

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



stuk **15** (2009-2010) – Nr. 4-I
ingediend op 2 december 2009 (2009-2010)

Ontwerp van decreet

houdende de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2010

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de dames Karin Brouwers en Annick De Ridder
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

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 Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroij;
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;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marcus Vanden Bussche;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

- 15** (2009-2010) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
– Nrs. 2 en 3: Amendementen
- 12** (2009) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
- 13** (2009-2010) – Nrs. 1-A en 1-B: Toelichtingen bij de begroting
- 14** (2009-2010) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- 16** (2009-2010) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof
- 19** (2009-2010) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen

INHOUD

I.	Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	6
1.	Organisatie en werking van het beleidsdomein MOW.....	6
1.1.	Beleidsbepaling, -ondersteuning en -uitvoering.....	6
1.2.	De structuur van het beleidsdomein MOW.....	6
1.3.	Structuur van het departement.....	7
1.4.	Verzelfstandiging	7
1.5.	Het Agentschap Wegen en Verkeer.....	8
1.6.	Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK).....	8
1.7.	Waterwegen en Zeekanaal NV	8
1.8.	Nv De Scheepvaart	9
1.9.	De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn	9
1.10.	De beleidsraad	9
1.11.	Het managementcomité van het beleidsdomein MOW	10
1.12.	Het managementcomité van het Vlaamse ministerie MOW	10
1.13.	De strategische adviesraad	10
1.14.	Enkele opmerkingen van commissieleden	11
2.	De derde aanpassing van de begroting voor 2009 en de uitgavenbegroting voor 2010.....	11
2.1.	Algemene inleiding	11
2.2.	Mobiliteit.....	12
2.2.1.	Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn	12
2.2.2.	Co- en prefinanciering Spoorwegen.....	13
2.2.3.	Departement	13
2.3.	Openbare Werken	14
2.3.1.	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).....	14
2.3.2.	Waterwegen	15
2.3.3.	De havens.....	16
2.3.4.	De luchthavens	17
2.3.5.	Desindexatie VIF	18
II.	Bespreking	18
1.	Algemene opmerkingen.....	18
1.1.	De leesbaarheid van de begrotingsdocumenten.....	18

1.2. De opmerkingen van het Rekenhof	19
1.3. Besparingen in communicatie	20
1.4. Het Europees voorzitterschap	22
2. Mobiliteit	22
2.1. Gemeenschappelijk vervoer	22
2.1.1. Besparingen bij De Lijn	22
2.1.2. Basismobiliteit	24
2.1.3. Kostendekking	26
2.1.4. Optimalisering van de planning	27
2.1.5. Tarieven	28
2.1.6. Nieuwe beheersovereenkomst	29
2.1.7. Smartcard	30
2.1.8. Tramprojecten	31
2.1.9. Stelplaatsen	32
2.1.10. Doorstroming	33
2.1.11. Veiligheid van het openbaar vervoer	33
2.1.12. Schuilhuisjes	34
2.1.13. Aangepast vervoer	35
2.1.14. Beveiliging van de infrastructuur	35
2.1.15. Spooraanbod	35
2.1.16. Stationsomgevingen	36
2.2. Departement	36
2.2.1. Pendelfonds	36
2.2.2. Vlaamse Stichting Verkeerskunde	38
2.2.3. Verkeersveiligheidsplan	39
2.2.4. Verkeerscentrum	39
2.2.5. Mobiliteitsstudies	40
2.2.6. Groene wagens	41
2.2.7. Ecocombi's	41
2.2.8. Verruiming laad- en losuren	41
3. Openbare Werken	43
3.1. Versnelling procedures	43
3.2. Wegen en verkeer	44
3.2.1. Wegwerken gevaarlijke punten	44
3.2.2. Missing links	45
3.2.3. Infrastructuurprovisies AWW	45
3.2.4. Onderhoud van wegen	46

3.2.5. Aslasten.....	47
3.2.6. Geluidsbeperkende maatregelen	48
3.2.7. Tactische studie E313	48
3.2.8. BAM	49
3.3. Waterwegen	49
3.3.1. Binnenvaartsimulator	49
3.3.2. Elektronisch vaarrechten betalen.....	49
3.3.3. Schipdonkkanaal.....	50
3.3.4. Schulden Haven van Brussel.....	50
3.4. Havens	51
3.4.1. Gentse zeehaven	51
3.4.2. De verdubbeling van de zeesluizen	51
3.4.3. Nv Vlaamse Havens	53
3.4.4. De Westerschelde.....	54
3.4.5. Amoras.....	55
3.4.6. Kredieten voor overdrachten naar buitenland	55
3.4.7. Loodswezen.....	56
3.4.8. Flanders Port Area	57
3.4.9. Sociaal bemiddelaar	57
3.4.10. Radarketen Westerschelde	58
3.5. Luchthavens.....	58
3.5.1. Kortrijk-Wevelgem	58
3.5.2. Vergelijking met Waalse luchthavens	59
III. Indicatieve eindstemmingen	60
Bijlage: Organisatie en werking beleidsdomein MOW.....	61

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 19 en 26 november 2009 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2010. De uitgavenbegroting 2010 werd besproken in samenhang met het ontwerp van decreet houdende derde aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2009 (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nrs. 19/1 en 19/1-Bijlagen*). De bespreking van beide ontwerpen had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

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

De *minister* geeft bij wijze van inleiding eerst een overzicht van de organisatie van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Daarna licht zij achtereenvolgens Mobiliteit en Openbare Werken toe. Zij geeft er de voorkeur aan voor beide bevoegdheden de derde aanpassing van de begroting voor 2009 en de uitgavenbegroting voor 2010 samen te behandelen.

1. Organisatie en werking van het beleidsdomein MOW

Bij haar toelichting over de BBB-structuur (Beter Bestuurlijk Beleid) laat de minister een presentatie zien, die als bijlage aan dit verslag is toegevoegd.

1.1. Beleidsbepaling, -ondersteuning en -uitvoering

De minister legt uit dat de Vlaamse administratie bestaat uit twee soorten entiteiten: de departementen en de agentschappen. Het bepalen van het beleid is uiteraard een zaak van de Vlaamse Regering en de ministers, in samenspraak met en onder controle van het Vlaams Parlement. Beleidsbepaling maakt deel uit van een cyclus van processen die op elkaar verder bouwen: beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling, beleidsuitvoering, opvolging van de beleidsuitvoering en beleidsevaluatie. Departementen en agentschappen hebben in deze beleids- en beheerscyclus elk hun opdracht. Om dat hele proces in goede banen te leiden en zo nodig bij te sturen, beschikt de minister over instrumenten zoals beleidsnota's, beleidsbrieven, beleidsraad en beheersovereenkomsten.

Het departement heeft als opdracht de beleidsondersteuning voor de minister. Dat omvat de beleidsvoorbereiding, de beleidsevaluatie en de aansturing en opvolging van de beleidsuitvoering. Het departement vervult ook de beleidsuitvoerende taken die niet aan een agentschap zijn toevertrouwd (bij MOW: luchthavens, maritieme toegang en havens). Aan de agentschappen zijn beleidsuitvoerende taken en prestaties opgedragen, voor de realisatie van de beleidsdoelstellingen die het politieke niveau heeft bepaald en ze moeten ook input bieden aan het beleid.

Hoewel het organisatiemodel uitgaat van een taakverdeling tussen departement en agentschappen, is een goede werking van de Vlaamse administratie slechts mogelijk als er een nauwe samenwerking is tussen departement en agentschappen, aldus minister Crevits. Er is dan ook voor elk onderdeel van de beleids- en beheerscyclus een sterke wisselwerking tussen departement en agentschappen.

1.2. De structuur van het beleidsdomein MOW

Elk beleidsdomein omvat een departement en een aantal verzelfstandigde agentschappen. Het beleidsdomein MOW omvat:

- de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- een Vlaams ministerie dat bestaat uit: een departement en twee intern verzelfstandigde agentschappen (IVA's) zonder rechtspersoonlijkheid (rp);

- drie extern publiekrechtelijk verzelfstandigde agentschappen (EVA's);
- een beleidsraad waarin de minister en het lijnmanagement van het beleidsdomein (departement, IVA's en EVA's) zitting hebben;
- een strategische adviesraad, de Mobiliteitsraad Vlaanderen.

Managementondersteunende diensten ondersteunen de departementen en agentschappen op het gebied van financiën en begroting, personeelszaken, ICT, logistiek enzovoort. De managementondersteunende diensten voor het Vlaamse ministerie Mobiliteit en Openbare Werken situeren zich binnen het departement. De EVA's hebben hun eigen managementondersteunende diensten. Het departement telt ook technisch ondersteunende diensten waarvan de kennis en expertise ten dienste staan van heel het beleidsdomein MOW.

1.3. *Structuur van het departement*

Het departement ondersteunt de minister bij het uitwerken van diens beleid. Daarvoor heeft het departement een beleidsvoorbereidende en een beleidsevaluerende opdracht. Het helpt bij de aansturing en de opvolging van de beleidsuitvoering die toevertrouwd is aan agentschappen. Het departement werkt mogelijke strategische lijnen, inhoudelijke voorstellen en ontwerp van regelgeving uit. Het heeft ook als opdrachten de beheerscontrole en de coördinatie en integratie van de begroting en het informatiemanagement. Het bereidt mee de beheersovereenkomsten voor, en verricht de kwaliteits- en voortgangsbewaking ervan. Het departement oefent die taak uit in samenspraak en netwerking met de agentschappen.

Specifiek voor het beleidsdomein MOW verstrekt het departement managementondersteunende diensten en juridische ondersteuning aan de beide IVA's en aan alle diensten met afzonderlijk beheer (DAB's) door het afsluiten van samenwerkingsakkoorden. Het coördineert voor het hele beleidsdomein de rapportering inzake personeelszaken, facilitair management, ICT, boekhouding, begroting en juridische aangelegenheden. Het verleent technisch ondersteunende diensten aan het beleidsdomein MOW (ook andere beleidsdomeinen en derden) via samenwerkingsakkoorden. Het departement beheert en exploiteert de maritieme toegangswegen tot de Vlaamse zeehavens, superviseert de uitrusting en de uitbating van de Vlaamse luchthavens, en het beheert het Vlaams Infrastructuurfonds.

1.4. *Verzelfstandiging*

Verzelfstandiging komt neer op het verlenen van autonomie. De eerste verantwoordelijken voor de goede uitvoering zijn de ambtenaren/managers. De minister blijft politiek eindverantwoordelijk, en beschikt dan ook over een aantal instrumenten om de beleidsuitvoering te sturen, op te volgen en te evalueren, hierbij ondersteund door zijn of haar departement.

Als basisvoorwaarde voor verzelfstandiging noemt minister Crevits dat er een reële mogelijkheid moet zijn tot aansturing op het vlak van doelmatigheid, prestaties en kwaliteit. De verhouding tussen een bevoegde minister en het verzelfstandigde agentschap wordt geregeld in een beheersovereenkomst. Wanneer verzelfstandiging verantwoord is, wordt in beginsel geopteerd voor interne verzelfstandiging. Voor externe verzelfstandiging gelden extra voorwaarden: een verregaande autonomie en onafhankelijkheid van uitvoering, of een structureel partnership van andere overheden of maatschappelijke actoren bij de uitvoering.

De minister geeft een overzicht van de types van agentschappen die voorkomen bij MOW, in stijgende graad van onafhankelijkheid. Er zijn de intern verzelfstandigde agentschappen (IVA's - zonder en met rechtspersoonlijkheid, rp) onder het directe gezag en de directe bevoegdheid van de minister. Voorbeelden hiervan zijn het Agentschap Wegen en Verkeer (IVA zonder rp), het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (IVA zonder rp), het Fonds voor Stationsomgevingen (IVA met rp), en het Pendelfonds (IVA met rp).

En er zijn extern verzelfstandigde agentschappen (publiekrechtelijk vormgegeven) aangestuurd door een eigen raad van bestuur, zoals Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart (beide publiekrechtelijk vormgegeven EVA's) en de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn (ook een publiekrechtelijk vormgegeven EVA). In oprichting is Vlaamse Havens, een privaatrechtelijk vormgegeven EVA.

Een aantal organisatievormen zijn buiten operatie BBB gebleven:

- 'eigen vermogens' met rechtspersoonlijkheid (Flanders Hydraulics, verbonden met het departement);
- de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM);
- diensten met afzonderlijk beheer (DAB's), met specifieke regels inzake begroting en boekhouding.

1.5. *Het Agentschap Wegen en Verkeer*

Het Agentschap Wegen en Verkeer is bevoegd voor het beheer, onderhoud en het optimaliseren van het toevertrouwde wegenpatrimonium, de organisatie van het verkeer, informatie en communicatie, evenwichtige en objectieve programma's, en het mee vorm geven aan het beleid.

Onder leiding van een administrateur-generaal met zijn stafdienst beschikt het agentschap over centrale afdelingen Planning en Coördinatie, Verkeerskunde en Wegenbouwkunde en over territoriale afdelingen per provincie.

1.6. *Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK)*

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) waarborgt vlot en veilig scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens. Het integraal kustzonebeheer en de hydrografische en hydrometeorologische dienstverlening voor Vlaanderen behoren ook tot zijn opdrachten.

Vier operationele diensten werken samen aan een dienstverlening op maat. De DAB Loodswezen staat voor vlot en veilig loodsen en beloodsen van schepen tegen een aanvaardbare prijs. De minister noemt de dienst de nautische adviseur bij uitstek. De dienst Scheepvaartbegeleiding begeleidt schepen vanaf de wal en levert talrijke diensten aan de scheepvaart. Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, een onderdeel van Scheepvaartbegeleiding, is het unieke meldpunt voor ongevallen op zee en is verantwoordelijk voor de verdere afhandeling ervan.

De DAB Vloot is de reder van de Vlaamse overheid. De vaarwegmarkering gebeurt door die dienst. Hij organiseert ook de inzet en exploitatie van de 'search and rescue'-schepen. En de dienst Kust ten slotte beveiligt de bevolking en het patrimonium tegen stormvloed en overstromingen.

1.7. *Waterwegen en Zeekanaal NV*

Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) is een extern verzelfstandigd agentschap van publiek recht onder de vorm van een naamloze vennootschap. W&Z is nog een jonge vennootschap, ontstaan uit de fusie van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen met een deel van de administratie Waterwegen en Zeewezen.

Waterwegen en Zeekanaal NV is, net zoals nv De Scheepvaart, een waterwegbeheerder in Vlaanderen. Van de zowat 41.000 kilometer bevaarbare waterwegen in Europa ligt er een duizendtal in Vlaanderen. Daarmee beschikken wij over een van de meest uitgebreide en dichte waternetten van de wereld. Waterwegen en Zeekanaal NV beheert en exploiteert

de bevaarbare waterwegen in het westen en in het centrum van Vlaanderen (het Scheldegebied en de kustkanalen). Bij het beheer van de waterwegen hoort ook het beheer van de bruggen erover en de gronden op de oevers.

W&Z bundelt de ervaring, de competenties en de doelstellingen van een hele reeks overheidsdiensten in functie van één groot maatschappelijk project: de duurzame ontwikkeling van een multifunctioneel waterwegennet.

Omdat het werkingsgebied van W&Z zo uitgestrekt is, zijn drie territoriale afdelingen opgericht: Bovenschelde, Zeeschelde en Zeekanaal. Zij staan in voor de infrastructuurwerken in hun gebied, het onderhoud en de bediening van de bruggen en sluizen, technische adviezen, vergunningen en grote lokale projecten.

De overkoepelende taken van W&Z worden gecoördineerd vanuit drie centrale afdelingen: Coördinatie, Management Ondersteuning en Commercieel Beheer

1.8. *Nv De Scheepvaart*

Nv De Scheepvaart is een EVA en werd in 2004 bij decreet opgericht als naamloze vennootschap van publiek recht waarvan de aandelen volledig in handen zijn van de Vlaamse overheid. Het agentschap wordt geleid door een raad van bestuur en een algemene directie die de dagelijkse leiding op zich neemt.

Nv De Scheepvaart beheert en exploiteert de bevaarbare waterwegen in Limburg en Antwerpen. Ook de investeringen en het onderhoud neemt ze voor haar rekening. Deze waterwegen zijn: het Albertkanaal, de Kempense kanalen, de Schelde-Rijnverbinding en de Gemeenschappelijke Maas. Over deze waterwegen wordt jaarlijks 40 miljoen ton goederen veilig en vlot getransporteerd.

Het agentschap beheert ook heel wat watergebonden gronden naast de kanalen. Die gronden worden in concessie gegeven aan bedrijven die de waterwegen gebruiken voor de aan- of afvoer van hun goederen. nv De Scheepvaart stimuleert ten slotte het multifunctioneel gebruik van de waterwegen. Naast transport en waterbevoorrading (drinkwater of water voor de industrie), is er immers ook een belangrijke landschappelijke, ecologische en recreatieve functie.

1.9. *De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn*

De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn neemt het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer op zich, in, van en naar Vlaanderen. Tot haar kerntaken, vastgelegd in de beheersovereenkomst, behoren: meewerken aan de beleidsvoorbereiding – in overleg met het departement – met betrekking tot stads- en streekvervoer, het beheer en de ontwikkeling van het openbaar vervoernet, en de exploitatie van het stads- en streekvervoer. Wat het busnet betreft, heeft De Lijn 50% van de exploitatie in eigen beheer; de andere 50% wordt na aanbesteding uitgevoerd door privé-exploitanten.

De Lijn bestaat uit vijf entiteiten – een per provincie – en heeft centrale diensten in Mechelen.

1.10. *De beleidsraad*

In de beleidsraad ziet de minister het centrale platform voor het strategisch beleidsmatig overleg tussen politiek en ambtelijk topniveau, en voor de beleidsafstemming binnen het beleidsdomein. De minister stuurt het beleidsdomein aan via de beleidsraad, is er voorzitter van en bepaalt de samenstelling van de beleidsraad. De minister voert er in open dialoog direct overleg met de topmanagers van het beleidsdomein.

Het overleg in de beleidsraad richt zich op de strategische lijnen voor het beleidsdomein, met oog voor het primaat van de politiek. De beleidsraad fungeert in hoofdzaak als beleidsintegrerend en -coördinerend platform. Dat gebeurt door afstemming van de beleidsvoornemens van de minister, door overleg en afspraken over de strategische doelstellingen en de concretisering ervan (in beheersovereenkomsten en managementcontracten). Ook is de beleidsraad het orgaan voor coördinatie en rapportering tussen administratie en politiek niveau, en voor opvolging van de beleids- en beheerscyclus.

Minister Crevits vindt het belangrijk dat de beleidsraad thans, in tegenstelling met de vorige bestuursperiode, een enkele minister bedient.

1.11. Het managementcomité van het beleidsdomein MOW

Het managementcomité van het beleidsdomein MOW is het ambtelijke platform waar de leidend ambtenaren van het departement en de agentschappen afspraken maken over gemeenschappelijke beheersmatige problemen en werken aan de integratie van beleidsondersteuning en beleidsuitvoering op ambtelijk niveau.

Het managementcomité bereidt de beleidsraad voor, en neemt de opvolging en operationalisering van de afspraken in de beleidsraad op zich. De minister trekt er de aandacht op dat het managementcomité voor het beleidsdomein formeel bindende besluiten kan formuleren (bijvoorbeeld bij de aanstelling van afdelingshoofden, en voor het inschrijven op raamcontracten). Het managementcomité heeft ook een opdracht in de uitvoering van bepaalde aspecten van het personeelsbeleid in toepassing van het Vlaams personeelsstatuut.

1.12. Het managementcomité van het Vlaamse ministerie MOW

Het managementcomité van het Vlaamse ministerie MOW is het ambtelijke platform waar de leidend ambtenaren van het departement en de intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid afspraken maken over de samenwerking tussen het departement en de intern verzelfstandigde agentschappen in gemeenschappelijke beheersmatige problemen en in het bijzonder in de werking van de managementondersteunende diensten die door het departement verstrekt worden.

