zit de minister met het dossier van de Moervaart in het Gentse havengebied in het achterhoofd? Daar is een dergelijk dossier hangende met betrekking tot een afvalverwerkingsoven die in de jaren negentig door toenmalig minister Vera Dua is tegengehouden. De beslissing van de minister is tien jaar later door de Raad van State vernietigd.

Uit reeds lopende projecten zegt de *minister* te hebben geleerd dat afval een type van goederen is dat zich leent om over de waterweg te worden getransporteerd. Zij wil daarom in de komende legislatuur er naar streven om nog meer afval over de waterweg naar de afvalverwerkingsinstallaties te laten brengen. Dit kan onder andere door bij de vergunningverlening de keuze van transportmodi voor aan- en afvoer van afvalstoffen als een beoordelingscriterium te hanteren. Op die wijze wordt voor specifieke goederengroepen een modal shift gestimuleerd naar meer milieuvriendelijke transportmodi zoals de waterweg. Uiteraard heeft zij het hier over nieuwe afvalverwerkingscapaciteit binnen de capaciteit voorzien in het Uitvoeringsplan Huishoudelijke Afvalstoffen. Met betrekking tot de afvalverwerkingsoven in de Gentse kanaalzone kan zij in ieder geval vaststellen – zonder hierbij enige uitspraak te willen doen over de wenselijkheid van deze oven – dat de ligging van deze oven een aanvoer van afval over het water mogelijk maakt.

8.8. *Secundaire grondstoffen*

De heer *Bart Martens* vindt natuurtechnische milieubouw ook nodig in het oeverzonebeheer, maar die belangrijke koppeling met Natuur ontbreekt in de beleidsnota. Voorts is het een taak van de minister om met het typebestek 250 ervoor te zorgen dat selectief ingezamelde secundaire grondstoffen kunnen toegepast worden in de wegenbouw, de bouw van dijklichamen en dergelijke.

De *minister* antwoordt dat in het Standaardbestek 250 nu al verschillende secundaire grondstoffen worden toegelaten voor verschillende toepassingen, zoals het gebruik van gerecycleerde granulaten in funderingen, of het gebruik van asfaltgranulaten in asfaltverhardingen. De keuze of secundaire grondstoffen al dan niet gebruikt worden, is een keuze die overgelaten wordt aan de aannemer. De ervaring leert trouwens dat daar waar secundaire grondstoffen toegelaten worden, die in de praktijk ook effectief toegepast worden. Er worden bijvoorbeeld nog maar weinig funderingen aangelegd met enkel natuurlijke granulaten of asfaltonderlagen zonder asfaltgranulaat. Belangrijk is dat er een kwaliteitsvol eindproduct afgeleverd kan worden, ook met secundaire grondstoffen.

De volgende versie van het Standaardbestek 250 is gepland om in de loop van 2010 gepubliceerd te worden. Er wordt nagegaan voor welke toepassingen het gebruik van secundaire

daire grondstoffen toegelaten of nog uitgebreid kan worden. Toepassingen die momenteel bekeken worden, zijn het gebruik van betongranulaat in de onderlaag van tweelaags beton of in betonnen veiligheidsstootbanden, het gebruik van zeefzand in zandcement voor funderingen en aanvullingen, het gebruik van gerecycleerd bitumen afkomstig van bitumineuze dakbanen in een nieuw soort bitumineuze fundering, het gebruik van ‘zand’ afkomstig van fysico-chemische reinigingsinstallaties in bepaalde funderingsmengsels, enzovoort.

Om het gebruik van gerecycleerde materialen in de wegenbouw op een verantwoorde wijze te optimaliseren met respect voor de wetgeving zowel op bouwtechnisch als op milieuhygiënisch vlak, zal binnenkort tevens een samenwerkingsprotocol tussen de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) worden afgesloten. De samenwerking bestaat uit het uitwisselen van ideeën en kennis. De kennis van de OVAM, afdeling Afvalstoffenbeheer, draagt bij tot het voorkomen van verontreiniging, de kennis van AWV, afdeling Wegenbouwkunde, draagt bij tot het verantwoord bouwtechnisch gebruik van de gerecycleerde granulaten ter vervanging van de delfstoffen. Het aanpassen van de teksten van het Standaardbestek 250 voor de Wegenbouw behoort daarbij uiteraard tot de mogelijkheden.