Het managementcomité heeft een sturende en afstemmende rol in die samenwerking tussen het departement en de IVA's en de werking van de afdelingen die managementondersteunende diensten leveren. Het managementcomité treedt tevens op als beslissings- en adviesorgaan inzake personeelsaangelegenheden in toepassing van het Vlaams personeelsstatuut die buiten de bevoegdheid vallen van de directieraden.

1.13. De strategische adviesraad

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) is de strategische adviesraad van het beleidsdomein. De raad is een permanent adviesorgaan. Hij adviseert de Vlaamse Regering, de minister en het Vlaams Parlement over strategische beleidsvraagstukken en hoofdlijnen van het beleid. Zijn advies wordt 'verplicht' ingewonnen over voorontwerpen van decreet, en over ontwerp-besluiten die de regering als strategisch beschouwt. De advisering is niet bindend. De minister verklaart recentelijk overleg te hebben gehad met de MORA. Daar is afgesproken dat de MORA door de minister ook naar advies zal worden gevraagd over beleidskwesties waarvoor het advies niet verplicht is.

De MORA telt 28 leden. De SERV-partners (SERV: Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen) zetelen met twaalf leden in de MORA. Naast de sociale partners zijn ook

de lokale overheden vertegenwoordigd (gemeenten en provincies), milieuverenigingen (te benoemen door de Minaraad), vertegenwoordigers van de openbare vervoermaatschappijen en van de mobiliteitsverenigingen. Er zetelen ook drie deskundigen in de MORA.

1.14. Enkele opmerkingen van commissieleden

De heer *Johan Sauwens* zou willen weten hoe vaak de beleidsraad samenkomt. Hij meent te weten dat dit in het verleden niet zo dikwijls is gebeurd. Zeker nu de kabinetten zijn afgeslankt, winnen die beleidsraden aan belang en wordt de inbreng van de ambtenarij ook groter. Voorts meent het lid dat de grote hervorming van de administratie, die de operatie BBB toch was, te weinig is bekendgemaakt aan de burger. Men heeft een enorme kans gemist om de dienstverlening van de Vlaamse administratie aan de gewone man of vrouw kenbaar te maken. Daarom pleit hij ervoor alsnog een communicatiecampagne te voeren rond BBB.

De *minister* belooft een overzicht te bezorgen van hoeveel keer de beleidsraad in het verleden is bijeengekomen. Maar voor de toekomst heeft zij met de beleidsraad een afspraak gemaakt om maandelijks samen te komen. Wat de informatie en communicatie over de structuur van de Vlaamse administratie aan het grote publiek betreft, zal de minister zich wenden tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand. Een dergelijke campagne wordt het best aangepakt door de hele Vlaamse Regering; het zou niet goed zijn dat elke minister daarover apart gaat voorlichten.

Op vragen van *leden* naar meer concrete gegevens over de administratie – cijfers, namen, telefoonnummers en adressen – verwijst de *minister* naar bestaande publicaties zoals de ‘Gids van de Vlaamse overheid’.

2. De derde aanpassing van de begroting voor 2009 en de uitgavenbegroting voor 2010

De *minister* verklaart dat zij de derde aanpassing van de begroting voor 2009 en de begroting voor 2010 in één toelichting zal behandelen. Meer bepaald zal zij uitleggen waar er bespaard wordt in haar bevoegdheden en waar er geïnvesteerd wordt.

2.1. Algemene inleiding

De kredietverminderingen bij het beleidsdomein MOW bedragen netto 27,6 miljoen euro in 2009 en 90,2 miljoen euro in 2010. Hierin zitten de desindexeringen in 2009 die in 2010 worden doorgetrokken. Die desindexatie kan worden doorgevoerd omdat de verwachte inflatie zich in 2009 niet heeft voorgedaan en er ook in 2010 een beperkte of geen inflatie verwacht wordt. De minister benadrukt daarbij dat de desindexatie wel een kredietvermindering is maar gemiddeld genomen geen daling betekent van de reële uitgavenmogelijkheden ten opzichte van de initiële begroting 2009. Abstractie makend van de jobkorting neemt MOW meer dan 15% van de totale besparingen op zich. Inclusief de besparing van de jobkorting is dat ongeveer 9%.

Bij de besparingen werden volgende algemene principes gehanteerd:

- 1° het niet volledig toekennen van de overschrijding van de spilindex in 2008;
- 2° de nulindexatie in 2009 van de niet-loonkredieten;
- 3° de interne compensatie van endogene groei – dat is de groei die gecreëerd wordt door de anciënniteit van het personeel, aldus de minister;
- 4° de nulindexatie in 2010 van de niet-loongebonden kredieten;
- 5° op de apparaatkredieten loon een besparing van 2,5%. Concreet wordt er 2,5% ingehouden op de loonkredieten (ESR 11);
- 6° op de apparaatkredieten werking een besparing van 5%. Concreet betekent dat 5% op werkingskredieten (ESR 12) en overige vermogensgoederen (ESR 74);

- 7° een besparing op de facultatieve subsidies van 5%;
- 8° een besparing op de semi-gereguleerde en gereguleerde subsidies van 2%;
- 9° een besparing op de budgetten voor communicatie en consultancy van 20%;
- 10° punctuele besparingsmaatregelen.

De cao-provisie wordt verdeeld zoals voorzien.

De strikte budgettering van de facilitaire werkingsbudgetten, zowel loon- als werkingskredieten, zal de respectieve budgetbeheerders ertoe noodzaken om doelmatig om te springen met de beschikbare middelen. Meer dan ooit is het een uitdaging om de reguliere werkingskosten onder controle te houden en tevens de samendrukbare uitgaven tot het strikte minimum te beperken.

De minister wil er geen misverstand over laten bestaan dat er op investeringen in principe niet wordt bespaard. De verminderingen die op de investeringskredieten doorgevoerd werden zijn nagenoeg uitsluitend te wijten aan de doorgevoerde desindexatie. De desindexatie op het VIF (Vlaams Infrastructuurfonds) bedraagt 11,2 miljoen euro.

Er werd in deze budgettaire moeilijke tijden zelfs nog extra investeringsruimte gevonden. Vanaf 2010 zullen de investeringen recurrent met 14 miljoen euro verhoogd worden. En het Fonds voor Stationsomgevingen wordt eveneens met zowat 2,9 miljoen euro verhoogd, jaar na jaar.

Vooraleer in te gaan op de basisallocaties van de entiteiten binnen de begroting Mobiliteit en Openbare Werken, meldt de minister dat de basisallocaties vanaf de begroting voor 2010 aangepast worden. De memorie van toelichting vermeldt al de nieuwe formulering, maar in haar toelichting wil de minister nog de oude basisallocaties gebruiken behalve als het om nieuwe gaat. Zij focust daarbij alleen op de beleidskredieten.

2.2. Mobiliteit

2.2.1. Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn

Met betrekking tot het gemeenschappelijk vervoer bedraagt het beschikbare krediet 986,5 miljoen euro in 2010. Hiervan is 799,6 miljoen bestemd voor dotatie aan de VVM De Lijn.

De exploitatiedotatie van De Lijn wordt teruggebracht van een bedrag van 838.821.000 euro in 2009 tot een bedrag van 799.637.000 euro. Dit houdt voor 2010 een aanzienlijke besparingsdoelstelling in.

De besparingsdoelstellingen gaan uit van een aantal basisprincipes. Die zijn de volgende. De kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten wordt zo veel mogelijk ontzien. Er worden geen formele aanpassingen aan het regelgevend kader (met name aan de besluiten basismobiliteit en netmanagement) verwacht. Er vinden geen gedwongen afdankingen van personeel met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur plaats. Het niet vervangen van natuurlijke afvloeiing is wel aan de orde. En de investeringen vallen buiten de scope van de besparingen.

De geselecteerde maatregelentypes betreffen: het herbekijken van de strategische projecten, de optimalisatie van de planning en andere efficiëntiewinsten, een beperking van het marketingbudget, een grotere afstemming van het aanbod op de reële vraag, en overige kostenbeperkingen zoals een herziening van de leverancierscontracten en een heroverweging van algemene werkingskosten. Alle maatregelen die een effect kunnen hebben op de arbeidsomstandigheden van het personeel zullen paritair overlegd worden. Ook met de betrokken exploitanten, die een evenredige inspanningen zullen moeten leveren als

de exploitatie van De Lijn in eigen regie, zullen de nodige besprekingen moeten worden gevoerd.

Daarnaast is voorzien in een extra investeringsruimte van 4.152.000 euro voor het openbaar vervoer. 2.914.000 euro wordt gebruikt voor de verhoging van de dotatie aan het Fonds Stationsomgevingen. Van die extra investeringsruimte is 2.338.000 euro nieuwe beleidsruimte en het overige wordt herschikt uit het VIF (van het artikel MF1231BU ‘uitvoering verkeersveiligheidsplan’).

Verder is er in 2009 ook een herschikking binnen de investeringsuitgaven van De Lijn. 32.545.000 euro gaat van de investeringsdotatie van De Lijn (op artikel ME6102B) naar de beschikbaarheidsvergoedingen voor Lijninvest (op artikelen ME4103B en ME4105B) voor tramverlengingen, stelplaatsen en rollend materieel.

Er werd tevens een ruiters¹ opgenomen om 15 miljoen euro over te dragen van 2009 naar 2010. In 2010 wordt daarnaast 11.880.000 euro als beschikbaarheidsvergoeding toegekend aan De Lijn voor de aankoop van trams in het kader van de eerste fase Masterplan Antwerpen (op artikel ME6106B) en 13.120.000 euro beschikbaarheidsvergoeding aan BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) in het kader van eerste fase Masterplan Antwerpen (op artikel ME6107B).

2.2.2. *Co- en prefinanciering Spoorwegen*

Voor wat betreft de investeringsuitgaven in het kader van co- en prefinanciering door het Vlaamse Gewest van werken uitgevoerd door de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) en de kosten verbonden aan specifieke studies (VIF- MF7343BU) wordt bij de derde aanpassing van de begroting 2009 eenmalig 8 miljoen euro gecompenseerd. Het gaat om engagementen uit het verleden die moeten worden nageleefd. Dat betreft financieringskosten ten laste van het Vlaamse Gewest om specifieke infrastructuurwerken van de NMBS die voor het Vlaamse Gewest van groot economisch belang zijn, vervroegd of versneld te laten uitvoeren. De eenmalige compensatie op de aangepaste begroting 2009 betreft: 1.636.000 euro op het artikel met betrekking tot de terugbetalingen aan Nederland voor gedane investeringsuitgaven Westerschelde en Zeekanaal Gent-Terneuzen, waarvoor de verplichtingen afgedekt zijn, 5.364.000 euro op het subsidieartikel voor de fiets- en voetpaden (op artikel MH6301DU), en 1 miljoen euro op het artikel van verkeersbeheer en verkeersinformatie (VIF - MF7312BU). Dat brengt het totaal na de derde begrotingsaanpassing 2009 op 34.167.000 euro.

Voor 2010 wordt voor de co- en prefinanciering Spoorwegen 26.167.000 euro opgenomen. Meer bepaald gaat het om een project in het kader van de overeenkomst van cofinanciering betreffende de Liefkenshoekspoorverbinding in de haven van Antwerpen van 20 december 2007, een project in het kader van de intentieverklaring met betrekking tot de herindienststelling van de spoorlijn 20 - Hasselt-Maastricht tussen Lanaken, België en Maastricht, Nederland, en een project in het kader van het samenwerkingsakkoord Mechelen Stationsomgeving, dat werd goedgekeurd bij beslissing van de Vlaamse Regering van 18 april 2008.

2.2.3. *Departement*

Binnen het beleidsveld mobiliteit is het departement bevoegd voor het algemeen infrastructuur- en verkeersbeleid. Binnen een geïntegreerd mobiliteitsbeleid wordt met deze middelen zowat 10,9 miljoen euro ingezet voor een duurzame mobiliteit. De instrumenten

¹ Een ‘ruiter’ is een mogelijkheid die op de begroting wordt geschapen om middelen van het ene naar het andere jaar over te dragen.

waarmee die doelstelling verwezenlijkt wordt, bestaan uit subsidiëring van instellingen en organisaties die zich inzetten voor de verkeersleefbaarheid, de verkeerskunde, de verkeersopvoeding en de verkeersveiligheid.

Om de doelstellingen inzake verkeersveiligheid te realiseren is ook een nieuw verkeersveiligheidsplan uitgewerkt. De financiële middelen, 6,6 miljoen euro, voor de uitvoering van dit plan zijn opgenomen in de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF). In 2009 werd zowat 1,8 miljoen euro extra vrijgemaakt voor de vastlegging van de middelen voor de verkeersbordendatabank; daarmee is het project afgewerkt. In 2010 zijn deze middelen dus niet meer nodig en wordt op basisallocatie MF1231BU 1.814.000 euro herschikt voor investeringen in openbaar vervoer.

De dotatie aan het Pendelfonds daalt met 1.143.000 euro. Het Pendelfonds zal in uitvoering van het regeerakkoord geëvalueerd worden. Op basis van de resultaten van die evaluatie zal het krediet bij de budgetcontrole 2010 opnieuw worden bekeken.

2.3. Openbare Werken

2.3.1. Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

Binnen het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF, op artikel MH7311DU) wordt voor investeringen in en structureel onderhoud van wegen op de begrotingsaanpassing 2009 330.903.000 euro en op de begroting 2010 302.199.000 euro opgenomen.

Bij de begrotingsaanpassing 2009 wordt een totaalbedrag van 44.219.000 euro eenmalige bedragen ingeschreven voor onder andere het Limburgplan (20.219.000 euro), structurele aanpassingen van wegen (4 miljoen euro) en geluidsbeperkende maatregelen (20 miljoen euro). Daarnaast vinden nog enkele herschikkingen plaats voor een bedrag van 3,8 miljoen euro. De geluidsbeperkende maatregelen worden in 2010 gefinancierd uit de reguliere middelen. De missing links zullen verder worden aangepakt. Voorts wordt er een bijkomende inspanning geleverd voor de uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement.

Bijkomend is er in 2010 een eenmalig extra krediet van 14 miljoen euro voor de omleiding van de Krijgsbaan R11 in Antwerpen. Naast de besparingen is de Vlaamse Regering er dus ook in geslaagd om extra investeringsruimte te creëren, aldus minister Crevits.

Bij de begrotingsaanpassing 2009 wordt in het kader van de overdracht van de havenwegen 6 miljoen euro overgeheveld vanuit het artikel van de investeringssubsidies van de havens (artikel MG6321BU). Van dat bedrag wordt 4 miljoen euro recurrent overgeheveld naar de investeringen in de wegen (artikel MH7311DU) en wordt 2 miljoen euro recurrent overgeheveld naar het wegenonderhoud (artikel MH1408D).

Hiermee komen we voor het onderhoud op een totaal bedrag van 114.237.000 euro (op artikel MH1408D), aldus de minister. Dat bedrag blijft constant in 2010.

Voor het onderhouden van de elektrische en elektromechanische installaties en de energiekosten daaraan verbonden maakt de derde begrotingsaanpassing 2009 een bedrag vrij van 51.603.000 euro. Op de begroting voor 2010 wordt daarvoor 50.603.000 euro ingeschreven (op artikel MH1409). De daling volgt de gedaalde energieprijzen.

AWV heeft daarnaast volgende besparingen gepland op zijn personeels- en wervingsmiddelen. Er is al een selectieve wervingsstop doorgevoerd. Er zullen energiebesparende maatregelen worden genomen. Er komen extra controles op de uitgaven. Men zal minder meubilair aankopen en de exploitatiekosten beheersen.

Voor wat betreft de investeringssubsidies voor fietspaden en doortochten (op artikel MH6301DU van het VIF) werd bij de begrotingsaanpassing voor 2009 een krediet ingeschreven van 53.132.000 euro. Tijdens het jaar werden 6.435.000 euro vastleggingskredieten herschikt voor subsidies in fietspaden waarvoor Europese steun (van het EFRO, Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) kon worden verkregen (VIF - basisallocatie MC6321BU).

Nog in 2009 wordt 5.364.000 euro gecompenseerd voor de co- en prefinanciering van werken door de NMBS (op artikel MF7343BU van het VIF). Door de zware procedures blijft het immers moeilijk om het totale begrote krediet vast te leggen. Het nieuwe vastleggingskrediet voor fietspaden en doortochten na de begrotingsaanpassing 2009 bedraagt aldus 41.298.000 euro.

In 2010 worden de investeringssubsidies voor fietspaden en doortochten terug verhoogd tot 52.091.000 euro waarbij de minister de hoogste prioriteit zal geven aan de vereenvoudiging van de procedures om zo het verhoogde budget integraal te kunnen aanwenden.

Voorts worden de gevaarlijke punten verder aangepakt met de kredieten van het FFEU (Financieringsfonds voor schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven). Binnen de Vlaamse Regering zijn er afspraken gemaakt om, afhankelijk van de middelen die in het FFEU 2010 zullen zitten, hiervoor opnieuw 100 miljoen euro uit te trekken.

2.3.2. *Waterwegen*

De middelen (investeringsdotatie van ongeveer 113 miljoen euro in 2009 en 2010) toegekend aan het EVA Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) worden voor een deel ingezet voor de verbetering van de binnenvaartwegen. Daarbij ligt het accent op de verruiming van de traverse van de Leie in Kortrijk, op de modernisering van het Zeekanaal Brussel-Schelde, op de realisatie van de Seine-Schelde (Gent-Parijs) en op het in stand houden van het patrimonium, onder andere door de herbouw van bruggen.

De investeringsdotatie toegekend aan W&Z wordt ook aangewend voor de verbetering van de beveiliging tegen overstromingen met als hoofddaccent het realiseren van het geactualiseerd Sigmaplan. Daarnaast zijn verbeteringswerken op de gekanaliseerde rivieren gepland zoals op de Boven-Schelde.

De investeringsdotatie aan nv De Scheepvaart blijft behouden op het peil van 2009 en bedraagt 52,4 miljoen euro (op artikel MG6104B). Die middelen worden vooral ingezet voor de oplossing van knelpunten op het Albertkanaal: de verbreding van het vak Wijnegem-Antwerpen (gekoppeld aan de brugverhogingen die in het kader van het Masterplan Antwerpen worden uitgevoerd), de herbouw van de brug van Oelegem en Briegden, het uitvoeren van baggerwerken en de constructie van nieuwe oeververdediging en kaaimuren.

In het kader van de globale besparingsinspanning van de Vlaamse Regering wordt de werkingstoelage aan het EVA Waterwegen en Zeekanaal NV in 2010 beperkt tot 81,8 miljoen euro en het EVA De Scheepvaart in 2010 beperkt tot 24,4 miljoen euro (op artikel MG4104B). Die dotatie, verhoogd met eigen inkomsten uit scheepvaartrechten en grondbeheer, wordt in hoofdzaak aangewend voor de personeelsuitgaven en de werking van de instelling.

Als EVA's worden de agentschappen ook gevat door de algemene besparingsinspanningen die door de Vlaamse Regering gevraagd worden en ze zijn in die zin gesensibiliseerd om besparingsmaatregelen uit te werken. W&Z en De Scheepvaart plannen dan ook volgende

besparingen: het sturen van de bevorderingen en de aanwervingen volgens de beschikbare middelen, het financieel responsabiliseren van de diverse afdelingen met het oog op het zuinig beheren van de financiën zowel in uitgaven als inkomsten, en het verhogen van de inkomsten.