9. Logistiek

9.1. *Flanders Logistics*

Minister Crevits heeft Flanders Logistics uitvoerig besproken, maar het is de heer *Jan Roegiers* nog steeds niet duidelijk wat daarvan nu precies de status is. Hij vindt er geen regeringsbeslissing over, geen oprichtingsmoment ook. Wie maakt daarvan dan wel deel uit, van die spin. Het idee van een veelpotig insect, waarvan niemand weet wie of wat de poten of lijf uitmaken, jaagt het lid wat angst aan. Kan de minister daarin opheldering brengen? Welke structuur heeft die organisatie en beschikt ze over middelen? Zo ja, welke?

De *minister* legt uit dat Flanders Logistics logistiek in Vlaanderen verder wil versterken vanuit een duurzaam perspectief en met andere woorden streeft naar optimalisaties in logistieke ketens en processen die zowel op economisch, sociaal als ecologisch vlak voordelen opleveren. Flanders Logistics heeft de voorbije jaren concrete projecten gerealiseerd rond belangrijke strategische thema's die de logistiek versterken, waaronder het bevorderen van onderzoek en ontwikkeling, het optimaliseren van de capaciteit van de multimodale infrastructuur, het activeren van de logistieke opleidingen en arbeidsmarkt enzomeer.

De heer *Sas van Rouveroy* ziet dat de pagina's 17 en 36 ingaan op Flanders Logistics. Flanders Logistics als een spinnenkop in een web steken met behoud van de spelers, vindt het lid een goede optie, die hij wel nog verder wil uitspitten. Het verheugt hem hoe dan ook dat de minister Flanders Port Area niet zonder meer laat opgaan in Flanders Logistics. Ze stelt het in een zekere orbit ten aanzien van de spinnenkop via lucht-, land- en binnenvaartverkeer. Het lid veronderstelt dat dit item nog in de commissie ter sprake zal worden gebracht.

De *minister* wijst erop dat in de vorige legislatuur een aantal beleidsinitiatieven werden opgestart (Flanders Port Area, Flanders Inland Shipping Network, Flanders Logistics), elk met een eigen doelstelling en een eigen structuur. Zij vindt het nuttig om over de verschillende invalshoeken van de logistieke keten met de stakeholders, belangenorganisaties, actoren uit het werkveld te overleggen en samen initiatieven te nemen.

Een rationalisatieoefening, waarbij gezocht wordt naar synergiën enerzijds en verbanden tussen de verschillende initiatieven anderzijds, lijkt nodig. Daarom heeft de minister een

nieuwe structuur voorgesteld onder de koepel 'Flanders Logistics'. De vernieuwde aanpak moet invulling kunnen geven aan de noodzakelijke afstemming die er dient te komen tussen de bestaande initiatieven inzake Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa. Deze afstemming houdt niet in dat deze verschillende initiatieven per definitie centraal dienen te worden uitgevoerd en top-down gestuurd, maar eerder dat elk initiatief vanuit zijn eigen finaliteit bijdraagt aan de strategische thema's van Flanders Logistics ter ontwikkeling van de troeven van logistiek Vlaanderen. De centrale thema's van Flanders Logistics hebben onder meer betrekking op ketenlogistiek, duurzaam goederenvervoer, innovatie, onderwijs en arbeidsmarkt enzovoort. Elk van de pijlers van Flanders Logistics (Land Logistics, Flanders Inland Shipping Network, Flanders Port Area, Flanders Air Transport Network) zal vertrekken vanuit eigen doelstellingen (die kaderen binnen de centrale thema's van Flanders Logistics) en die gedragen worden door de partners in de desbetreffende sector. Iedere pijler zet acties op om zijn specifieke doelstellingen te realiseren.

Flanders Logistics zal de themabewaking op zich nemen vanuit een breed perspectief. Door de bestaande initiatieven op elkaar af te stemmen, wordt vanuit Flanders Logistics een coördinerende rol opgenomen en fungeert Flanders Logistics als centraal aanspreekpunt voor logistieke initiatieven, aldus minister Crevits.

9.2. *Toegevoegde waarde*

Logistiek met toegevoegde waarde is een juiste keuze van de minister, vindt Open Vld. De heer *Sas van Rouveroy* illustreert die stelling met een ton die werk moet verschaffen en toegevoegde waarde heeft en niet louter verplaatst wordt, ongeacht de vervoersmodus waarmee dat dan gebeurt. Hij prefereert de term 'kwalitonnen' boven de 'slimme logistiek'. Er is een onverbreekelijke band tussen gewicht en welvaart en als dat niet zo is, is de logistiek ervan ongewenst. De logistieke spelers moeten dan wel gerangschikt worden op basis van de arbeidsplaatsen en toegevoegde waarden en niet langer louter op tonnen. Zo geklasseerd komt het lid met een lijstje van de drie belangrijkste actoren inzake logistiek. Op de eerste plaats de haven van Antwerpen met 183.000 arbeidsplaatsen en 21 miljard euro toegevoegde waarde. Runner-up is de haven van Gent met 71.000 arbeidsplaatsen en 8 miljard euro toegevoegde waarde. Ten slotte komt de nationale luchthaven van Zaventem met 38.000 arbeidsplaatsen en 3 miljard euro toegevoegde waarde. De cijfers komen van de Nationale Bank van België. Vierde is de zeehaven van Zeebrugge met 27.000 arbeidsplaatsen en 1,8 miljard euro toegevoegde waarde. Het lid veronderstelt dat met het investeringsbeleid dat de minister vooropstelt, die koplopers op de correcte manier zullen worden behandeld.

De *minister* noemt de haven van Antwerpen, de haven van Zeebrugge, de haven van Gent, de haven van Oostende en de luchthaven van Zaventem de vijf belangrijkste gateways van Vlaanderen. Zij zijn de poorten van Vlaanderen, waar 'dikke' goederenstromen vanuit de hele wereld Vlaanderen binnenkomen en van waaruit Vlaamse en West-Europese producten naar andere delen van de wereld verstuurd worden. Deze vijf gateways zijn van uitzonderlijk belang voor Vlaanderen: zij zijn en blijven de kernen van cruciale en essentiële logistieke en economische clusters. Omdat de vijf gateways een grote economische en strategische rol spelen in de lokale, regionale en nationale economie en tevens een belangrijke bijdrage leveren tot de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid zal de verdere uitbouw en ontwikkeling van deze vijf gateways dan ook ondersteund worden.

De heer *Bart Martens* wil graag weten welke rol de bewindsvrouw ziet voor 'extended gateways'. Hoe beperkt zij hun aantal en hoe zorgt zij dat de distributiecentra niet over heel Vlaanderen uitzwermen? De *minister* antwoordt dat de extended gateways aansluiten bij het clustering-verhaal van Flanders Logistics. Zij worden in die context mee opgenomen binnen de nieuwe structuur van Flanders Logistics. Overigens is voor de minis-

ter de nodige voorzichtigheid geboden bij het gebruik van de term ‘extended gateways’. Vaak wordt deze immers op een incorrecte manier gebruikt. In principe verwijst de term naar zones die secundaire ontsluitingspunten voor de haven zijn. Dat zijn er per definitie maar een beperkt aantal. Andere punten, zoals intermodale overslagpunten, zones waar complementaire of gelijksoortige bedrijven clusteren en andere, vervullen ook een rol van duurzame, toegevoegde waarde-logistiek, maar zijn daarom geen extended gateways..

De verankering van logistieke ketens door logistieke toegevoegde waarde en logistieke concepten in het hinterland, is een perfecte optie, stelt de heer *Sas van Rouveroi*j. Het zijn de bedrijven die moeten verankeren en clusteren, waardoor ze van elkaar afhankelijk worden en zullen de beslissingscentra die vaak ver van Vlaanderen af liggen minder snel tot delocalisatie overgaan.