2.3.3. *De havens*

Minister Crevits is van oordeel dat de maritieme toegang naar de havens blijvend moet worden geoptimaliseerd en eventueel moet worden aangepast aan het huidige en te verwachten maritiem transport. Daarbij is de verdieping van de Westerschelde een topprioriteit voor Vlaanderen.

De meest actuele raming van de kosten voor de verdieping van de Westerschelde gaat uit van 95,7 miljoen euro (incl. btw). De nodige vastleggingen hiertoe werden reeds gedaan in 2007 en 2008. In 2009 en 2010 wordt het nodige ordonnanceringskrediet ingeschreven zodat met de verdieping op Nederlands grondgebied onmiddellijk kan worden gestart zodra dat juridisch mogelijk is. Op die allocatie is een ruiter toegestaan. Het onderhouden van de gerealiseerde verdieping zal recurrent in de komende jaren een extra budgettaire inspanning vragen voor de onderhoudsbaggerwerken. Ook open getijdokken, zoals het Deurganckdok, zullen op volle diepte moeten worden onderhouden.

Om die kosten voor onderhoudsbaggerwerken maximaal te verminderen is gezocht naar oplossingen om de aanslibbing maximaal te beperken. Zo wordt in de Schelde afwaarts van de ingang van het Deurganckdok een onderwaterwand en -tafel voor stromingsafbuiging, een zogenaamde 'Current Deflecting Wall', gebouwd. Die Current Deflecting Wall (CDW) is zo ontworpen dat de stroming in de Schelde omgeleid wordt waardoor de aanslibbing in het dok vermindert. Hiervoor is 13,4 miljoen euro beschikbaar gemaakt. De terugverdientijd van de CDW bedraagt zes tot acht jaar, terwijl de verwachte levensduur van de constructie minimaal 50 jaar bedraagt.

Voor de reguliere onderhoudsbaggerwerken in de Schelde en de Noordzee wordt in 2010 respectievelijk 89 en 67,8 miljoen euro ingeschreven. Daarenboven wordt in 2010 voor het onderhoudsbaggeren van de maritieme toegang achter de zeesluizen te Antwerpen door het Vlaamse Gewest ongeveer 7 miljoen euro ter beschikking gesteld van het Gemeentelijk Baggerbedrijf.

Zowel in 2009 als in 2010 bedragen de subsidies aan de havenbedrijven voor hun investeringen in haveninterne basisinfrastructuur en uitrustingsinfrastructuur bijna 19 miljoen euro. Voor het reguliere onderhoud van de zeesluizen dat uitgevoerd wordt door de havenbedrijven wordt in 2010 een subsidiebedrag opgenomen van ongeveer 17 miljoen euro. Voor het niet-reguliere onderhoud van de zeesluizen is in 2009 16 miljoen euro ingeschreven. In 2010 bedraagt dit ongeveer 23 miljoen euro.

Het Amoras-project (Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib) op de rechteroever van de haven van Antwerpen zal voor het eerst op lange termijn een definitieve en milieuvriendelijke oplossing bieden voor de onderhoudsbaggerspecie in de Antwerpse haven. Dat project omvat twee onderdelen: de bouw van de installaties en de exploitatie. Voor de bouw van Amoras is 118 miljoen euro vereist. Hiervoor werd (op begrotingsartikel MG3124B van het VIF) een eerste vastlegging gedaan in 2008, na de derde begrotingsaanpassing 2009 volgt een tweede vastlegging (om en bij de 16 miljoen euro) en een derde vastlegging is gepland in 2010 (zowat 14,4 miljoen euro).

Vanaf 2010 wordt er jaarlijks 4,5 miljoen euro extra ingeschreven voor de bouw en exploitatie van Callemansputte te Gent.

Volgens de afspraken van het regeerakkoord wordt het voorbereidingstraject verder gezet voor de bouw van drie nieuwe sluizen als verdubbeling van de maritieme toegang naar de Linkerscheldeoever (tweede sluis Waaslandhaven), achterhaven Zeebrugge (Strategisch HavenInfrastructuurProject of SHIP-project) en de Gentse Kanaalzone (een nieuwe zee-sluizen in Terneuzen). Volgens het gewijzigd Havendecreet zal de realisatie van deze sluisprojecten worden gekaderd binnen de nv Vlaamse Havens. Over de financiële inbreng van de betrokken havenbedrijven in de realisatie van die nieuwe drie sluizen dienen nog verder gesprekken te worden gevoerd. In afwachting van de effectieve oprichting van de nv Vlaamse Havens zal bijkomende vraagstelling inzake de ESR-neutraliteit en een voorafgaande btw-ruling noodzakelijk zijn en wordt in 2009 en 2010 op de begroting de ruimte voorzien om de nodige studies in de voorbereidende fase te kunnen uitvoeren.

Voor de realisatie van nieuwe havendammen en een nieuwe vaargeul in Oostende, in het kader van het deelproject 'verbetering van de maritieme toegankelijkheid' van het OW-plan Oostende werd in 2009 meer dan 21 miljoen euro uitgetrokken. Ook in 2010 zal hiervoor nog eens 10,5 miljoen euro gereserveerd worden.

In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering d.d. 6 juni 2009, worden twee nieuwe basisallocaties gegenereerd op het VIF voor de afbetaling van de overgenomen schulden bij de overname van de Vismijn Oostende (op de nieuwe artikelen MCU MI107 2110 en MCU MI108 9110). In totaal bedraagt de afbetaling 456.000 euro per jaar. Die uitgave wordt gecompenseerd door dezelfde verhoging van ontvangsten door de inning van huurgelden. De overname van de schuldenlasten en de bijhorende inningen van huurgelden resulteren bijgevolg een budgettaire nuloperatie. Recent werd daartoe een open oproep naar kandidaten voor de exploitatie van de vismijnactiviteiten in Oostende gelanceerd.

In de begroting van het loodswezen zijn de inkomsten en uitgaven aangepast aan de economische realiteit en de vooruitzichten voor 2010. Op 16 maart 2009 is het crisistarief voor de loodsgelden ingevoerd bij besluit van de Vlaamse Regering. Het besluit bepaalt dat deze maatregel tot 31 december 2009 wordt toegepast. In de begroting 2010 van het loodswezen is bijgevolg rekening gehouden met de invoering van het normale tarief vanaf Nieuwjaar 2010. In het kader van het Radarverdrag is er met Nederland een afspraak over een nieuwe verdeelsleutel waardoor er een verhoogde compensatie wordt gedaan door Nederland.

Naast de bovenstaande verhogingen van de inkomsten wil Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK met inbegrip van Vloot en Loodswezen) haar besparingsdoelstelling halen door onder meer een verlaging van de kosten voor de havenkapiteinsdiensten, een gewoon onderhoud van de vissers- en kustjachthavens, reductie van de kosten voor allerlei werkmiddelen, niet vervangen van de personeelsuitstroom, niet verlengen tijdelijke of vervangingscontracten, niet opstarten tweede bevorderingsronde enzovoort.

2.3.4. De luchthavens

De begrotingsmiddelen 2010 voor de regionale luchthavens zijn afgestemd op constant beleid van de exploitatie onder de huidige beheersvorm. De exploitatiedotatie aan de DAB's Oostende-Brugge en Antwerpen blijft ongewijzigd. De investeringsdotatie aan de beide luchthavens werd op het niveau van 2009 behouden.

In 2010 zal de realisatie van de verplichte veiligheidsstrook in het verlengde van de startbaan 11 van de luchthaven Antwerpen verder worden voorbereid. De uitvoering van dit werk wordt opgenomen in de begroting van het Agentschap Wegen en Verkeer.

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem behoudt een subsidie voor de financiering van de opgelegde taken inzake luchtvaartveiligheid en -beveiliging, in het bijzonder de inzet van een

luchthavenbrandweer en haar uitrusting. Voor 2010 wordt een lichte herneming van de luchtvaartactiviteit in het vooruitzicht gesteld, die ook zal leiden tot meer eigen inkomsten.

Een bedrag van 22 miljoen euro (op artikel MD8101B) is opgenomen voor de kapitalisatie van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (LOM) in het kader van de beheersherforming van de luchthavens in uitvoering van het decreet van 10 juli 2008, gewijzigd bij decreet van 8 mei 2009 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen.

Sedert 1 januari 2009 is de Vlaamse Luchthavencommissie decretaal verankerd in het SERV-decreet. De subsidiëring van de SERV voor de werking van de Luchthavencommissie werd opgenomen in de algemene dotatie van de SERV.

2.3.5. *Desindexatie VIF*

Tot slot wil de minister nog vermelden dat er in principe geen besparing wordt doorgevoerd op investeringskredieten buiten de desindexatie. Er werd geopteerd om die desindexatie in belangrijke mate te compenseren op een artikel binnen het VIF.

II. **BESPREKING**

1. **Algemene opmerkingen**

De heer *Ward Kennes* is heel opgetogen over de ‘een-op-eenrelatie’ tussen het beleidsdomein, de bevoegde minister en de parlamentscommissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. Dat is bevorderlijk voor de goede samenwerking en zou een voorbeeld moeten zijn voor de andere beleidsdomeinen.

1.1. *De leesbaarheid van de begrotingsdocumenten*

De heer *Dirk de Kort* vindt het nog altijd een moeilijke oefening om wegwijs te geraken in de begrotingsdocumenten van Mobiliteit en Openbare Werken. Hij begrijpt heel goed dat er in de loop van het jaar door commissieleden nog veel vragen worden gesteld waarvoor men eigenlijk al een antwoord kan vinden in die documenten. De leesbaarheid van de documenten blijft een groot probleem. Hij pleit dan ook voor meer transparantie en meer duidelijkheid in de redactie van de begrotingsstukken. Als commissie- en parlamentsvoorzitter zegt de heer *Jan Peumans* daar volledig achter te staan. Hij verwacht daartoe wel een aantal suggesties van de leden. Hijzelf heeft ervoor gezorgd om de toelichtingen per programma² in aparte stukken op te delen; tot vorig jaar waren al die toelichtingen bijeengebracht in onhandelbare boekdelen. Maar het kan nog beter. Zo ontbreken in die toelichtingen inhoudopgaven; die moeten er de volgende keer in.

Om de leesbaarheid van de begrotingsdocumenten enigszins te vergroten en meer duidelijkheid te verschaffen over de besteding van de investeringskredieten verstrekt *de minister* een overzicht van de investeringskredieten MOW van zowel de algemene uitgavenbegroting als van het Infrastructuurfonds. In volgende tabel wordt verwezen naar de nieuwe basisallocaties 2010, maar de vorige omschrijvingen werden behouden.

² Zie de per beleidsdomein opgedeelde *Parl. St.* Vl. Parl. 2009-10, nrs. 13/1-B en 17/1-B.

OVERZICHT INVESTERINGSKREDIETEN MOW IN 2010
ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

Basisallocatie	Pagina	Omschrijving	Bedrag
MB0 MD007 5111	42	Dotatie wegen en gebouwen en luchthaven Antwerpen	2.466
MB0 MD008 5111	42	Dotatie wegen en gebouwen en luchthaven Oostende	2.908
MB0 ME005 6141	46	Dotatie voor investeringen aan het EVA VVM De Lijn	114.692
MB0 ME006 6141	46/47	Dotatie aan het IVA Stationsomgevingen	12.685
MB0 MG011 5421	73	Terugbetaling aan Nederland in verband met Westerschelde/zeekanaal	21.636
MB0 MG012 6141	73	Investeringsdotatie aan W&NZ NV	113.227
MB0 MG013 6141	74	Investeringsdotatie aan nv De Scheepvaart	52.422
MC0 MI116 7320	171	Inrichting radarketen, terugbetaling Nederland	1.418
MC0 MI117 7320	171	Bebakening maritieme toegangswegen	2.597

VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS

Basisallocatie	Pagina	Omschrijving	Bedrag
MBU ME001 6141	104/105	Investeringsubsidies VVM De Lijn	20.722
MBU MF003 7310	107	Verkeersbeheer- en informatie	2.485
MBU MF004 7340	108	Investerings co- en prefinanciering NMBS-werken	26.167
MBU MG003 3122	116	Subsidie aan de autonome en gemeentelijke havenbedrijven	36.738
MBU MG006 5111	117	Investerings in Haven van Antwerpen	4.180
MBU MG009 6321	118	Investeringsubsidies door havenbedrijven beheerde havens	18.854
MBU MG011 7111	118/119	Onteigeningen Zeehavengebieden	7.455
MBU MG016 7320	120	Investeringsuitgaven zeehavens	76.334
MBU MG017 7320	120	Investeringsuitgaven waterbeheersing	3.966
MCU MI104 7320	131/132	Investerings kustjachthavens en handelshavens	7.365
MCU MI105 7320	132	Investeringsuitgaven zeehavens	11.636
MCU MI106 7320	132/133	Investeringsuitgaven waterbeheersing	17.537
MDU MH208 6351	145/146	Fiets- en doortochtenbeleid Vlaamse Gewest	52.091
MDU MH210 7310	146/147	Investerings wegen	302.199
MDU MH214 7310	149	Investeringsuitgaven ter bevordering doorstroming openbaar vervoer	20.229

1.2. De opmerkingen van het Rekenhof

De heer *Dirk de Kort* vraagt of de minister kan reageren op de opmerkingen van het Rekenhof op het onderdeel Mobiliteit en Openbare Werken van de begroting³.

³ Zie: Verslag van het Rekenhof over het onderzoek van de aanpassing van de Vlaamse begroting 2009 en de Vlaamse begroting 2010, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 16/1.

De *minister* geeft volgend overzicht.

Derde aanpassing van de begroting 2009:

VVM – De Lijn:

Het Rekenhof merkt op: de ontvangstenzijde van de begroting van De Lijn bevat geen corresponderende begrotingspost om de vijf miljoen euro investeringsbijdragen (ordonnanceringskredieten) vanuit het IVA Fonds Stationsomgevingen te kunnen aanrekenen. De begroting van De Lijn bevat evenmin uitgavenkredieten voor deze middelen. Het begrotingstotaal van het EVA De Lijn is dus onderschat.

Antwoord van de minister: er wordt bij amendement een gewijzigde begroting ingediend.

NV Waterwegen en Zeekanaal:

Het Rekenhof merkt op: de begroting van Waterwegen en Zeekanaal NV vermeldt aan de ontvangstenzijde een overgedragen saldo van 86.189.000 euro. Nochtans blijkt uit de uitvoeringsrekening over 2008 dat deze instelling een saldo van 53.214.000 euro heeft overgedragen naar 2009. De begrote cijfers voor 2009 stroken dus niet met de cijfers van de uitvoeringsrekening 2008.

Antwoord van de minister: er wordt bij amendement een gewijzigde begroting ingediend.

Begroting 2010:

VVM – De Lijn:

Het Rekenhof merkt op: de ontvangstenzijde van de begroting van De Lijn bevat geen corresponderende begrotingsposten om de op de algemene uitgavenbegroting van het Vlaamse Gewest begrote beschikbaarheidsvergoedingen (basisallocatie MB0 ME002 4141 voor 22.361.000 euro) en overdrachten voor de huur van het bus- en tramcontingent (basisallocatie MB0 ME004 4141 voor 11.436.000 euro) als ontvangst te kunnen aanrekenen. Eveneens ontbreekt op de begroting van De Lijn een ontvangstenpost voor de investeringsbijdragen uit het IVA Fonds Stationsomgevingen (9.485.000 euro ordonnanceringskrediet). De begroting van De Lijn bevat evenmin uitgavenkredieten voor deze middelen. Het begrotingstotaal van het EVA De Lijn is dan ook onderschat.

Antwoord van de minister: er wordt bij amendement een gewijzigde begroting ingediend.

1.3. *Besparingen in communicatie*

Mevrouw *Lies Jans* ziet niet onmiddellijk waar de voorgenomen besparingen in het communicatiebeleid zullen gebeuren. Welke accenten zullen in het communicatiebeleid worden gelegd; welke sensibilisatie- en mobiliteitscampagnes zullen worden op touw gezet?

De *minister* geeft volgend overzicht:

Departement MOW:

De accenten 2010 van de communicatie in het departement MOW volgen de strategische doelstellingen van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken. Inherent aan de 'core business' en de opdrachten van het departement, wordt de communicatie vooral ingezet op projecten die het draagvlak voor beleid in wording en voor beleid in uitvoering ondersteunen. Het grootste deel van de communicatiebudgetten gaat naar informatieverbreiding, draagvlakcommunicatie en sensibiliseringsacties. De communicatieacties en

-campagnes zijn geclusterd rond drie beleidsvelden: Mobiliteit, Openbare Werken, Beleid Havens en logistiek. Voorts is er een cluster personeelsdoelstellingen en andere. Vanuit de besparingsregels die zijn opgelegd, is over de beleidsvelden heen, het communicatiebudget verminderd met twintig procent. Inhoudelijk zijn sommige recurrente acties of vervolginiciatieven, zoals mobiliteitscampagnes maar ook acties in het kader van Vlaanderen in Actie (ViA: Flanders Logistics, Flanders Port Area, Flanders Inland Shipping Network), conform de initiële doelstellingen, geheroriënteerd naar budgetgemildere acties. Sommige deelacties worden met meer dan twintig procent verminderd, maar er zijn ook acties die meer budget vragen of die nieuw zijn.

De mobiliteitscommunicatie die op het niveau van het departement MOW wordt gevoerd, is hoofdzakelijk informierend. Daarnaast worden ook educatie- en sensibilisatieprogramma's uitgevoerd die aanleunen bij het Verkeersveiligheidsplan (en de doelstellingen van het Mobiliteitsdecreet) en er integraal deel van uitmaken.

Met de ViA-projecten Flanders Logistics, Flanders Port Area en Flanders Inland Shipping Network, wil de Vlaamse Regering het imago van de Vlaamse havens, de binnenvaart en van logistiek in het algemeen, in binnen- en buitenland in positieve zin versterken. Andere belangrijke doelstellingen van de communicatie bij deze projecten zijn het ondersteunen van opleidings- en tewerkstellingsinitiatieven gericht op de haven-, binnenvaart- en logistieke sector, en de bevolking en de middengroepen betrekken bij het beleid.

Agentschap Wegen en Verkeer:

De uitgifte van het mobiliteitsmagazine Uitweg zal geëvalueerd worden. Het valt te overwegen om de functie die Uitweg tot op heden vervult, deels te laten overnemen door de in ontwikkeling zijnde nieuwe website van het Agentschap Wegen en Verkeer. Jaarlijks voert het Agentschap Wegen en Verkeer zes mobiliteitscampagnes om weggebruikers te informeren en te sensibiliseren. Door een intensieve samenwerking met het departement MOW kan er bespaard worden op die mobiliteitscampagnes.

Naast communicatie over wegenwerken blijft verkeersveiligheid een prioriteit. Met zes sensibiliseringscampagnes per jaar werkt het agentschap Wegen en Verkeer actief mee aan het verhogen van de verkeersveiligheid door weggebruikers te informeren en te sensibiliseren. In dit opzicht zal het agentschap Wegen en Verkeer in de toekomst nauwer samenwerken met het departement Mobiliteit en Openbare Werken om de kennis die in beide entiteiten voorhanden is zo optimaal mogelijk te benutten en de voorziene middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten.

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust:

Een goede communicatie met de klanten is voor het agentschap MDK van primordiaal belang. Hiervoor wordt gefocust op rechtstreekse contacten met havenbesturen, rederijagenten, rederijen en het havenoverleg. Voor werken aan de kust wordt gefocust op projectgebonden informatie voor zowel lokale besturen als burgers. Dat is essentieel voor het creëren van een draagvlak voor deze dikwijls in het landschap ingrijpende en dikwijls ook hinder veroorzakende infrastructuurwerken.

In 2010 zal niet bespaard worden op de inhoud en de frequentie van de communicatie, maar er zullen besparingen gerealiseerd worden door het gebruik van andere (elektronische) vormen voor de verspreiding van de communicatie. De afdeling Kust zal ook voor haar projectgebonden communicatie overschakelen op een elektronische nieuwsbrief in plaats van het verspreiden van folders en flyers. Op die wijze kan dezelfde kwaliteitsvolle communicatie gerealiseerd worden en kunnen de voorgenen besparingen in communicatie gerealiseerd worden.

Waterwegen en Zeekanaal NV:

Voor 2010 zal bespaard worden op de evenementen. Ook zal geen colloquium worden gehouden. De centrale boodschap in de communicatie is dat W&Z inzet op alle facetten, die te maken hebben met de multifunctionaliteit van de waterwegen, die zij beheert. Deze multifunctionaliteit als algemeen kader wordt zo veel als mogelijk als referentiekader gebruikt.

Nv De Scheepvaart:

De besparing betreft een beperking van mediacampagnes, een selectievere en meer kostenefficiënte deelname aan evenementen, manifestaties en beurzen, en het digitaal beschikbaar stellen van documenten en informatie.

In zijn communicatieconcept wenst nv De Scheepvaart zich te profileren als een efficiënt en klantvriendelijk overheidsbedrijf. De communicatiestrategie vertaalt de strategische beleidskeuzes in concrete externe en interne communicatieacties.

Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn:

Het is belangrijk dat de klanten en potentiële klanten van het openbaar vervoer op de hoogte zijn van de duurzame verplaatsingsmogelijkheden die De Lijn hen biedt. Goede reizigersinformatie blijkt uit het klantentevredenheidsonderzoek als dé prioritaire factor naar voren te komen. De door De Lijn verstrekte reizigersinformatie is bovendien voorwerp van regelgeving, onder meer in de besluiten van de Vlaamse Regering betreffende de basismobiliteit, het netmanagement en exploitatie en tarieven. Het is – gezien het actuele verwachtingspatroon van klanten en potentiële klanten – ook belangrijk dat De Lijn op dit vlak de jongste technologische ontwikkelingen kan volgen. Op het vlak van de functionele reizigersinformatie zal daarom niet worden bespaard. De besparingen in communicatie zullen daarom uitsluitend geboekt worden in werving, promotie en imago enerzijds en bij de interne communicatie anderzijds. Een aantal campagnes en projecten op die gebieden zullen worden uitgesteld of vertraagd.

1.4. Het Europees voorzitterschap

Mevrouw *Lies Jans* wil weten waar de kosten van het komende EU-voorzitterschap in de begroting te vinden zijn. De *minister* wijst naar een centrale provisie van 17 miljoen euro voor de ondersteuning van het EU-voorzitterschap. Een definitieve beslissing van de verdeling van deze provisie zal eerstdaags worden genomen.

2. Mobiliteit

2.1. Gemeenschappelijk vervoer

2.1.1. De besparingen bij De Lijn

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* merkt dat de exploitatiedotatie van De Lijn wordt verminderd van 838.821.000 tot 799.637.000 euro; dat is een vermindering van 39.174.000 euro. Het is niet duidelijk of de voorgestelde en geselecteerde besparingsvoorstellen inderdaad een besparing zullen opleveren op korte termijn. Is er misschien een grote verschuiving van personeel te verwachten? Gaat het dan over het administratief kader of over de bus- en tramchauffeurs?

De *minister* antwoordt dat sinds de zomer van 2009 De Lijn een selectieve aanwervingsstop hanteert. Dat betekent een wervingsstop tenzij op die plaatsen waar de continuïteit van de dienstverlening in het gedrang komt. In het kader van de besparingsdoelstelling voor 2010 wordt op dit ogenblik door het management een actieplan uitgewerkt. Opti-

malisatie van de uitvoeringsplanning (beperking dode uren en lege kilometers) en verdere aanpassing van het aanbod aan de reële vraag vormen daar een zeer wezenlijk onderdeel van. De directie garandeert de werkzekerheid van de personeelsleden met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur. Er wordt niet geraakt aan het basisloon. De selectieve wervingsstop waarbij natuurlijke afvloeiingen niet automatisch vervangen worden, blijft van kracht. Alle maatregelen die een effect kunnen hebben op de arbeidsomstandigheden van het personeel worden overlegd met de vakbonden, aldus minister Crevits.

De heer *Filip Watteeuw* verklaart vrij bezorgd te zijn over de opgelegde besparingen bij De Lijn. Hoe zullen die besparingen uitgewerkt worden bij de uitbestede lijnen? Het lid gaat ervan uit dat die aannemers langetermijncontracten hebben, wat de besparing niet zo evident maakt. Hij vreest dan ook dat De Lijn op zijn eigen kosten meer zal moeten besparen. Mevrouw *Lies Jans* sluit zich aan bij die vragen. Ook zij wil weten wat de invloed is van de besparingen op de dienstverlening van De Lijn en op de lijnen die door De Lijn worden uitbesteed?

De *minister* stelt dat er in de contracten met exploitanten mogelijkheden tot aanpassing zijn opgenomen in het geval van wijzigingen in het aanbod. In het actieplan dat het management op dit ogenblik opstelt, wordt gestreefd naar een evenredige inspanning van de diensten in eigen beheer en van de exploitanten. De Lijn pleegt hierover trouwens overleg met de sectororganisatie FBAA/VRA en de vakbonden (FBAA/VRA: Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren).

De heer *Filip Watteeuw* heeft nog enkele aanvullende vragen. Hij zou toch graag de exacte berekening krijgen van hoe men aan het besparingsbedrag van De Lijn is gekomen. En klopt het dat De Lijn zelf verantwoordelijk is voor de manier waarop dat bedrag wordt bespaard? Hoeveel kost de invoering van de 'smartcard' en de boordcomputers op de voertuigen van De Lijn? Wat als bepaalde besparingsmaatregelen van De Lijn ingaan tegen de verplichtingen die De Lijn heeft uit convenanten die ze heeft afgesloten met gemeenten? Daarbij denkt het lid bijvoorbeeld aan de nachtbussen in Gent. De heer Watteeuw heeft van de minister gehoord dat er in de contracten met de pachters van uitbestede lijnen een aantal uitwijkmogelijkheden zijn die besparingen mogelijk maken. Maar betekent dat dan dat De Lijn de afschrijfkosten overneemt voor de bussen die een pachter om besparingsredenen niet mag laten uitrijden?

De *minister* vindt het evident dat het De Lijn is die de besparingskeuzes moet maken. De besparingsbedragen zijn wel doorgesproken met De Lijn. Daarvoor zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd. Dat is gebeurd aan de hand van tellingen, planningssoftware en een aantal principes. Minister Crevits heeft in haar toelichting geprobeerd die principes en uitgangspunten te verduidelijken. Maar het is niet aan de minister om de dienstregelingen aan te passen. Het is ook De Lijn zelf die als zelfstandig bedrijf bijvoorbeeld het syndicaal overleg pleegt. Wat de precieze invulling is van de begroting van De Lijn, zal blijken als die klaar is. En dan zal die begroting – van een zelfstandige nv – ook worden overgezonden aan de commissie.

De heer *Filip Watteeuw* gaat er niet mee akkoord dat De Lijn zelf zal kunnen beslissen over af te schaffen of te verleggen lijnen omdat dergelijke beslissingen een ingrijpende weerslag hebben op de mobiliteit. De *minister* herhaalt dat er met de vervoersmaatschappij grondig overleg is gepleegd over de vereiste besparingen en verwijst nogmaals naar de omstandige uitleg die zij daarover al heeft gegeven. Zij wordt bijgetreden door mevrouw *Karin Brouwers*, die toch de minister herinnert aan de belofte dat de commissie de details van de besparingen op de begroting van De Lijn zal krijgen. Dat, om te controleren of de besparingen wel beantwoorden aan de gestelde uitgangspunten. Mevrouw *Annick De*

Ridder twijfelt er toch sterk aan dat de besparingen op basis van die screeningen en uitgangspunten wel voldoende zullen zijn om het beleid van De Lijn meer kostendekkend en geloofwaardig te maken. Dat er niet geraakt wordt aan het decreet Basismobiliteit, is een gigantische gemiste kans.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat op vraag van de stad Diest daar twee lijnen recentelijk zijn afgeschaft en vervangen door een belbus. Er zijn wel degelijk besparingen mogelijk. Ook de pachters moeten een serieus bedrag inleveren. De *minister* voegt eraan toe dat het decreet Basismobiliteit lang niet een zo rigide kader oplegt als mevrouw De Ridder dat wil doen geloven. De commissie wil het debat voortzetten bij de bespreking van de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken.

Wat de invoering van de smartcard zal kosten, kan de *minister* niet zo voor de vuist weg zeggen, maar daarvan zal de commissie worden ingelicht. Zij waarschuwt dat het toch een smak geld zal zijn, omdat in elke bus de betaalapparatuur moet worden vervangen. Daarvoor is het nu het goede moment want die apparatuur is toch aan vervanging toe. Wat de convenanten met de gemeenten betreft, is het vanzelfsprekend dat die moeten worden nageleefd. Wat de pachters betreft, is het de bedoeling dat er een besparing wordt gerealiseerd en niet dat het stopzetten van een lijn nog meer kost.

2.1.2. Basismobiliteit

Mevrouw *Annick De Ridder* gaat grondig in op de begrotingsopties met betrekking tot de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. Zij doet een aantal vaststellingen. Op tien jaar tijd is de exploitatiedotatie bijna verdrievoudigd (+173%; in 1999: 311 miljoen euro, in 2009: 850 miljoen euro). In die periode is de investeringsdotatie bijna verdubbeld (+83%; in 1999: 86 miljoen euro, in 2009: 157 miljoen euro), terwijl het aandeel van het busvervoer in het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen met amper 1,3% toegenomen is (van 10,2% in 2002 naar 11,5% in 2006). Het aantal vervoerde reizigers is – volgens de statistieken van De Lijn zelf – meer dan verdubbeld (+166%; 1999: 223 miljoen, 2009: 508 miljoen). Toch stegen de vervoersontvangsten met amper 12% (1999: 117 miljoen euro, 2009: 131 miljoen euro). De combinatie van exploderende overheidsdotaties en stagnerende eigen vervoersontvangsten hebben geresulteerd in een halvering van de kostendekkingsgraad (1999: 29,2%, 2009: 15,5%).

De klemtonen die Open Vld zou leggen voor een ander, beter openbaar vervoer komen niet aan bod in de begroting 2010 van de nieuwe minister van Mobiliteit en haar beleids-opties zijn weinig geloofwaardig te noemen. Zo wil Open Vld evolueren van een aanbodgericht naar een efficiënt, vraaggericht openbaar vervoer. Volgens de begroting 2010 wordt de exploitatiedotatie van De Lijn verminderd met ongeveer 40 miljoen euro (van 838.821.000 euro in 2009 naar 799.637.000 euro in 2010), waarvan “70% zal gerealiseerd worden door een optimalisatie van de planning en een herziening van het aanbod in functie van de reële vraag, en dit volgens het principe van de communicerende vaten”. Mevrouw De Ridder vraagt hoe realistisch deze ‘herziening van het aanbod in functie van de vraag’ is indien de ‘basismobiliteit’ nergens in vraag wordt gesteld door de minister?

Uit het verslag van het Rekenhof van januari 2009 over de evaluatie van de kostprijs en effectiviteit van de basismobiliteit bij De Lijn⁴ blijkt immers dat de geëiste basismobiliteit een van de belangrijkste oorzaken is voor de stijging van de exploitatiedotaties de voorbije jaren. Ook wijst het Rekenhof erop dat “het aandeel van de invoering van basismobiliteit in de totale exploitatiedotatie niet exact kan bepaald worden, doordat die bedragen niet meer afzonderlijk zijn geregistreerd in de veronderstelling van continuïteit van het beleid

4 *Parl. St.* VI. Parl. 2008-09, nr. 37/1.

en dat de investeringen in rollend materieel die de basismobiliteit vereist, nooit afzonderlijk gebudgetteerd zijn”. Het Rekenhof zelf schat het aandeel van basismobiliteit op meer dan 130 miljoen euro per jaar, exclusief investeringskosten.

Met andere woorden, voor De Lijn zelf is het kostenplaatje van basismobiliteit een ‘verworven recht’ dat niet meer ter discussie staat, aldus mevrouw De Ridder. Is dit ook zo voor de minister? Of zal de minister enkel die exploitatieprojecten uit de basismobiliteit behouden waar voldoende vraag naar is? Zal de minister het decreet Basismobiliteit aanpassen in die zin?

De *minister* merkt eerst en vooral op dat de halvering van de kostendekkingsgraad vooral te wijten is aan het gevoerde beleid inzake basismobiliteit en ‘gratis’ of goedkope toegang tot het openbaar vervoer. Door de optimalisatie van de uitvoeringsplanning en in overleg met de vakbonden zal De Lijn zijn bijdrage leveren om de kostendekkingsgraad te verhogen. De dekkingsgraad van De Lijn – de verhouding tussen de eigen ticketinkomsten en de totale exploitatiekosten – bedraagt vijftien procent. Een hogere kostendekkingsgraad kan alleen door de tickets fors duurder te maken en in het regeerakkoord staat duidelijk dat dit niet mag.

Betreffende de beoordeling van de basismobiliteitsprojecten screenen alle entiteiten van De Lijn op dit ogenblik hun huidige aanbod op het vlak van bezettingsgraden, verklaart minister Crevits. Waar de beheersinformatie hierover op lijnbasis onvoldoende is, worden momenteel tellingen op het terrein uitgevoerd. Op basis hiervan wordt in het kader van de begrotingsdoelstelling voor 2010 onderzocht wat er met de ritten met de laagste bezettingsgraad dient te gebeuren: herschikken, kiezen voor een andere uitvoeringswijze (bijvoorbeeld vraagafhankelijk in plaats van regulier) enzovoort. Bovendien blijft de reeds voordien geldende evaluatiesystematiek voor projecten basismobiliteit, convenants en gebiedsevaluaties (beoordeling door de openbaar vervoercommissie, advies auditor enzovoort) onverkort bestaan. Het aantal reizigers dat van het aanbod gebruik maakt, is daarbij vanzelfsprekend – naast de bepalingen van het decreet en besluit Basismobiliteit zelf – een zwaarwegend evaluatiecriterium, aldus de minister.

Mevrouw *Annick De Ridder* stelt vast dat minister Crevits in de toelichting bij de begroting wel belooft om de ‘focus te verleggen naar het netmanagement, zodat het aanbod steeds meer vraaggestuurd verloopt’. Maar het moet, volgens mevrouw De Ridder voor iedereen duidelijk zijn dat dit niet meer is dan een cosmetische ingreep, zonder enig perspectief op een volwaardig vraaggericht openbaar vervoer. Netmanagement is namelijk niet meer dan een programma om het stads- en streekvervoer verder te verfijnen door bovenop het aanbod basismobiliteit in nieuwe verbindingen te voorzien of de frequentie van bestaande lijnen aan te passen. Ter vergelijking verwijst spreker naar de exploitatietoelagen aan De Lijn in 2007: voor basismobiliteit was dat 130 miljoen euro, voor netmanagement 13 miljoen euro (bron: Rekenhof). Is de minister van plan om projecten basismobiliteit met een lage bezettingsgraad te vervangen door netmanagement om de beloofde efficiëntiewinsten te realiseren in plaats van netmanagement te organiseren bovenop basismobiliteit?

Mevrouw De Ridder leest in de toelichting bij de begroting dat “De Lijn een hogere kostendekkingsgraad zal realiseren door efficiëntieverhogingen zonder in te boeten op dienstverlening, onder meer door te focussen op een vraaggestuurd aanbod”. Spreker herhaalt dat een verbetering van de efficiëntie door te focussen op de vraag niet geloofwaardig is zolang de basismobiliteit niet ter discussie staat en de Mobiliteitsvisie 2020 onverminderd voortgezet wordt. Bovendien wil de minister de kostendekkingsgraad verhogen “zonder het bestaande tariefsysteem voor het huidige net aan stads- en

streekvervoer in vraag te stellen”. Het lid concludeert dat het streven naar een hogere kostendekkingsgraad (eigen ontvangsten/totale kosten) ongeloofwaardig is omdat het ‘gratis-verhaal’ onverminderd voortgezet wordt bij een ongewijzigd tariefbeleid; en omdat de exploitatiekosten dreigen nog verder op te lopen door het voortzetten van de basismobiliteit en de uitbouw van de Mobiliteitsvisie 2020.

Dat betekent volgens mevrouw De Ridder dat De Lijn de komende jaren nog afhankelijker dreigt te worden van de overheid. De Lijn zal nog afhankelijker worden van extra exploitatiedotaties, die de oplopende kosten dekken. Nochtans zou volgens de begroting 2010 veertig miljoen euro moeten worden bespaard op de exploitatiedotatie. Spreekster besluit met de opmerking dat de minister met een totaal gebrek aan geloofwaardigheid kampt in het dossier dat ze van haar sp.a-voorgangers geërfd heeft.

De *minister* wijst erop dat het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (van 20 april 2001) in zowel basismobiliteit als netmanagement (waarbij basismobiliteit een onderdeel kan zijn van het netmanagement) voorziet. De actuele beleidskeuze is dat enerzijds het basismobiliteitskader blijft bestaan en dat het zo efficiënt mogelijk moet worden ingevuld en dat anderzijds de dienstverlening van De Lijn sterker door de vraag gestuurd moet worden. Met andere woorden: het aanbod moet zo goed mogelijk worden aangepast aan de reële verplaatsingsbehoeften. De aanzetten die hiertoe in de vorige legislatuur zijn gegeven, met name via de sinds 2007 geïmplementeerde criteria van het netmanagement, zullen nog sterker worden beklemtoond bij het opzetten en evalueren van openbaarvervoerprojecten.

Mevrouw *Karin Brouwers* stelt dat er onmiskenbaar een nieuwe wind waait in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De minister komt duidelijk tegemoet aan heel wat bekommernissen die eerder zijn geuit. Andere beleidsverschuivingen hebben te maken met de crisis. Het lid verzet zich dan ook tegen besparingen die te fel zouden ingaan tegen de verplaatsingsbehoeften van mensen die naar school of werk gaan met het openbaar vervoer. De basismobiliteit mag zeker niet het eerste besparingsobjectief zijn, hoewel bepaalde verschuivingen mogelijk zijn door bijvoorbeeld de inschakeling van taxi's. Hoe zal de minister desondanks de beoogde besparingen realiseren? Ook mevrouw *Lies Jans* stelt zich daar vragen over.

Bij de door De Lijn geplande besparingen zal de kwaliteit van de dienstverlening voorop blijven staan, belooft de *minister*. Het actieplan van De Lijn in het kader van de begroting 2010 bestaat uit verschillende types van maatregelen: optimalisatie van de planning, onderzoek en aanpassing van het aanbod, beperking van de uitgaven voor strategische projecten, beperking van de uitgaven voor marketing, communicatie en consultancy, beperking van de algemene kosten, maatregelen op het vlak van de ontvangsten. Waar het aanbod zelf zal worden aangepast, zal dat gebeuren waar de bezettingsgraden op dit ogenblik beduidend laag zijn, of waar er voor de klanten duurzame alternatieven zijn. Ingrepen worden dus geconcentreerd op ritniveau en/of op niveau van het aanbod binnen een af te bakenen tijdssegment (bijvoorbeeld buiten de spitsuren).

Uiteraard wordt er – naast met de resultaten van de uitgebreide tellingen die momenteel gehouden worden – ook rekening gehouden met bestaande potentiëlen. Voor de motieven woon-werk en woon-school zijn de potentiëlen bovendien vrij nauwkeurig in kaart te brengen. Schoolritten zijn traditioneel sterk bezette spitsuurritten. En het inspelen op het woon-werkverkeer blijft een beleidsprioriteit, aldus de minister.