Daarop antwoordt de *minister* dat het om duurzame logistieke ketens te realiseren belangrijk is de samenwerking tussen bedrijven met gelijksoortige logistieke afhandeling te bevorderen. Het centrale uitgangspunt bestaat erin om bedrijven met goederen die op eenzelfde manier logistiek behandeld kunnen worden, aan te zetten tot samenwerking op logistiek vlak en lading te consolideren. Logistieke clustervorming gaat uit van het basisidee dat logistieke operaties zich moeten vestigen op die plaats die de minimale totale logistieke kost oplevert voor de bedrijven. Omvangrijke, geconsolideerde goederenstromen kunnen een lagere totale logistieke kost opleveren. Door het bundelen van stromen worden bovendien ook vaak alternatieve modi zoals het spoor of de binnenvaart vanuit bedrijfseconomisch standpunt aantrekkelijk en kunnen vrachtwagenstromen van de weg worden gehaald en gesubstitueerd worden door meer duurzame en milieuvriendelijke modi.

Anderzijds hoeft toegevoegde waarde niet noodzakelijk enkel aan clustering te zijn gekoppeld. Van elkaar afhankelijk worden hoeft evenmin een voorwaarde te zijn, alleen is het belangrijk dat de juiste prikkels worden gegeven of de meerwaarde van het opzetten van gezamenlijke logistieke activiteiten – eventueel gekoppeld aan een gezamenlijke locatie – wordt ingezien. Delocaliseren zal nooit onmogelijk worden, maar met de juiste logistieke randvoorwaarden kan al heel wat goederen-producerende activiteit met toegevoegde waarde hier worden gehouden.

9.3. Duurzame logistiek

Rond logistiek en infrastructuur is heel wat te doen geweest in de voorbije maanden, weet de heer *Filip Watteeuw*. De minister volgt in dat verband een vrij klassieke visie, meent hij: van Vlaanderen als transitland in Europa, als logistieke draaischijf. De heer Watteeuw betwijfelt of Vlaanderen in die zin in die unieke positie verkeert. Het feit dat het gedrags- en consumptiepatroon veel logistiek vereist doet de vraag rijzen of de minister vindt dat logistiek volgend moet zijn of dat ze ervoor durft te kiezen van niet in te gaan op bepaalde ontwikkelingen.

De *minister* zal aandacht geven aan het streven naar een duurzame logistiek, met maximale toegevoegde waarde voor Vlaanderen. Vanuit het aspect duurzaamheid zullen we ons maximaal toelagen op het bundelen van stromen, het realiseren van een optimale co-modaliteit met – waar mogelijk – verschuiving naar duurzamere modi, samen met een algemeen streven naar vermindering van de milieu-impact van transport. Mijn streven zal zijn om trends te gaan onderzoeken op degelijkheid en er desgevallend concrete projecten rond op te zetten, aldus minister Crevits.

Vlaanderen heeft inderdaad zijn ligging mee, zegt de minister. Maar liefst zestig procent van de Europese koopkracht bevindt zich binnen een straal van 550 km van Vlaanderen.

We zitten dicht bij de belangrijkste industrie en consumptie centra van Europa. Dat dit onder internationale bedrijven een bekend gegeven is, bewijzen de meer dan 700 Europese distributiecentra in Vlaanderen. Verder beschikken we over een grote infrastructuurden-siteit: het dichtste spoorwegennet van Europa. Op het gebied van wegen en waterwegen steekt alleen Nederland ons voorbij. Daarnaast zijn het hoge opleidingsniveau en de opge-bouwde know-how inzake logistieke processen en activiteiten, belangrijke troeven. De logistieke arbeidskrachten bepalen immers op significante wijze het succes van de sector in Vlaanderen. Onze opgebouwde know-how en onze arbeidskrachten vormen dan ook een ‘unique selling proposition’ voor Vlaanderen als logistieke regio, meent minister Crevits.