2.1.3. Kostendekking

Ook de heer *Filip Watteuw* stelt vast dat de eisen van de basismobiliteit de uitgaven en de kredieten van De Lijn hebben opgedreven. Zonder te raken aan de basismobiliteit ziet hij

niet in hoe kan bespaard worden. Dat betekent dat moet worden geraakt aan het decreet Basismobiliteit. Zal dat gebeuren? Als dat niet kan, zal dan besnoeid worden op andere posten zoals de nachtnetten in de grote steden?

De *minister* herhaalt dat op dit ogenblik alle entiteiten van De Lijn hun huidige aanbod screenen op het vlak van bezettingsgraden. In dat kader wordt, net als andere bedieningen, ook het gebruik van de nachtnetten onderzocht. De actuele beleidskeuze is dat enerzijds het basismobiliteitskader blijft bestaan en dat het zo efficiënt mogelijk moet worden ingevuld en dat anderzijds de dienstverlening van De Lijn sterker door de vraag gestuurd moet worden. Met andere woorden: het aanbod moet zo goed mogelijk worden aangepast aan de reële verplaatsingsbehoeften.

Daarnaast wordt gewerkt aan de optimalisatie van de planning. Dat slaat op het verbeteren van de planning van de inzet van rollend materieel en chauffeurs. Onder meer via het implementeren van een nieuwe planningsoftware en het optimaal mengen van de ritten in eigen beheer en deze die uitgevoerd worden door privé-exploitanten streeft De Lijn naar een significante efficiëntiewinst (verminderen aantal ‘onbeladen kilometers’ en dode uren).

Een derde luik van besparingen houdt het beperken, schrappen, faseren van acties in het kader van een reeks strategische projecten in. Voorbeelden hiervan zijn een heroriëntering van Slimweg, het ruimer faseren van een aantal reorganisatie- en omkaderingsmaatregelen, het spreiden van een aantal ICT-gerelateerde projecten, het inkrimpen van het budget in de centrale diensten enzovoort.

Ook op het vlak van communicatiecampagnes en consultancyopdrachten wordt het budget voor 2010 significant ingekrompen, overeenkomstig de algemene instructie die hierover door de Vlaamse regeringsleden aan hun administratie is meegegeven. Via het aanscherpen van het kostenbewustzijn en het heroverwegen van de algemene werkingskosten (energieverbruik, onthaal en representatie, algemene werking, enzovoort) zullen kleinere maar alles samen evenmin te verwaarlozen besparingen worden gerealiseerd. Belangrijk bij dit alles is dat de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten zoveel mogelijk voorop blijft staan, aldus de minister.

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt of de besparingen op maat van elke regio en de specifieke kenmerken per regio gebeuren. Zo is in Leuven het nachtnet een groot succes, maar dat kan niet van alle steden worden gezegd. De *minister* verduidelijkt dat bij het onderzoek en de afweging van de aanbodsverminderingen in de exploitatie van De Lijn voor heel Vlaanderen (over alle regio's heen) dezelfde beoordelingsprincipes zullen worden toegepast. De uiteindelijke beslissingen zullen bovendien genomen worden, rekening houdende met de specificiteit van elke verbinding en regio.

2.1.4. *Optimalisering van de planning*

De heer *Filip Watteeuw* veronderstelt dat de beoogde toename van de kostendekkingsgraad betekent dat het aantal reizigers moet stijgen. Houdt dat in dat een aantal lijnen wordt afgeschaft? Wordt er gesnoeid in het aantal belbussen? En als het decreet Basismobiliteit dergelijke ingrepen onmogelijk maakt, waar zal de minister dan wel besparen, wetende dat de aannemers van uitbestede lijnen zich kunnen verschansen achter die langetermijncontracten? De heer Watteeuw vreest dat het resultaat van wat hij ‘dat kluwen’ noemt, zal zijn dat het gros van de besparingen zal moeten uitgevoerd worden ten koste van het personeel van De Lijn en van de lijnen die De Lijn zelf exploiteert.

Volgens de *minister* zal De Lijn acties blijven ondernemen om een groeiende groep van potentiële klanten ervan te overtuigen het openbaar vervoer als duurzame vervoermodus

te gebruiken en om de loyaliteit van haar bestaande klanten te versterken. De hogere reizigersaantallen zullen gehaald worden door onder andere meer vraaggericht de middelen in te zetten. Uiteraard vormt dit niet de enige maatregel. Maar, voegt minister Crevits daar aan toe: “Een zaak is duidelijk: we hebben afgesproken niet te besparen op investeringen”.

Momenteel worden uitgebreide tellingen van reizigers gehouden, die bijkomende informatie leveren op ritniveau en die De Lijn de mogelijkheid zullen geven in de loop van 2010 besparingen te realiseren zoals: het beperken van frequenties op sommige trajecten, het omschakelen naar een ‘lagere vorm’ van openbaar vervoer, bijvoorbeeld van geregelde lijn naar vraagafhankelijk vervoer, het herbundelen van ritten op onderscheiden varianten van een lijn, het afschaffen van singuliere ritten en het trajectmatig inkorten van singuliere ritten.

Bij mevrouw *Annick De Ridder* roepen de in de begroting geraamde ‘efficiëntiewinsten door een optimalisatie van de planning’ ernstige twijfels op. Uit voormeld verslag van het Rekenhof blijkt dat “De Lijn niet onmiddellijk efficiëntiemaatregelen getroffen heeft voor alle exploitatieprojecten die bij een evaluatie een lage bezetting of uitvoering scoorden”. Ook de jaarlijkse besparing op de exploitatie-uitgaven van De Lijn voor een bedrag van 7,5 miljoen euro als gevolg van de toepassing van de tien evaluatiecriteria moet volgens het Rekenhof ‘genuanceerd’ worden. Bovendien is het evaluatiecriterium voor vaste lijnen (gemiddeld minstens acht reizigers per rit op jaarbasis, inclusief forfaitaire tellingen uit abonnementen) weinig geschikt om van echte efficiëntiewinsten te spreken. Over welke garanties beschikt de minister dat De Lijn onder haar voogdij wel de noodzakelijke efficiëntiemaatregelen zal treffen? Is het evaluatiecriterium voor vaste lijnen volgens de minister ambitieus genoeg om te komen tot een efficiëntere exploitatie?

De *minister* vraagt een onderscheid te maken tussen de aanpassing van het aanbod naargelang de bezettingsgraad enerzijds en de optimalisatie van de planning anderzijds. Betreffende de beoordeling van de lijnen screenen alle entiteiten van De Lijn op dit ogenblik – zoals al gezegd – hun huidige aanbod op het vlak van bezettingsgraden. Waar de beheersinformatie hierover op lijnbasis onvoldoende is, worden momenteel tellingen op het terrein uitgevoerd. Op basis hiervan wordt in het kader van de begrotingsdoelstelling voor 2010 onderzocht wat er met de ritten met de laagste bezettingsgraad dient te gebeuren: herschikken, kiezen voor een andere uitvoeringswijze enzovoort. Zoals al gesteld, wordt voor het eerste uitgegaan van een onderzoek op basis van de bezettingsgraden.

De optimalisatie van de planning slaat dan op het verbeteren van de planning van de inzet van rollend materieel en chauffeurs. Onder meer door het implementeren van een nieuwe planningsoftware en het optimaal mengen van de ritten in eigen beheer en ritten uitgevoerd door privé-exploitanten streeft De Lijn naar een significante efficiëntiewinst.

2.1.5. *Tarieven*

De initiatieven om een ontvangstenverhoging bij De Lijn te realiseren, worden beter uitgewerkt in deze begroting. Soms is het goed dat er een crisis is, zodat instellingen efficiënter gaan werken en met minder geld beter werken, meent mevrouw *Marleen Van den Eynde*. Het lid zou graag wat meer uitleg hebben over het doorrekenen aan de betrokken klantengroep van administratiekosten die rechtstreeks met de verkoop- en distributiefunctie te maken hebben. De media leiden hieruit af dat 65-plussers niet meer gratis op tram en bus zouden kunnen rijden. Er werd voor deze bevolkingsgroep een jaarlijkse bijdrage van twintig euro ingesteld. Mogelijks zouden 65-plussers een gratis-plusabonnement krijgen, wat staat voor enkel administratieve kost. Mevrouw Van den Eynde is ervan overtuigd dat veel 65-plussers die bijdrage van twintig euro nooit zullen betalen. Zij denkt dat veel 65-plussers veeleer opnieuw hun auto zullen nemen.

De *minister* verklaart dat De Lijn zich thans beraadt over een tariefvoorstel voor 2010, dat zo snel mogelijk aan haar zal worden voorgelegd. Uiteraard wordt het kader hiervoor gevormd door de passage die hierover in het regeerakkoord 2009-2014 is opgenomen. De Lijn zal dan ook de tarieven indexeren, wat een stijging van de ontvangsten met nagenoeg 3,2 miljoen euro opbrengt. Daarnaast zullen nog efficiëntiewinsten (bijvoorbeeld het aanrekenen van kosten voor duplicaten) gemaakt worden aan de ontvangstenzijde, die een meeropbrengst van zowat 800.000 euro moeten opbrengen.

De leeftijdscategorie 60 tot en met 64 jaar betaalt nu reeds voor het gebruik van het openbaar vervoer door De Lijn, ofwel via biljetten en kaarten ofwel via de Omnipas. Voor deze leeftijdscategorie bedraagt de prijs van een Omnipas voor een jaar momenteel bijvoorbeeld 182 euro. Aan het principe van de kosteloosheid van het openbaar vervoer voor 65-plussers wordt niet geraakt, aldus de minister.

Mevrouw *Karin Brouwers* zegt persoonlijk helemaal geen probleem te hebben met het doorrekenen van de administratieve kosten voor de pasjes van de gratis klanten van het openbaar vervoer. De *minister* preciseert dat administratieve kosten zullen worden aangerekend bij aanvraag van duplicaten – bijvoorbeeld na verlies van het oorspronkelijke abonnement – ook voor de zogenaamde ‘gratis’ abonnees zoals de 65-plussers. In 2010 zullen aan deze groep voor de toekenning van het oorspronkelijke ‘gratis’ abonnement zelf, geen administratieve kosten worden aangerekend. Bij de invoering van de smartcard kan wel gekeken worden om een vergoeding of waarborg voor de kost van de kaart te vragen.

De heer *Filip Watteuw* leest in de toelichting dat gratis openbaar vervoer niet heeft geleid tot een stijging van de reizigersaantallen. Zal die vaststelling gevolgen hebben voor de bijdragen van steden en gemeenten in bijvoorbeeld gratis leerlingenvervoer? De *minister* garandeert dat de derdebetalerovereenkomsten met steden en gemeenten van kracht blijven volgens de contractuele bepalingen die erin opgenomen zijn.

2.1.6. Nieuwe beheersovereenkomst

Naar de mening van mevrouw *Annick De Ridder* zijn in de komende weken en maanden twee dossiers cruciaal indien de minister grip wil krijgen op De Lijn en ze daadwerkelijk wil evolueren naar een kostenefficiënt openbaarvervoerbeleid in Vlaanderen. Vooreerst denkt spreekster aan de resultaten van de internationale benchmark en voorts aan de invoering van de smartcard. Op initiatief van Open Vld gaf de vorige Vlaamse Regering aan een extern studiebureau de opdracht om het openbaarvervoerbeleid in Vlaanderen te vergelijken met het beleid in enkele andere Europese regio's voor wat betreft bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid en milieuvriendelijkheid. Bedoeling was om na te gaan of die doelstellingen uit het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen momenteel op de meest efficiënte wijze gerealiseerd worden door De Lijn, alsook om aanbevelingen te doen over hoe het openbaar vervoer verbeterd kan worden in Vlaanderen. Open Vld is van oordeel dat de nieuwe Vlaamse Regering zich op die externe evaluatie moet baseren voor het uitstippelen van het openbaarvervoerbeleid van de komende jaren in een nieuw beheerscontract met De Lijn. Heilige huisjes mogen hierbij niet bestaan. Indien blijkt dat bepaalde decreten moeten worden bijgestuurd om het openbaar vervoer voor de Vlaming te verbeteren, moet dat zeker bespreekbaar zijn, aldus mevrouw De Ridder.

Wanneer zullen de resultaten van de internationale benchmark bekend gemaakt worden, in het Vlaams Parlement en daarbuiten? Houdt de minister er rekening mee dat het huidige decretale beleidskader moet gewijzigd worden na bekendmaking van de resultaten? Is de minister bereid zich ertoe te verbinden geen nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn af te sluiten zolang de resultaten van de benchmark niet bekend zijn?

De *minister* bevestigt dat de resultaten van de internationale benchmark, zoals gevraagd in een motie⁵ van het Vlaams Parlement en binnen de afspraken die gemaakt zijn in het kader van het Vlaams regeerakkoord, zullen gelden als belangrijke insteek voor de nieuwe beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn. Er zal evident een exemplaar ter beschikking gesteld worden van de commissieleden.

2.1.7. *Smartcard*

Als tweede belangrijke uitdaging voor de minister noemt mevrouw *Annick De Ridder* de invoering van de smartcard op korte termijn. Dit systeem moet eindelijk komaf maken met de verouderde en weinig realistische parameters die De Lijn sedert 1991 hanteert voor de telling van het aantal reizen per abonneementhouder. Uit een recent onderzoek van de K.U.Leuven blijkt dat het werkelijk reizigersaantal tot de helft overschat wordt bij De Lijn. Het streven naar een efficiënt, vraaggericht openbaar vervoer staat of valt volledig met objectieve gegevens over de bezettingsgraad op iedere bus en tram per lijn en per tijdstip.

Volgens mevrouw De Ridder beschikt de minister over geen betrouwbaar cijfermateriaal dat toelaat om op te boksen tegen De Lijn, die het voorbije decennium is uitgegroeid tot een mastodont. In voormeld verslag concludeert het Rekenhof letterlijk dat “het interne evaluatieverslag van VVM De Lijn onvoldoende bewijskrachtige en relevante informatie bevat om de efficiëntie en de effectiviteit van de basismobiliteit volwaardig te beoordelen”.

Open Vld vraagt uitdrukkelijk dat hiervoor in de begroting 2010 prioritair voldoende middelen worden uitgetrokken zodat zo vlug mogelijk werk kan worden gemaakt van de inzet van efficiëntere vervoermiddelen (bijvoorbeeld taxi's) op onderbezette lijnen. Volgens de toelichting bij de begroting 2010 “zullen we door de invoering van de boordcomputer en de smartcard in de nabije toekomst een duidelijk zicht hebben op de bezetting van de voertuigen”. Mevrouw De Ridder heeft twee concrete vragen. Welke middelen zullen in de begroting 2010 uitgetrokken worden voor de invoering van de boordcomputer en de smartcard? Wanneer zal dit systeem operationeel zijn op alle bussen en trams van De Lijn?

De *minister* noemt de vraag hoe je kan sturen als je geen juiste cijfers hebt en moet werken met forfaitaire cijfers terecht. Vandaar dat een van de prioriteiten de introductie van de smartcard is; dat is een performant elektronisch ticketingsysteem. Door de invoering van de smartcard zal De Lijn beschikken over correcte reizigersaantallen. Daarom is het nu noodzakelijk om manuele tellingen op het terrein uit te voeren, waar de beheersinformatie op lijnbasis onvoldoende is. Overigens is de in het begrotingsontwerp geformuleerde besparingsdoelstelling duidelijk en de financiële opvolging van De Lijn laat wel degelijk toe om de realisatie van deze besparingsdoelstelling te monitoren.

Tegen eind 2010 wil de minister de eerste cijfers uit het smartcard-systeem. De nodige investeringen worden in het meerjareninvesteringsprogramma opgenomen. De invoering van de smartcard om alle categorieën gebruikers van De Lijn te kunnen registreren, start in 2010 en mikt op volledige registratie tegen eind 2012. De invoering zal gefaseerd verlopen. De nodige middelen zullen worden opgenomen op het programma kapitaalsubsidie voor investeringen in de jaren 2010, 2011 en 2012.

5 Met redenen omklede motie tot besluit van de op 3 juni 2008 door mevrouw *Annick De Ridder* in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw *Kathleen Van Brempt*, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over een eventuele externe doorlichting van De Lijn, *Parl. St.* VI. Parl. 2007-08, nr. 1734/3.

De mogelijkheid bestaat wel degelijk om op basis van de gegevens van het smartcard-systeem de beheersovereenkomst te wijzigen of te voorzien van addenda. De principes van het bestuurlijk beleid bieden die mogelijkheid, aldus de minister.

De heer *Ward Kennes* vraagt of de resultaten van het onderzoek verplaatsingsgedrag kunnen worden meegedeeld met het oog op de beoordeling van de begroting. De *minister* belooft dat die resultaten zullen worden medegedeeld zodra ze gevalideerd zijn.

2.1.8. *Tramprojecten*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt persoonlijk de begroting van De Lijn weinig doorzichtig. De reden is dat het om een EVA gaat, een extern verzelfstandigd agentschap, aldus het lid. Zij stelt vast dat een aantal van de investeringsprojecten van De Lijn via alternatieve financiering worden gefinancierd – al dan niet via Lijninvest. Hoe verklaart de minister de kredietwijzigingen in de jaren 2008, 2009 en 2010? Het lid heeft vooral belangstelling voor de aangekondigde tramverlengingen. Zijn dat uitsluitend tramverlengingen in Antwerpen, of valt daar ook het Spartacusproject in Limburg onder?

De *minister* antwoordt dat vooreerst het besliste en reeds van financiering voorziene beleid wordt uitgevoerd. Dat houdt op het vlak van tramprojecten de volgende projecten in. Voor de provincie Antwerpen is er het tramproject ‘LIVAN 1’ (premetrokokker Turnhoutsebaan en tramlijn naar Wommelgem). Het plan LIVAN 1 omvat een versnelde uitvoering van een onderdeel van het Pegasus-plan in de corridor van de N12 richting Turnhout.

Op 5 augustus 2009 zijn de contracten getekend voor Brabo 1. Dat project omvat de tramlijnverlengingen Mortsel-Boechout en Deurne-Wijnegem, inclusief de tramstelplaats in Deurne. De werken zijn ondertussen gestart. De tramlijnverlenging Mortsel-Boechout bestaat uit het doortrekken van tram 7 vanaf het Gemeenteplein over de Statielei, de Liersesteenweg en de Provinciestedenweg tot aan Capenberg in Boechout. In Deurne wordt tramlijn 10 verlengd tot aan Fortveld in Wijnegem. Tegelijkertijd wordt tramlijn 5 hierop aangesloten via de Ruggeveldlaan en de August Van De Wielelei.

Voor Limburg is er ‘Spartacus 1’, de sneltramlijn Hasselt-Maastricht. Voor Oost-Vlaanderen is er de tramverlenging van Zwijnaarde Brug naar Zwijnaarde Dorp.

In het regeerakkoord is opgenomen dat in deze legislatuur werk wordt gemaakt van één tramproject per provincie. Er moet in onderling overleg worden bepaald welke concrete projecten dat 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, aldus minister Crevits.

Ook de heer *Filip Watteuw* vraagt extra inspanningen voor de uitbreiding van het tramnet. Hij verklaart dat het Pegasusplan in de regio Gent niet vooruit gaat. De *minister* herinnert eraan dat het beslist beleid al voorziet in de tramlijnverlenging van Zwijnaarde Brug naar Zwijnaarde Dorp. De prioriteitstelling voor de verdere uitbreiding van het Gentse tramnet in het kader van Pegasus is nog aan de gang.

De heer *Sas van Rouveroi* wijst erop dat ook in de Gentse Kanaalzone een lijn ligt die kan geëxploiteerd worden als ‘lightrail’. Spoorlijn 205 is daarvoor gewoon klaar, maar de NMBS is een moeilijke partner om tot een akkoord te komen. Studies wezen uit dat er wel degelijk voldoende potentie is om de goederenlijn 205 om te bouwen tot een lightrail of om ze in te schakelen in het personenvervoer van de NMBS. De *minister* beaamt dat de Mobiliteitsvisie 2020 Oost-Vlaanderen, het wensnet zoals dat op basis van potentieelonderzoek door De Lijn is opgemaakt, inderdaad in een light-trainverbinding tussen Gent

en Zelzate omvat. Daarvoor kan vanuit kostenefficiëntie het best naar het bestaande goederenspoor gekeken worden. De mogelijkheden worden in die zin onderzocht.

De heer *Filip Watteuw* noemt de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn een zeer ambitieus plan, dat werd gelanceerd vlak voor de verkiezingen. Volgens de toelichting zou dat plan nog altijd een leidraad zijn. Toch vraagt de heer Watteuw zich af of het plan kan waargemaakt worden, rekening houdend met de voorgenomen besparingen. Volgens de *minister* zal de uitvoering van een aantal projecten in het kader van de Mobiliteitsvisie 2020, die dikwijls gepaard gaan met belangrijke investeringen, zich evenwel voornamelijk in de tweede helft van de legislatuur situeren.

2.1.9. Stelplaatsen

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vraagt zich af op welke manier de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken de pps-projecten voor De Lijn zal kunnen opvolgen (pps publiek-private samenwerking). Die werden wel besproken in de commissie Financiën, maar het zou goed zijn dat een en ander een betere opvolging krijgt in de vakcommissie. Wat is bijvoorbeeld de stand van zaken in de bouw van de nieuwe stelplaatsen? Betreft dat verschillende projecten? Zijn die bouwprojecten allemaal van start gegaan? Of zijn er nog dossiers hangende door het ontbreken van een goede locatie enzovoort? Concreet, komt er een nieuwe stelplaats in Rumst?

Wat betreft de vervanging van de stelplaats Rumst maakt de *minister* bekend dat er momenteel intens en constructief overleg loopt over een nieuwe locatie. Een ontwerpand onderzoek gaf aan dat het behouden van de stelplaats op de huidige locatie niet optimaal is. De Lijn voert, samen met de gemeente, een onderzoek naar een geschikte locatie. Tot op heden is er nog geen geschikte locatie gevonden. Het GRUP (gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) van de gemeente Rumst werd door De Lijn gunstig geadviseerd, op voorwaarde dat een nieuwe locatie voor de stelplaats wordt gevonden. In afwachting hiervan blijft de bestaande stelplaats behouden.

Minister Crevits preciseert dat de volgende stelplaatsen worden gerealiseerd met alternatieve financiering. Voor Tongeren zijn de 'contract close' en 'financial close' in de komende maanden te verwachten. Het aanvangsbevel van de werken is gepland voor januari 2010; de ingebruikname voor januari 2011.

Voor cluster 1, die de stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem omvat, worden de BAFO's (Best and Final Offer) verwacht tegen 25 januari 2010. De contract close en de financial close is voor mei 2010. De werken kunnen dan starten in juli-augustus 2010. De ingebruikname van die stelplaatsen is ten vroegste voor de zomer van 2011. Voor cluster 2, die de stelplaatsen van Leuven, Hasselt, Aalst en Sint-Truiden omvat, is de selectiefase lopende. Het bestek wordt uitgewerkt tegen eind januari 2010. De eerste offertes worden verwacht tegen juli-augustus 2010. De aanvang van de werken is voor de zomer van 2011. De ingebruikname van die stelplaatsen wordt verwacht tegen de zomer van 2013.

Voor Wissenhage Zuid zijn de onderhandelingen met de huidige eigenaars lopende voor de verwerving van de gronden. Bij spoedige verwerving van de gronden, kan het bodemsaneringsproject (de onderzoeks- en studiefase voor deze saneringswerken) afgerond worden tegen begin 2011. De effectieve uitvoering van het bodemsaneringsproject zal geïntegreerd worden in het bestek. De selectieleidraad kan wellicht gepubliceerd worden in de zomer van 2011. De selectie van kandidaten kan gebeuren tegen het moment dat het bestek is afgerond. Naar verwachting kan het bestek in het voorjaar van 2011 aan de geselecteerde kandidaten worden bezorgd. Vervolgens wordt er naar gestreefd om in het voorjaar 2012 over te gaan tot contractsluiting en financial close. De ingebruikname is wellicht voor begin 2015, aldus de minister.

Zij voegt daar volgende opsomming aan toe van stelplaatsen die worden gefinancierd met kapitaalsubsidie. Voor de stelplaats Broechem zijn de werken uitgevoerd. In september 2009 werd de stelplaats opgeleverd. De stelplaatsen Destelbergen, Evere en Ukkel bevinden zich in fase van uitvoering. Voor de stelplaats Grimbergen worden de dossiers voor de aanvraag van de vergunningen afgewerkt. De Lijn is bezig met de uitwerking van het definitief ontwerp en de bestekken.

Voor de stelplaats Oudenaarde wordt momenteel het definitief ontwerp en het bestek uitgewerkt. Voor de stelplaats Sint-Truiden is de aankoop van het terrein en de voorstudie lopende. Voor de stelplaatsen Wissenhage Noord en Lanaken is de voorstudie lopende. Voor de stelplaats Kortrijk wordt het definitief ontwerp uitgewerkt. De aanvragen voor de vergunningen zijn lopende. Voor de stelplaatsen Gentbrugge en Tielt-Winge zijn het definitief ontwerp en het bestek in opmaak. En voor de stelplaatsen Vilvoorde, Rijkschool Brugge, de tijdelijke stelplaats Oostende en het dienstgebouw te Asse zijn de voorstellen tot toewijzing goedgekeurd op de Raad van Bestuur van De Lijn op 18 november 2009.

2.1.10 Doorstroming

De heer *Filip Watteuw* is verheugd met de belofte dat er zal gewerkt worden met verkeerslichtenbeïnvloeding voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Gaat dat om een actieve verkeerslichtenbeïnvloeding, waarbij de chauffeur van een bus kan beletten dat een verkeerslicht op rood springt als hij eraan komt? De *minister* bevestigt dat de voorgenomen verkeerslichtenbeïnvloeding er inderdaad een is van dynamische en geclusterde aard (per traject, per zone enzovoort). De verdere ontwikkelingen daarvan zullen parallel met de implementatie van de boordcomputer op alle voertuigen van het openbaar vervoer gerealiseerd worden.

Mevrouw *Karin Brouwers* is verheugd dat doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer aangekondigd worden in de vorm van verkeerslichtenbeïnvloeding. Maar blijft de minister ook opteren voor de duurdere busbanen? De *minister* sluit dat niet uit. Ook op trajecten waar verkeerslichten de doorstroming van het openbaar vervoer niet kunnen faciliteren, blijft de uitbouw van specifieke doorstromingsinfrastructuur noodzakelijk.

2.1.11 Veiligheid van het openbaar vervoer

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt nergens in de begroting bedragen die te maken hebben met veiligheid op het openbaar vervoer. Zij meent dat het creëren van een veilig openbaar vervoer meer mensen zal overtuigen ervan gebruik te maken.

De *minister* antwoordt daarop als volgt. Naar aanleiding van een incident op buslijn 23 van zaterdag 24 juni 2006 heeft De Lijn in samenspraak met de betrokken actoren, zijnde de vakorganisaties, de Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers, de Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, in Vlaanderen een geactualiseerd veiligheidsplan voor het personeel en de reiziger opgesteld met name het project 'Veilig op Weg'. De implementatie van het veiligheidsplan 'Veilig op Weg' heeft tot doel enerzijds het subjectieve veiligheidsgevoel van zowel reizigers als personeelsleden te verhogen en beoogt anderzijds een daling van de daadwerkelijke overlast, agressie-incidenten enzovoort, op het openbaar vervoer te bekomen. Het project zal einde 2009 worden afgesloten en worden overgedragen naar de dagelijkse werking van De Lijn.

Tot nu toe werden onder andere volgende concrete zaken gerealiseerd in het kader van het project 'Veilig op weg':

- 860 camera's geïnstalleerd op de voertuigen;
- de inzet van bijkomend personeel (onder andere lijnspotters en gemeenschapswachten);
- de oprichting van een veiligheidsdienst;

- 500 voertuigen van exploitanten die zijn uitgerust met flexibel afsluitbare stuurposten;
- een alarmsysteem op 2300 voertuigen. Een alarmsysteem houdt in dat een stroboscoop en een verborgen oproepedaal worden geïnstalleerd en dat de vier richtingaanwijzers in werking treden alsook dat de melding ‘SOS politiehulp gevraagd’ verschijnt op de display in geval van nood;
- de aankoop van 32 snelle interventievoertuigen;
- de realisatie van de veiligheidsmonitor;
- geldkoffers op alle voertuigen.

2.1.12 *Schuilhuisjes*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* weet dat er in de Vlaamse begroting een budget is voor de schuilhuisjes, ter financiering van 75% – de gemeenten dragen de overige 25%. Op de begroting van De Lijn zelf is er evenwel geen enkele euro vrijgemaakt voor de realisatie van schuilhuisjes. Het lid vreest dat dit het enthousiasme van de gemeenten om nieuwe lijnen van De Lijn toegang te verlenen tot hun grondgebied zal temperen; zij moeten dan immers kosten maken voor de inrichting van de haltes.

De *minister* wijst erop dat het plaatsen van schuilhuisjes, zoals van het overige straatmeubilair, in Vlaanderen de verantwoordelijkheid is van de lokale besturen, omdat schuilhuisjes aansluiten bij de inrichting van het openbaar domein. Het Vlaamse Gewest voorziet via De Lijn in een subsidiemogelijkheid. Het betreft hier dus, in tegenstelling tot het in de vraag geformuleerde, een tussenkomst van het Vlaamse overheidsniveau op de door de lokale besturen te maken kosten. De gesubsidieerde halteaccommodatie kan door de lokale besturen worden aangekocht voor 25% van de werkelijke prijs. Het Vlaamse Gewest betaalt de rest. In de productbrochure ‘gesubsidieerde halteaccommodatie’ (beschikbaar op de website van De Lijn) kunnen de gemeenten het overzicht van gesubsidieerde infrastructuur raadplegen.

De gemeentes kunnen naast de optie voor schuilhuisjes gesubsidieerd door het Vlaamse Gewest opteren voor publicitaire schuilhuisjes in samenwerking met een publiciteitsfirma of een eigen ontwerp van de gemeente. Een publicitair schuilhuisje wordt gratis geplaatst door een publiciteitsfirma. In ruil daarvoor krijgt de firma advertentieruimte op de wanden. Dat type komt vooral voor in dichtbewoonde gebieden. De publiciteitsfirma’s beslissen op basis van een lastenboek van de gemeente of ze interesse hebben in een halte. De Lijn is geen betrokken partij. Net als de andere types moet een publicitair schuilhuisje voldoen aan de wettelijke normen (Uitvoeringsbesluit exploitatie en tarieven De Lijn – B.S. 20 juli 2004). Minister Crevits acht het raadzaam om als lokale overheid een aantal basiseisen op te nemen in het contract met de publiciteitsfirma.

Naast gesubsidieerde of publicitaire schuilhuisjes kan de gemeente ook zelf een schuilhuisje ontwerpen en bouwen. Eigen ontwerpen worden voor 75% gesubsidieerd, met een maximum van 9988,50 euro. Voor de gemeente met de realisatie ervan begint, moet de gemeente het ontwerp laten goedkeuren door De Lijn. Die aanvraag verloopt via de zetel van De Lijn in de provincie waarin de gemeente is gelegen. De Vlaamse overheid zorgt voor de subsidie. Voor meer informatie over de voorwaarden voor subsidiëring en aanvraagprocedure kunnen de gemeenten terecht bij de verantwoordelijke halteaccommodatie in de betrokken provincie.

2.1.13 Aangepast vervoer

De heer *Ward Kennes* vraagt wat er van het experiment is gekomen van logistieke samenwerking tussen De Lijn en de Mindermobielen centrales. Wordt dat experiment voortgezet, en uitgebreid?

De *minister* legt uit dat het proefproject ‘aangepast vervoer voor personen met een handicap’ het opzetten beoogde van een aangepast vervoersaanbod voor personen met een handicap in een tiental aaneensluitende gemeenten met als doel het uittesten van de initiele service en het verzamelen van de nodige beheersinformatie om het project bij te sturen, vooraleer het eventueel uit te rollen over heel Vlaanderen. Het ging om de gemeenten Mol, Balen, Dessel, Geel, Meerhout, Mol, Leopoldsburg, Beringen, Ham, Hechtel-Eksel, Lommel en Overpelt. Die regio is representatief voor de talrijke landelijke gebieden in Vlaanderen.

Het proefproject werd strikt opgevolgd en uit de resultaten blijkt dat het gebruik door de doelgroep nog steeds in stijgende lijn gaat: in januari 2009 werden in de Limburgse proefgemeenten in totaal 1353 ritten uitgevoerd. In juni 2009 waren dat er 1738. Tijdens de voorbije zomermaanden is het gebruik iets teruggevallen, maar dat heeft wellicht te maken met de vakantieperiode. Vooraleer het proefproject kan uitgerold worden over heel Vlaanderen, moet de service ook uitgeprobeerd worden in stedelijke gebieden. Voor de start van een dergelijk experiment tussen De Lijn en de plaatselijke diensten voor aangepast vervoer (DAV's) – vermoedelijk in het gebied rond Grimbergen – vonden de eerste gesprekken plaats. De heer *Ward Kennes* wil weten of de bestaande proefprojecten in de landelijke gebieden intussen blijven doorlopen. De *minister* belooft te onderzoeken hoe de continuïteit kan worden gegarandeerd.

2.1.14. Beveiliging van de infrastructuur

Mevrouw *Lies Jans* trekt er de aandacht op dat er geen kredieten zijn ingeschreven op de post voor de beveiliging van infrastructuur van de MIVB (Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel) op Vlaams grondgebied (basisallocatie MBU ME 002 6533). Blijkbaar gaat het om een post pro memorie voor het geval er met de MIVB en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een akkoord wordt gesloten om traminfrastructuur te realiseren, te vernieuwen of te beveiligen. Maar volgens de *minister* doet de MIVB zoals De Lijn zelf de nodige inspanningen voor de beveiliging van de infrastructuur en dit ook op Vlaams grondgebied.

2.1.15. Spooraanbod

Mevrouw *Annick De Ridder* ziet een stijging van basisallocatie MF7343BU – investeringsuitgaven in het kader van co- en prefinanciering door het Vlaamse Gewest van werken uitgevoerd door de NMBS en de kosten verbonden aan specifieke studie. Volgens de toelichting is de stijging nodig om aan een aantal contractuele verplichtingen te voldoen, met als belangrijkste project de overeenkomst van cofinanciering betreffende de Liefkenshoekspoorverbinding, een cruciaal investeringsdossier voor de haven van Antwerpen. Kan de minister de cofinancieringsovereenkomst betreffende de Liefkenshoekspoortunnel toelichten? Wat is de stand van zaken? De *minister* antwoordt dat de werken aan de Liefkenshoekspoortunnel verlopen volgens planning. Dat betekent dat de tunnel beschikbaar zal zijn begin 2013.

Mevrouw *Annick De Ridder* leest in de beleidsnota dat “het Vlaamse Gewest veel belang hecht aan structureel overleg en inspraak bij de totstandkoming van het nieuw meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-Groep”. Betekent dit dat CD&V haar communautaire ambities definitief opgeborgen heeft om zelf Vlaamse spoorweginfrastructuur

te kunnen financieren? Zou de Vlaamse Regering niet beter rechtstreeks met Infrabel een beheersovereenkomst afsluiten voor het realiseren van hoogdringende spoorprojecten van groot maatschappelijk belang?

Mar volgens de *minister* is het afsluiten van een rechtstreekse beheersovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel niet onmiddellijk realiseerbaar. Het Vlaamse Gewest is immers gebonden door het akkoord van het interministerieel overlegcomité, van 14 juli 2001. Dat akkoord voorziet onder meer in een 60/40-verdeelsleutel tussen het Vlaamse en het Waalse Gewest. Die verdeelsleutel geldt ook voor de projecten waarvoor de gewesten (onder de vorm van pre- en cofinanciering) tussenbeide komen. De minister streeft naar een efficiëntere en effectievere samenwerking tussen de verschillende spelers. In dit kader wordt een voorstel van gestructureerd overleg uitgewerkt. Vlaanderen gaat ook een eigen spoorstrategie ontwikkelen die een plaats moet krijgen, aldus de minister.

2.1.16. Stationsomgevingen

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* oordeelt dat ook deze regering nog heel wat zal moeten investeren in het woon-werkverkeer. De kredieten voor de herinrichting van stationsomgevingen zijn lichtjes verhoogd. Op dit moment zouden er projecten gepland zijn ter waarde van 100 miljoen euro. In eerste instantie gaat het om een vernieuwing van 25 stationsomgevingen. Op basis van welke criteria worden deze stationsomgevingen geselecteerd? Het lid vermoedt dat het de vorige minister van Mobiliteit is die de selectie heeft gedaan. Maar wat betekent die herinrichting concreet? Zijn daar kosten mee gemoeid voor de betrokken gemeente? Er zijn ook kleinere gemeenten die vragende partij zijn voor de herinrichting van de omgeving van hun station. Kunnen ook zij nog een project aanvragen?

De *minister* legt uit dat voor de selectie van stationsomgevingen werd uitgegaan van projecten die lopende waren. De steden of gemeenten waar er al voorbereidende contacten waren met NMBS-groep en eventuele andere investeerders, werden opgenomen in de lijst. De stationsomgevingen werden geselecteerd op basis van de meerjarenplanningen van de betrokken partners die op het ogenblik van de voorbereiding (beslissing einde 2006) bekend waren. De herinrichtingen die door het fonds gefinancierd worden, kunnen geval per geval sterk variëren. In sommige gevallen gaat het om kleinere ingrepen ten behoeve van de exploitatie van De Lijn en de overstap tussen trein, tram en bus; in andere gevallen kan het gaan om volledige herinrichtingen met inbegrip van bijvoorbeeld de aanleg van een nieuw busstation, het graven van onderdoorgangen voor tram en bus enzovoort.

De minister preciseert dat de mogelijke financiële inbreng van gemeenten los staat van de werking van het Fonds voor Stationsomgevingen. Het fonds financiert enkel investeringen ten behoeve van het stads- en streekvervoer. Voorwaarde is wel dat er voor de betrokken stationsomgeving een samenwerkingsakkoord bestaat, dat ook door de gemeente is ondertekend. De last voor de gemeenten is verschillend van geval tot geval en afhankelijk van de inrichting die men wenst in deze stationsomgevingen. Elke gemeente met een station met bus/tramknooppunt kan in principe beroep doen op dit fonds. Indien er geen investeringen noodzakelijk zijn door De Lijn, is het beter om uitsluitend met de NMBS-groep overleg te plegen, aldus minister Crevits.

2.2. Departement

2.2.1. Pendelfonds

Met betrekking tot het woon-werkverkeer herinnert mevrouw *Marleen Van den Eynde* eraan dat er in het verleden een aantal initiatieven zijn genomen, zoals het uitwerken van

een bedrijfsvervoersplan en het pendelplan. Geen van beide waren een groot succes. De basisallocatie MBO MF001 1211 wordt aangewend voor de begeleiding bij het opstellen en uitvoeren van bedrijfsvervoersplannen met inbegrip van studies en enquêtes. Er is sprake van een aantal pilootprojecten. Weet men al welke projecten zullen gestart worden? Want die kredieten nemen toe na de derde begrotingscontrole van 2009. Betekent dit dat de minister meer werk wil maken van de bedrijfsvervoersplannen? En wat is het statuut van het bedrijfsvervoerplan? Wie neemt het initiatief en wie stelt het op? Zijn er subsidies aan verbonden? Zitten die in de genoemde basisallocatie? De vroegere webstek www.woonwerkverkeer.be blijkt niet meer actief te zijn.