9.4. Stedelijke distributiecentra

De heer *Filip Watteuw* vraagt wat er zal gebeuren met het project van het Vlaams Insti-tuut voor Mobiliteit rond stedelijke distributie? Het lid hoopt dat dit wordt doorgezet. Hij vernam ook dat het instituut zou worden teruggeschroefd. De *minister* antwoordt dat het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL) een studie heeft uitgevoerd naar duurzame ste-delijke distributie. Van een project van stedelijke distributiecentra is op dit moment geen sprake. Wel werkt het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) momenteel aan een pro-ject rond slimme bevoorrading van steden, wat moet resulteren in twee pilootprojecten in Hasselt en Gent. Het Vlaams Instituut voor Logistiek is daarbij een van de betrokkenen. Minister Crevits preciseert voorts dat het VIL en het VIM onder de bevoegdheid vallen van Vlaams minister Ingrid Lieten.

10. Pijpleidingen

De heer *Sas van Rouveroy* wijst de minister erop dat ze op de pagina's 13, 15 en 32 als belangrijke modus de pijpleiding is vergeten te vermelden. In de loop van de beleidsnota krijgt die op pagina 35 een miniem plekje. Het gaat echter wel om grote hoeveelheden vloeibaar bulk dat door de pijpleidingen van de CEPS, de NAVO-pijpleidingen, die de exploitatie ervan heeft ondergebracht in de firma BPO, de Belgian Pipeline Organisation. Dat was volgens het lid een goede beslissing, want sinds dat ogenblik worden de activitei-ten van dat gigantisch netwerk gecommercialiseerd. Het gaat om een jaarlijkse hoeveel-heid verpompt product in kubieke meter per kilometer. Voor 1980 beliep dat 200 miljoen kubieke meter per kilometer. In 2007 was dat opgelopen tot 1 miljard kubieke meter per kilometer. Concreet betekent het dat 50 percent van alle kerosine voor Zaventem wordt geleverd door de zeehaven van Gent via die pijpleidingen. Het drukke luchtverkeer van de oorlogsvoering tegen Irak en Afghanistan met Amerikaanse vluchten vanaf Rammstein, de grootste Amerikaanse luchtmachtbasis buiten de VS, vloog quasi uitsluitend op brand-stof die werd geleverd door de haven van Antwerpen, via dezelfde weg. Het lid wil met die voorbeelden het belang van de pijpleiding aantonen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* kijkt bijzonder uit naar het in de beleidsnota aangekon-digde innovatief onderzoek met betrekking tot het pijpleidingtransport.

De *minister* verduidelijkt dat innovatie inzake pijpleidingentransport kan gezocht worden in een betere aanwending van het bestaande netwerk en het inschakelen van dit netwerk voor nieuwe producten of voor nieuwe klanten. Door meer vervuilende transportmodi te ontmoedigen, kan de minister het gebruik van minder vervuilende transportmodi zoals de pijpleidingen stimuleren. Door middel van zal worden nagegaan hoe pijpleidingen effi-ciënter kunnen ingezet worden.

III. MET REDENEN OMKLEDE MOTIES

Tot besluit van de bespreking van de beleidsnota werd, na schriftelijke aankondiging ter zitting, een met redenen omklede motie ingediend door de heren Sas van Rouveroy en Marino Keulen, mevrouw Annick De Ridder en de heren Jean-Jacques De Gucht en Sven

Gatz (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 217/2), door mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heren Bart Martens en Jan Roegiers en de dames Lies Jans en Sophie De Wit (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 217/3), en door de heren Filip Watteeuw en Dirk Peeters (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 217/4).