De *minister* merkt op dat de vraag van mevrouw Van den Eynde verwijst naar het libellé van de begrotingsartikelen VIF MF1230BU en MF1223B waarin naar bedrijfsvervoerplannen wordt verwezen. Dat libellé stamt nog uit de jaren negentig waar geëxperimenteerd werd met bedrijfsvervoerplannen en dateert dus van vóór het Pendelfonds. In die zin kan de verwoording van dat libellé aangepast worden en zijn de vragen van het parlementslid in feite zonder voorwerp. De minister zal deze bemerking mee opnemen bij de volgende begrotingsbespreking.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt vast dat in de basisallocatie MF006 4140 het krediet voor het Pendelfonds met meer dan een miljoen euro naar beneden tuimelt. Ook in die basisallocatie wordt verwezen naar het bedrijfsvervoerplan dat zijn effect mist. Wel plannen en uitreiken van cheques maar geen concrete acties om het woon-werkverkeer te ontlasten. Het Pendelfonds is in hetzelfde bedje ziek, meent het lid. Daarom acht zij het absoluut noodzakelijk het pendelplan bij te sturen, zo niet het af te schaffen. Zij stelt vast dat het enthousiasme van de bedrijfswereld zeer klein is. Overigens denkt het lid dat het niet de taak is van de overheid om fietsstallingen te gaan financieren bij bedrijven in het kader van het woon-werkverkeer.

De *minister* geeft toe dat de activiteit van het Pendelfonds veeleer beperkt is in die zin dat er niet massaal veel dossiers werden ingediend of goedgekeurd. Tijdens de vier oproepen die tot op heden werden afgerond, werden er 77 dossiers ingediend waarvan 48 werden goedgekeurd. Bij de goedgekeurde dossiers zijn zowat 155.000 werknemers gevat.

Van het gecumuleerd budget sinds 2007 van 16.770.000 euro is op dit moment slechts 16.804 euro over. Samen met het budget zoals ingeschreven op de begroting 2010 van 1.597.000 euro zijn hiermee financiële middelen beschikbaar voor de subsidiëring van de lopende vijfde oproep. Het Pendelfonds blijft dan ook in 2010 behouden, verklaart minister Crevits. Op basis van de voorziene evaluatie zal het krediet bij de budgetcontrole opnieuw bekeken worden.

De heer *Sas van Rouveroy* vreest van zijn kant dat er in 2010 een sterke daling zal zijn in de middelen van het Pendelfonds. Hij noemt dat Pendelfonds belangrijk omdat het oplossingen kan bieden waar De Lijn in gebreke blijft. Hij verwijst naar het project Max Mobiel in Gent⁶, dat navolging zou krijgen in heel Vlaanderen. De *minister* antwoordt dat alle gedane engagementen zullen worden nageleefd, want er werden en worden uiteraard niet meer dossiers goedgekeurd dan budgettair kon worden vastgelegd.

6 Max Mobiel organiseert in het Gentse onder meer pendelbussen voor collectief werknemersvervoer naar moeilijk bereikbare bedrijvzones.

2.2.2. *Vlaamse Stichting Verkeerskunde*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* merkt dat in de kredieten voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) ook de middelen vervat zitten voor het project ‘Rijbewijs op school’. Het lid stelt vast dat de minister in de loop van 2010 een grondige evaluatie wil maken om na te gaan op welke manier dit project kan worden veralgemeend. Wat bedoelt de minister met veralgemeend worden? Bedoelt zij hiermee een uitbreiding van het publiek tot alle 18-jarigen ongeacht in welk schooljaar zij zitten? Mevrouw Van den Eynde meent dat een stijging van het krediet met 250.000 euro verantwoord is als de Vlaamse Stichting Verkeerskunde kan meewerken aan projecten om de schoolgaande jeugd te leren zich op een veilige manier te bewegen in het verkeer met de fiets. Eerder maakte mevrouw Van den Eynde al bezwaar tegen de praktische rijlessen ‘Start to drive’ op school. Zij blijft erbij dat dit geen taak is van het onderwijs.

De *minister* antwoordt dat het project ‘Rijbewijs op school’ zo goed als alle leerlingen van het zesde en zevende jaar secundair onderwijs bereikt. Er blijkt wel een noodzaak om de multimodale benadering meer in te vullen. Ook moet de manier van lesgeven verfijnd worden voor de studierichtingen die meer praktijkgericht zijn. Na de geplande evaluatie zal het project eventueel bijgestuurd worden voor het schooljaar 2010-2011.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* noteert de verschuiving van de middelen van het verkeersveiligheidsplan naar het VIF. Maar zij vraagt toch of het huidige krediet volstaat om te beschikken over een werkbaar verkeersveiligheidsplan. Daarbij denkt zij aan het bedrag voor verkeerseducatie. Moet dat niet verhoogd worden gelet op de reeks recente zware ongevallen?

De *minister* deelt mee dat 5.384.000 euro opgenomen voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. De VSV heeft onder meer volgende taken:

- het opstellen van programma’s;
- de organisatie en coördinatie van opleiding, bijscholing en permanente vorming op het vlak van verkeerskunde;
- stimuleren van wetenschappelijk onderzoek en onderwijs op het vlak van verkeerskunde;
- (na goedkeuring door de Vlaamse Regering) andere initiatieven op het vlak van verkeerskunde en vervoersproblemen nemen.

De VSV neemt ook een aantal inhoudelijke taken op zich. Voorbeelden hiervan zijn de organisatie van de opleiding over het mobiliteitsconvenant, de begeleiding van scholen bij het opstellen van schoolvervoerplannen, de organisatie van het Vlaams congres verkeersveiligheid. Om de verschillende succesvolle initiatieven voort te zetten zijn in de begroting van 2010 middelen ingeschreven voor de realisatie van een constant beleid.

Voorts is voor de afdeling BMV – op basisallocatie MB0 MF005 3300, uitvoering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen – 625.000 euro opgenomen voor het project ‘tweede-lijns-ondersteuning verkeers- en mobiliteitseducatie’ van de vzw Samenwerkingsverband Netgebonden Pedagogische Begeleidingsdiensten (SNPB vzw). Dat project integreert verkeerseducatie in het secundair onderwijs. Recent onderzoek toont namelijk aan dat verkeerseducatie slechts in een op vijf secundaire scholen een permanent aandachtspunt is, hoewel precies de jongeren van die leeftijd erg mobiel zijn. De heer *Sas van Rouveroij* wil weten of het de bedoeling is om verkeerseducatie op te nemen in de eindtermen. De *minister* herhaalt dat de evaluatie nog niet is gebeurd en dat dit een van de conclusies zou kunnen zijn. Maar dan moet dat besproken worden met de Vlaamse minister van Onderwijs Pascal Smet. Hoe dan ook is er tussen aanmoedigen en verplichten een groot verschil.

Een coördinator en acht begeleiders (verdeeld over de verschillende onderwijsnetten op basis van het aantal scholen en leerlingen) hebben als taak de Vlaamse secundaire scholen te motiveren om, en te begeleiden in het werken aan verkeers- en mobiliteitseducatie (vme). Het Educatief actieplan verkeers- en mobiliteitseducatie (geschreven door de stuurgroep onderwijs van de VSV) dient hierbij als inhoudelijke leidraad. Het project richt zich op het verhogen van de professionalisering van leerkrachten om vme te integreren in het school- en klasgebeuren, het verhogen van vaardigheden van directie om vme in hun schoolwerkplan te integreren, en het versterken van de interne ondersteuning in scholen door het coachen van interne begeleiders en schoolteams om vme te integreren in het school- en klasgebeuren.

Bovendien kunnen verkeerseducatieve projecten worden ingediend (basisallocatie MB0 MF002 3300) in het kader van het decreet tot vaststelling van de algemene regels betreffende de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten.

De heer *Dirk de Kort* vraagt hoe het project ‘Start to drive’ bij positieve evaluatie verder zal worden gefinancierd. De minister antwoordt dat de VSV bij de opmaak van zijn begrotingsvoorstel voor 2010 voorziet in 2.865.500 euro voor ‘Rijbewijs op school’. Dat bedrag zal op basis van de evaluatie en de afrekening 2009 eventueel aangepast worden.

Mevrouw *Karin Brouwers* vindt de 3.896.000 euro voor het project ‘Start to drive’, het rijbewijs op school, vrij duur. Toch kunnen daar maar vijfduizend leerlingen van genieten. Het lid kan erin komen dat men de leerlingen de kans geeft om op school het theoretische attest te behalen, maar zij vindt het overdreven om dat uit te breiden tot het praktische attest. De *minister* stelt dat dit project in het schooljaar 2008-2009 in proeffase werd gestart. Het project is een voortzetting van ‘Rijbewijs op school’. Vijfduizend jongeren krijgen zo de kans om zich grondig voor te bereiden op hun praktisch rijexamen. De ingeschreven jongeren volgen momenteel lessen en leggen een proefexamen en praktijkexamen af. Daarvoor werd 943.170 euro vrijgemaakt in 2009. De definitieve afrekening volgt nog. De beslissing of het project Start to Drive effectief als project wordt veralgemeend, zal genomen worden na een evaluatie.

2.2.3. Verkeersveiligheidsplan

Mevrouw *Karin Brouwers* wil wat meer uitleg over het verkeersveiligheidsplan waarnaar in de begroting wordt verwezen. Gaat dat om een nieuw plan? Neen, zegt de *minister*. Het gaat hier niet om een ‘nieuw’ verkeersveiligheidsplan maar om nieuwe initiatieven in uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen zoals aangenomen door de Vlaamse Regering op 14 november 2007. Het is de bedoeling verdere invulling te geven aan de zes afgelijnde maatregelengroepen.

2.2.4. Verkeerscentrum

Mevrouw *Lies Jans* ziet dat de minister in haar beleidsnota grote plannen heeft met het Verkeerscentrum (VC) – onder meer de uitbouw van centra in Gent en Brussel, maar dat wordt in de begroting niet vertaald in extra middelen. Graag kreeg zij wat meer uitleg over de geplande investeringen.

De *minister* geeft volgend overzicht:

Voor het Verkeerscentrum zijn op de begroting 2010 volgende bedragen opgenomen:

1) VIF (basisallocatie MF7312BU): 2,4 miljoen euro.

Dat bedrag wordt besteed aan:

- de ontwikkeling, de actualisatie en de verbetering van verkeersmodellen;
- de opslag, verwerking en verspreiding van verkeersparameters;
- het onderzoek en de ontwikkeling van instrumenten voor dynamisch verkeersbeheer;
- de ontwikkeling van instrumenten voor het operationaliseren van het verkeerscontrolecentrum (TCC);
- het onderzoek en de ontwikkeling systemen en diensten inzake verkeersinformatie (TIC).

De investeringwerken in het VC lopen parallel met de investeringwerken van AWV (wegkantsystemen).

2) als onderdeel van artikel MD 1201 B : 600.000 euro

Deze basisallocatie omvat uitgaven voor het regulier onderhoud van en kleine aanpassingswerken aan de basisinfrastructuur van het Verkeerscentrum. Tot de uitgaven behoren:

- het onderhoud van het centraal soft- en hardwaresysteem van het Verkeerscontrolecentrum;
- het onderhoud van de verkeersinformatiewebsite;
- het onderhoud van het digitaal videoplatform;
- licenties voor (prognose)modellen software;
- het onderhoud van software voor aansturing van variabele signalisatieborden en verkeersmonitoring.

2.2.5. Mobiliteitsstudies

Mevrouw *Lies Jans* vraagt meer uitleg over de belangrijke stijging van het budget voor mobiliteitsstudies. De begroting vermeldt ‘pilootprojecten’. Welke staan op stapel? De *minister* verklaart een belangrijk budget voor mobiliteitsstudies te hebben ingeschreven omwille van het grote belang dat zij hecht aan een doorgedreven kennis van het (complexe) mobiliteitsvraagstuk en omwille van het grote belang dat zij hecht aan de monitoring van de mobiliteit en het mobiliteitsbeleid. De vermelde ‘pilootprojecten’ stammen nog uit de jaren negentig, toen geëxperimenteerd werd met bedrijfsvervoerplannen. Zij dateren dus van vóór het Pendelfonds. In die zin kan de verwoording van het libellé van de betreffende begrotingsartikels aangepast worden. Minister Crevits zal de opmerking van het parlementslid mee opnemen bij de begrotingscontrole.

Mevrouw *Lies Jans* vraagt waarvoor in de begroting de honderdduizend euro voor de actualisatie van het mobiliteitsbeleid moet dienen. Is dat met het oog op het nieuwe mobiliteitsplan dat is aangekondigd in het regeerakkoord? Wat is de timing? De *minister* herinnert aan de voorbereidingen die in de vorige legislatuur werden getroffen om tot een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen te komen. Het gaat om een actualisatie van zowel de inhoud van het plan als de decretale onderbouwing. Dat nieuwe mobiliteitsplan Vlaanderen kan verder uitgewerkt worden zodra de uitvoeringsbesluiten, die hiervoor momenteel worden gemaakt, zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De uitvoeringsbesluiten hebben betrekking op de samenstelling van de gewestelijke planningscommissie die de voorbereiding van het mobiliteitsplan Vlaanderen en het participatietraject op zich zal moeten nemen.

De honderdduizend euro die in de begroting voor 2010 is ingeschreven heeft betrekking op de wetenschappelijke ondersteuning van de planningscommissie, de uitvoering van een aantal aanvullende analyses, en een aantal taken die verband houden met het participatietraject. Zo maakt het decreet melding van een niet-technische samenvatting die aan een publieke consultatie dient te worden onderworpen.

2.2.6. *Groene wagens*

De heer *Filip Watteuw* wil graag weten welke investeringen op de begroting staan om het gebruik van ‘groene wagens’, op elektriciteit en waterstof, te stimuleren. Het ontbreekt vooral aan infrastructuur om bijvoorbeeld energie op te laden. De *minister* verklaart dat er geen afzonderlijke basisallocatie hiervoor is opgenomen. De verschillende entiteiten zullen wel verder gestimuleerd worden om binnen de mate van de mogelijkheden groene voertuigen in gebruik te nemen. Hierbij denkt minister Crevits bijvoorbeeld aan hybride bussen voor De Lijn, groene wagens bij AWV enzovoort.

2.2.7. *Ecocombi's*

De heer *Filip Watteuw* verklaart benieuwd te zijn naar de stand van zaken in het project dat hij ‘de supertrucks’ noemt. De minister zelf spreekt van ‘ecocombi's’, maar de heer Watteuw vindt weinig ecologisch aan dat project. De *minister* herinnert eraan dat het Vlaams Parlement in juli 2007 een resolutie⁷ goedkeurde waarin aan de Vlaamse Regering werd gevraagd een proefproject met langere en zwaardere vrachtwagens op te zetten. Op 20 juni 2008 zette de Vlaamse Regering het licht op groen voor een beperkt proefproject met LZV's (langere en zwaardere vrachtautocombinaties).

Op 6 maart 2009 werden voorstellen voor trajecten waarop de eventuele proeven kunnen plaatsvinden, door de sector aan de administratie overgemaakt. Er werden in totaal door 28 transportbedrijven en 36 mogelijke hoofdroutes voorgesteld. Het heeft de diensten van minister Crevits heel wat werk bezorgd om al die trajecten af te toetsen aan de voorwaarden opgelegd in het MORA-advies. Maar zij is hoopvol gestemd om toch een selectie te kunnen maken van verkeersveilige trajecten en dus een voorstel van proefproject aan de Vlaamse Regering te kunnen voorleggen.

2.2.8. *Verruiming laad- en losuren*

Inspelend op de actualiteit, waarin de minister een experiment met de verruiming van de laad- en losuren heeft aangekondigd, verklaart de heer *Marino Keulen* voorstander te zijn van maatregelen die het alom opduikende fileprobleem kunnen verlichten. Bedrijven die kans geven voor en na de spitsuren te laden en te lossen, kan een deel van de oplossing bieden. De spreiding van het vrachtvervoer in de tijd is trouwens opgenomen in het plan Vlaanderen in Actie. Voor wanneer mag men het eerste proefproject verwachten?

De *minister* is verheugd te mogen rekenen op steun voor haar experiment. Bedrijven, supermarkten bijvoorbeeld, krijgen de toestemming om buiten de drukke daguren te laden en lossen. Nog voor de ochtendspits of na de avondspits. Ze staan dus niet meer in de file en winnen tijd, dat is de economische winst. In heel wat steden en gemeenten is het echter verboden om bijvoorbeeld in de vroege ochtend of 's avonds te laden en lossen. Enkele grootwarenhuisketens – met name Colruyt en Delhaize – kwamen zelf met concrete voorstellen om een aantal proefprojecten rond de uitbreiding van laad- en lostijden te starten. Het gaat hier om de bevoorrading van de eigen grootwarenhuizen met de eigen vrachtwagens. Hierbij nemen de distributeurs een aantal maatregelen – onder andere het akoestisch afschermen van loskades en het gebruik van geluidsarme vrachtwagens – om

⁷ Resolutie betreffende het opzetten van een proefproject voor ecocombi's, *Parl. St.* VI. Parl. 2006-07, nr. 1188/3.

de geluidshinder bij het laden en lossen te beperken. In ruil voor het privilege om buiten de piekuren te mogen laden en lossen, moeten die distributeurs hun laad- en losoperaties onder een bepaald geluidsvolume (maximaal 60 à 65 decibel) houden. Momenteel hebben zes Vlaamse steden zich officieel bereid verklaard om mee te stappen in het pilootproject. Het gaat om Antwerpen, Geel, Hasselt, Kortrijk, Lier en Ninove.

Voorts hebben ook de VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) en Fedis (Belgische federatie van de distributie) zich volledig achter het Piek-pilootproject geschaard. Ze zijn mee betrokken geweest bij het hele voortraject. Vanuit de distributiesector zelf doen Colruyt en Delhaize mee. De engagementen van al die partners laten een meer dan representatieve analyse toe. Colruyt en Delhaize willen voor dit project allebei stille trailers en stil materieel (stille transpaletten, laadbruggen enzovoort) aankopen of installeren, waarmee ze de vestigingen die ze tijdens de dagrand beleveren, zullen bevoorraden. De investeringen die de twee distributeurs momenteel maken, net zoals de officiële kandidaatstelling van de zes steden bezorgen de start de nodige garanties. Wat de timing betreft, wordt er momenteel bekeken welke officiële procedures eventueel nog moeten worden doorlopen, zodat er zo snel mogelijk van start kan worden gegaan met de eigenlijke proefprojecten.

De heer *Jan Penris* is niet meteen overtuigd van de slaagkansen van experimenten van nachtelijk laden en lossen. Er is al zo een experiment geweest, in de haven van Antwerpen, en dat was geen succes. Hoewel de terminaloperators bereid waren de terminals ter beschikking te stellen voor vervoerders die 's nachts wilden aanleveren, waren de vervoerders en verladers niet bereid in het experiment mee te stappen. Het lid vreest trouwens ook onwil van de ontvangers van de goederen in de distributiesector; zij gaan 's nachts personeel moeten inzetten tegen een veel hogere loonkost.

De *minister* benadrukt onmiddellijk dat het thans gaat om een heel ander experiment en niet om het lossen en laden 's nachts. Het proefproject betreft overigens de ketens Colruyt en Delhaize, die hun eigen transportnet hebben. Bij het experiment in de Antwerpse haven bleken enkele schakels in de transportketen niet te willen meestappen in de ruimere laad- en lostijden. Bij de huidige pilootprojecten zal dit echter niet gebeuren, zoals de minister al heeft laten verstaan in haar antwoord op de opmerking van de heer Keulen. In tegenstelling tot de eerdere experimenten in de Antwerpse haven gaat het hier namelijk om grootwarenhuisketens die de volledige transportketen kunnen aansturen.