De voorzitter,

Jan PEUMANS

De verslaggever,

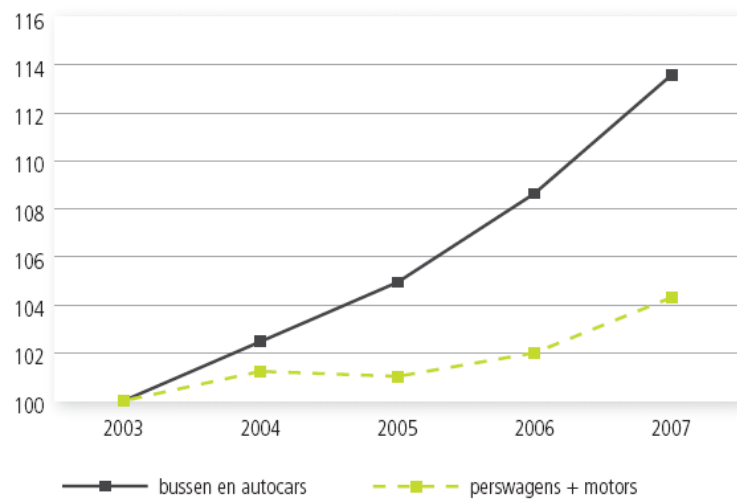
Sas VAN ROUVEROIJ

Bart MARTENS

BIJLAGE

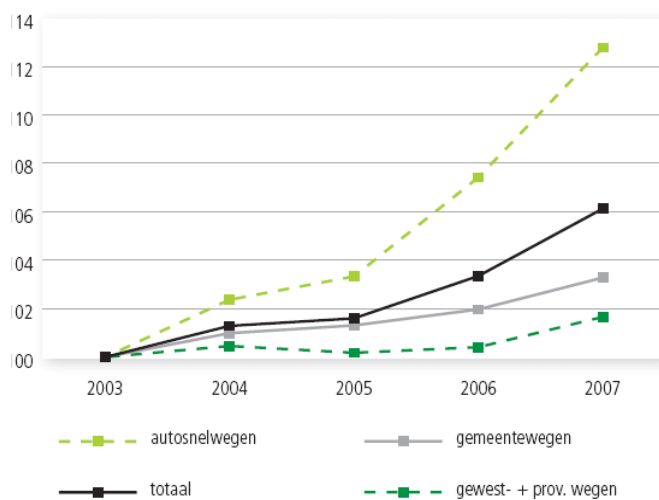
Enkele grafieken uit de presentatie van de minister bij haar toelichting

Evolutie van het personenvervoer in reizigerskilometer over de weg (2003 = 100)



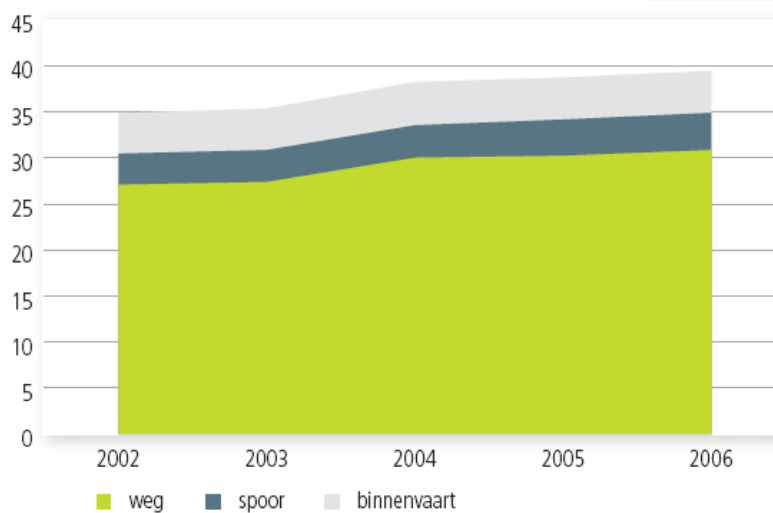
Bron: FOD MOB + SVR

Evolutie van het wegverkeer in voertuigkilometer in Vlaanderen (2003 = 100)



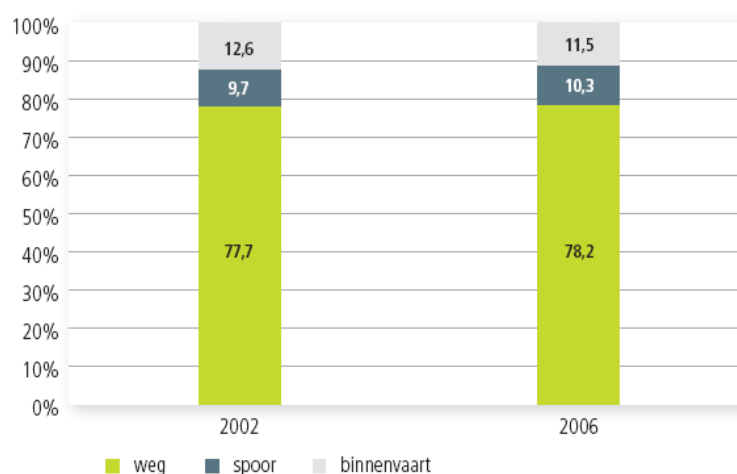
Bron: FOD MOB

Evolutie van het aantal tonkilometers vervoerd in Vlaanderen in de periode 2002-2006 (miljard)



Bron: FOD Economie - Algemene Directie Statistiek, NMBS, PBV via Studiedienst van de Vlaamse Regering

Modale verdeling van het goederenvervoer in Vlaanderen in tonkilometer in 2002 en 2006



Bron: FOD Economie - Algemene Directie Statistiek, NMBS, PBV via Studiedienst van de Vlaamse Regering

Structurele files ochtendspits

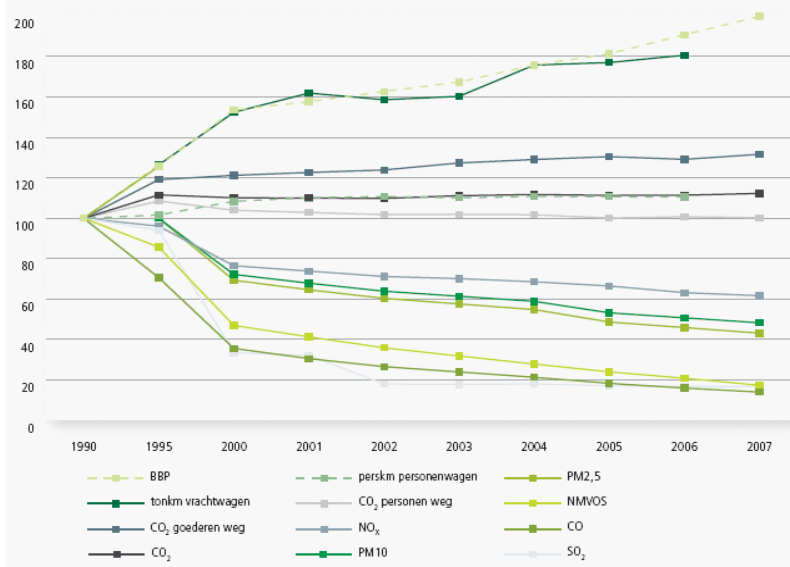


Bron: Verkeerscentrum



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Evolutie eco-efficiëntie van transportsector in Vlaanderen



Bron: VMM, 2009 – kernsetdata; SVR, 2009



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa



Vlaanderen
In Actie

'Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa'
Beleidsdomein MOW

LAND LOGISTICS

Beleidsmatige acties en projecten op vlak van landlogistiek (proceslogistiek, waaronder :
- Optimalisering logistieke ketens
- Fijnmazige distributie
- Groene logistiek
- Toegevoegde waarde logistiek
- ...

Aansturing minister Hilde Crevits



Coördinatiefunctie en centraal aanspreekpunt logistieke initiatieven Vlaanderen

Overkoepelende thema's :

- Innovatie
- Ketenlogistiek
- Duurzaam goederenvervoer (incl. co-modaliteit)
- Onderwijs en arbeidsmarkt
- Infrastructuur goederenvervoer
- Communicatie en draagvlakvorming
- Regelgeving

Invulling geven aan overkoepelende thema's vanuit eigen context

FLANDERS PORT AREA

Invulling volgens specifieke finaliteit en context havens

FLANDERS INLAND SHIPPING NETWORK

Invulling volgens specifieke finaliteit en context binnenvaart

FLANDERS AIR TRANSPORT NETWORK

Invulling volgens specifieke finaliteit en context luchtvervoer

Bestaande initiatieven, organisaties geven mee invulling aan Vlaams beleid inzake logistiek
Steunpunt Goederenstromen, VIL, Voka, POM's, betrokken administraties, FIT, ...

Steunpunt Goederenstromen : wetenschappelijke beleidsonderbouwing

VIL : bedrijfsspecifieke cases (bottom-up)

Voka, POM's : lokale doorvertaling beleidsinitiatieven Flanders Logistics

FIT : promotie van Vlaanderen als logistieke regio in het buitenland

...