Het doel van de verruimde laad- en lostijden voor fijnmazige distributie (tijdens de dagrand, niet tijdens de nacht) is om supermarkten in drukke centra te kunnen beleveren buiten de spitsuren. Daardoor kunnen er zowel economische, ecologische als sociale voordelen ontstaan. Door de zeer lage geluidsnorm van 60 à 65 d(B)A te gebruiken – dat is een norm vastgelegd door de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) en die norm is zo laag dat de mens hiervan geen nadelige gevolgen ondervindt, zowel voor de slaapkwaliteit als voor de gezondheid op korte en lange termijn – wordt de slaapkwaliteit gegarandeerd. Door een vermindering van de uitstoot door te rijden in de daluren, is er bovendien een daling van de emissies (CO₂, fijn stof en zo meer). Voorts is er een daling van het aantal vrachtwagens dat door centra moet rijden tijdens de schooluren, waardoor er een verhoging van de veiligheid zal optreden (minder dodehoekongevallen bijvoorbeeld). En door vrachtwagens uit de spits te houden, is er ook een positief economisch effect voor de gemeenschap.

Minister Crevits verwacht om samen met de VVSG, de sector (Fedis) en het Steunpunt Goederenstromen van de Universiteit Antwerpen onder de koepel van Flanders Logistics een Piek-pilootproject te starten. Uit dat experiment moet men de verwachte positieve

effecten voor Vlaanderen kunnen becijferen. Uiteindelijk is het de bedoeling algemene conclusies te trekken voor de hele Vlaamse logistieksector.

Wat de verruimde laad- en lostijden in de havens betreft, oordeelt de minister dat vooral de gehele ketenafstemming een probleem bleek te zijn. Bij het Piek-pilootproject is dat minder problematisch. De volledige logistiek van bevoorrading in de dagrand speelt zich immers af binnen de eigen logistiek van de warenhuisketens. Het gaat bovendien om vervoer over korte(re) afstand.

Minister Crevits vraagt bovendien aandacht voor een ander pilootproject. Ook binnen Flanders Logistics werd een pilootproject uitgevoerd door de administratie, academisch ondersteund door het Steunpunt Goederenstromen in samenwerking met Volvo Logistics en Bekaert. Hierbij werden de laad- en losoperaties (over lange afstand – hinterlandvervoer) verschoven in de tijd, maar nog tijdens de normale openingsuren van de terminals. Hieruit bleek dat er wel degelijk positieve effecten verbonden zijn aan het verschuiven van verladingen in de tijd. De resultaten hiervan werden eind mei gepubliceerd en zijn sindsdien publiek beschikbaar.

3. Openbare Werken

3.1. *Versnelling procedures*

Om vlotter openbare werken te kunnen realiseren ziet de heer *Sas van Rouveroy* twee kritische succesfactoren: de onteigeningsregelgeving en een Infrastructuurdecreet. De heer van Rouveroy is er zich van bewust dat de onteigeningsprocedure – jammer genoeg – federale materie is. Maar hij denkt dat de Vlaamse minister van Openbare Werken daar iets aan kan doen door in overleg te treden met haar federale collega. Voorts moet er een Infrastructuurdecreet komen in navolging van wat in Nederland na het advies van de commissie Elverding⁸ is gepresteerd. De *voorzitter* verwijst daaromtrent ook naar de geplande oprichting in het Vlaams Parlement van een commissie ad hoc, waar de ervaringen in Nederland maar ook in het Waalse Gewest, waar een infrastructuurdecreet is aangenomen, bestudeerd zullen worden⁹.

Ook mevrouw *Karin Brouwers* pleit voor ingrepen om al te lange procedures bij investeringsprojecten te voorkomen. Zo wordt in de toelichting verwezen naar de ‘belangrijke rol van de provinciale auditcommissies’ terwijl net die commissies soms de zaken vertragen.

De *minister* beaamt dat de onteigeningswetgeving an sich federale materie is. Wel heeft zij recent het initiatief genomen om een schrijven te richten aan haar collega Didier Reynders, federaal minister van Financiën, om de onteigeningen efficiënter aan te pakken. Als voorbeeld neemt zij daarbij de overeenkomst die het Agentschap Wegen en Verkeer in het verleden (2003) sloot met de Comités van Aankoop betreffende het optimaliseren van de samenwerking in het kader van de aanpak van de gevaarlijke punten langs de gewestwegen in Vlaanderen.

Voorafgaand aan de eigenlijke schatting worden door de administratie MOW voorbereidende werkzaamheden verricht, zodat de taak van het Comité van Aankoop begint bij de schatting van de onteigeningskost. Dank zij deze uitstekende samenwerking tussen de administratie MOW en de Comités van Aankoop werd de gemiddelde onteigeningstijd teruggebracht tot een zestal maanden. Minister Crevits wenst deze samenwerking uit te breiden tot andere investeringsprojecten, waaronder fietspaden.

⁸ Sneller en beter. Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, april 2008.

⁹ Inmiddels heeft de plenaire vergadering een Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten, *Hand.* Vl. Parl. 2009-10, nr. 8, 25 november 2009, pp. 56 en 57.

Een tweede element in haar schrijven aan minister Reynders is de vraag om landmeters toegang te geven tot de databanken van de Comités van Aankoop, uiteraard onder welbepaalde strikte toegankelijkheidsvoorwaarden.

Wat de mogelijkheid van een Infrastructuurdecreet betreft, verklaart minister Crevits dat daarover momenteel overleg wordt gepleegd binnen de Vlaamse Regering. Daarbij gaat de regering uit van de bepalingen in het regeerakkoord hierover. Het is duidelijk dat hiervoor, naast de werking van een parlementaire commissie, ook werk dient te worden gemaakt van een concrete analyse van de knelpunten die we vandaag kennen. Deze analyse is dubbel en kan enerzijds gebeuren door experts met een academische achtergrond, experts met een praktijkachtergrond en uiteraard in samenwerking met de betrokken administraties (ruimtelijke ordening, leefmilieu en mobiliteit en openbare werken).

3.2. *Wegen en verkeer*

3.2.1. *Wegwerken gevaarlijke punten*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* ziet het budget voor de studies en ondersteuning voor het wegwerken van gevaarlijke en zwarte punten spectaculair dalen. Er is een besparing van 25%, en een miljoen euro wordt overgeheveld naar een andere basisallocatie. Niettemin is de overheveling naar de basisallocatie met betrekking tot het structureel onderhoud van de wegen en kunstwerken niet merkbaar, want ook daar is er een lichte daling van het krediet. Op die allocatie wordt namelijk weer een miljoen euro doorgeschoven naar basisallocatie MDU MH200 1211 die betrekking heeft op de aankoop van onderhoudsmateriaal voor de regie. Mevrouw Van den Eynde vindt dat al die onderlinge verschuivingen de begroting moeilijk leesbaar maken. Zij moet toegeven dat zij het miljoen dat telkens is doorgeschoven, op het einde toch niet meer terugvindt.

De *minister* legt uit dat op basisallocatie MH1211DU voornamelijk het contract met TV3V (Tijdelijke Vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen, het studiebureau voor het voorontwerp en de taken van gedelegeerd bouwheer) voor het wegwerken van de gevaarlijke punten wordt gefinancierd. Naast dit contract wordt op deze basisallocatie onder andere ook het Steunpunt Goederenvervoer en het Coördinatiepunt Wegenwerken gefinancierd. In 2009 bedroeg het vastleggingskrediet op deze basisallocatie vier miljoen euro; in 2010 wordt dit verminderd tot twee miljoen euro. Aangezien het contract met TV3V eind 2008 afliep en op dat moment een nieuwe overeenkomst afgesloten werd met TV3V, waarin de overdracht van alle resterende projecten naar AWV geregeld wordt, moeten voor 2010 hiervoor nagenoeg geen bijkomende vastleggingsmiddelen opgenomen worden.

Zo kan de noodzakelijke besparing op deze basisallocatie gerealiseerd worden en kan nog een deel van de kredieten (een miljoen euro) overgeheveld worden naar de basisallocatie MH7311DU waarop AWV alle noodzakelijke investeringskosten met betrekking tot weginfrastructuur draagt. Het geld dat dus vrijkomt voor de studies van de gevaarlijke punten zal voortaan gebruikt worden bij de investeringen in de weginfrastructuur. Ondanks de dalende middelen voor studies zal het project ‘wegwerken van gevaarlijke punten’ dus wel degelijk volledig kunnen uitgevoerd worden, aangezien de financiering van de realisatie van deze projecten geregeld wordt via het FFEU (Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven) en het regeerakkoord bepaalt dat dit zo zal worden voortgezet.

De heer *Jan Penris* is erg bekommerd om het zwart punt Noorderlaan. Hij heeft de minister daarover al bij herhaling ondervraagd. Het was de bedoeling dat die weg zou overgedragen worden aan het Vlaamse niveau. Dat is intussen gebeurd maar op dat moment had de minister nog niet de kredieten om de zwarte onderdelen van die weg aan te pakken. Hij

hoopt dat de minister die middelen nu wel heeft opgenomen op de begroting. De *minister* antwoordt dat op de lijst van de 800 gevaarlijke punten in het kader van het programma TV3V er twee stonden die betrekking hadden op de Noorderlaan. Het kruispunt met de Ekersesteenweg werd aangepakt door middel van een aantal kleine ingrepen en op het kruispunt Groenendaallaan werden camera's geplaatst. Uiteraard volgt minister Crevits op basis van de meest recente ongevalgegevens alle kruispunten verder op.

3.2.2. *Missing links*

De heer *Sas van Rouveroy* verklaart dat minister Crevits zichzelf is opgevolgd als minister van Openbare Werken. In de bestuursperiode 2004-2009 had zij de ambitie om een derde van de 'missing links' weg te werken. Er waren toen 27 missing links geselecteerd. Hoeveel daarvan zijn er effectief aangepakt? Het antwoord van de minister kan dienen als nulmeting voor de pas begonnen bestuursperiode. De *voorzitter* wil voortaan in de commissie geregelde voortgangsrapportages krijgen met betrekking tot de missing links. Hij herinnert aan een overzicht met de stand van zaken dat minister Crevits in februari 2008 heeft bezorgd aan alle toenmalige commissieleden. Die nota 'Stand van zaken missing links' wordt opnieuw verspreid onder de huidige commissieleden.

De *minister* antwoordt dat voor een derde van de missing links de vorige legislatuur belangrijke stappen werden gezet voor de oplossing ervan. Tot op heden werden twee missing links effectief gerealiseerd op het terrein, enerzijds de verbeterde aansluitingen op de A10 Brussel-Oostende te Jabbeke en anderzijds de realisatie van de extra rijstrook op de E17 Kortrijk-Waregem. Ook de verdubbeling van de Scheldebrug te Temse betekent de realisatie van een deelproject van de missing link N16 Sint-Niklaas te Willebroek. Daarnaast zijn twee projecten in uitvoering: de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (uitvoering lopende tot begin 2012) en de verkeerswisselaar in Lummen (uitvoering lopende tot eind 2012).

Voor deze legislatuur bestaat het engagement om voor de resterende vijf missing links binnen Via-Invest (naast de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem) nog grote vorderingen te maken in de studiefase en/of voorbereidingsfase van deze projecten, zodat aan het einde van deze legislatuur het wegwerken van nagenoeg alle geselecteerde missing links in uitvoering zijn. Het gaat om:

- de Kempense Noord-Zuidverbinding;
- de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent;
- de Noord-Zuidverbinding te Helchteren/houthalen (N74);
- de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge;
- de rondweg N60 te Ronse.

Naast de publiek-private samenwerkingsprojecten (pps) werden ook binnen het reguliere programma belangrijke stappen gezet voor de N31 Brugge-Zeebrugge. Tot slot worden verdere initiatieven genomen om de optimalisatie van het noordelijk deel van de Brusselsse Ring op gang te trekken om de luchthavenregio bereikbaar te houden. Voor de Zone Zaventem werd concreet een plan-MER (milieueffectrapport) opgestart.

De heer *Sas van Rouveroy* is van mening dat men hoe dan ook de ambitie moet koesteren om in deze bestuursperiode minstens twee derde van de missing links op te lossen.

3.2.3. *Infrastructuurprovisies AWW*

De heer *Marino Keulen* zou wel eens willen weten hoever het staat met de realisatie van de in de begroting voor 2009 opgenomen investeringen voor wegen en verkeer. Het is niet altijd gemakkelijk de begrote kredieten besteed te krijgen. Hoe ver staat het met de infrastructuurprovisies voor de IVA AWW? Wat is de realisatiegraad per provincie van de voor

2009 geplande investeringen in het meerjarig investeringsprogramma? Het lid ontwaart in de reeds beschikbare gegevens grote verschillen tussen de provincies.

De *minister* belooft de rapportering te bezorgen na de afsluiting van het begrotingsjaar. Pas dan kan een volledig en correct overzicht gemaakt worden. Momenteel zijn nog heel wat aanbestedingsdossiers in omloop om goedgekeurd en vastgelegd te worden. Indien alles vlot verloopt, mag verwacht worden dat alle voorziene middelen zullen vastgelegd zijn en kan een rapportering hierover bezorgd worden.

3.2.4. Onderhoud van wegen

Mevrouw *Griet Smaers* merkt dat in de begroting 2010 veertien miljoen euro extra wordt uitgetrokken voor het onderhoud van de wegen. Maar bij het VIF is er dan weer een daling in de uitgaven. Hoe zit dat nu eigenlijk met het wegwerken van de structurele achterstand in het onderhoud van de wegen?

De *minister* legt uit dat de investeringen voor het structureel onderhoud van de wegen zijn ingeschreven op de basisallocatie MH7311DU. Elk jaar wordt ongeveer 100 miljoen euro voor het structureel onderhoud vrijgemaakt op het programma. Hiermee kan de onderhoudsachterstand verder weggewerkt worden.

Mevrouw *Griet Smaers* vindt in de begroting 2010 opnieuw kredieten voor netheidacties op de wegen. Zijn die kredieten ook bedoeld voor lokale acties, bijvoorbeeld zoals er dit jaar een is gehouden bij de start van het nieuwe schooljaar? En kunnen de lokale overheden dan op tijd worden verwittigd zodat zij van hun kant kunnen aansluiten met initiatieven?

De *minister* antwoordt dat in 2010 hetzelfde bedrag op basisallocatie MH1408D wordt opgenomen voor de netheid van de wegen als in 2009. Het gaat hier over 114.237.000 euro. Het Agentschap Wegen en Verkeer staat hiervoor in. Het betreft het onderhoud, de exploitatie en het beheer van het Vlaamse wegen- en autowegennet en de aanhorigheden. Hierbij horen tevens het verzekeren van de winterdienst en het gewone onderhoud aan de regiegebouwen. Het betreft tevens werken zoals het maaien en snoeien van beplantingen, vegen van wegen, onderhoud van de signalisatie, sneeuwruimen en zoutstrooien in de winter, kortom alle onderhoudswerken met een repetitief karakter. Een specifieke onderverdeling kan niet worden gemaakt. Een belangrijke factor hierbij is de strengheid van de winter. Afhankelijk hiervan dienen veel of weinig middelen te worden vrijgemaakt voor de winterdienst. Sinds 2009 worden ook de havenwegen mee opgenomen bij de onderhoudsbeurten.

In de mate van het mogelijke worden de lokale overheden op tijd op de hoogte gebracht bij specifieke acties, zoals voor het onderhoud van de fietspaden bij het begin van het schooljaar.

De heer *Filip Watteuw* werpt het probleem op van het sneeuw- en ijsvrij houden van fietspaden. Hoe wil de minister dat aanpakken? De *minister* verklaart dat er specifieke contracten met privé-aannemers worden afgesloten om de fietspaden in de winter sneeuw- en ijsvrij te houden. Overigens is dat geen eenvoudige opdracht, omdat sneeuw- en ijslagen niet in dezelfde mate worden kapotgereden zoals door het veel zwaardere autoverkeer. Dat maakt het indringen van de strooiproducten moeilijker.

De heer *Filip Watteuw* zegt te merken dat fietsroutes te weinig onderhouden worden. Zelf stelt hij dat vaak vast op de fietsroute Gent-Oudenaarde die de Schelde volgt. Het is er soms zo slecht dat de fietsers moeten afstappen. De *minister* antwoordt dat ook voor het onderhoud van fietspaden langs gewestwegen contracten met privé-aannemers worden

afgesloten. Die contracten worden aangerekend op de gewone begroting (op de basisallocatie MH1408D voor AWW).

Wat de jaagpaden van Waterwegen en Zeekanaal NV betreft, zal het herstel van een eerste reeks delen van jaagpaden langs de waterwegen in het ambtsgebied van de Bovenschelde het voorwerp uitmaken van een aanbesteding die plaatsgrijpt op 8 december 2009. Er mag dus verwacht worden dat in het voorjaar 2010 de herstelling van de meest prioritaire zones kan gestart worden. Het krediet bedraagt 250.000 euro.

Mevrouw *Karin Brouwers* ergert zich blauw aan niet-werkende verkeerslichten. Kan het onderhoud niet beter en sneller gebeuren? Het lid haalt als concreet voorbeeld een ontruimingspijl aan op de Tiensesteenweg in Kessel-Lo ter hoogte van de Plattelostraat. Al van in december van vorig jaar vraagt het gemeentebestuur om dat pijltje – een groene linksafpijl – opnieuw in werking te stellen, maar het komt er maar niet van.

De *minister* gaat ermee akkoord dat het belangrijk is dat defecten snel worden hersteld. Er is daartoe ook een werkwijze uitgewerkt. Defecten aan verkeerslichten en verlichting worden steeds gemeld aan de permanente wachtdienst van EMG (afdeling Elektriciteit en Mechanica Gent) en EMA (afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen). Deze wachtdienst is dag en nacht, zeven dagen op zeven bereikbaar. Wanneer het gaat om een dringend defect wordt de onderhoudsaannemer verwittigd. Die moet conform het onderhoudsbestek binnen de drie uur ter plaatse zijn. De installatie moet ten laatste zes uur na de oproep tijdelijk hersteld zijn. Binnen de twee werkdagen dient de installatie definitief hersteld te zijn. Alhoewel deze termijnen al snel zijn, is iedere snellere werkwijze meegenomen en wordt aldus aangemoedigd. De minister belooft het specifieke geval waarnaar het parlementslid verwijst te onderzoeken.

3.2.5. *Aslasten*

De heer *Sas van Rouveroy* merkt op dat in de begroting een ontvangst van 1.100.000 euro is opgenomen, komende van de handhaving van het Aslastendecreet. Spreker ziet een probleem in een arrest van de Raad van State waarin gesteld wordt dat de gehanteerde afwijking van drie procent te laag is en dat het vijf procent moet zijn. Is de minister bereid die vijf procent te hanteren in het vervolg? En wat zou dat voor gevolgen kunnen hebben voor de geraamde ontvangsten?

De *minister* verduidelijkt dat het arrest van de Raad van State waarvan sprake, betrekking heeft op het ‘oude’ Aslastendecreet. Het arrest heeft geen enkele invloed op de werking van het huidige decreet. In de versie die van kracht is sinds september 2005 is hoe dan ook een wettelijke tolerantie van vijf procent ingeschreven bovenop de meetcorrectie. Bij het begroten van de inkomsten werd dus reeds rekening gehouden met een wettelijke tolerantie van vijf procent.

Volgens de heer *Sas van Rouveroy* heeft de minister zijn vraag niet goed begrepen. Haar antwoord heeft te maken met de vijf procent tolerantie op het penalisieren bij overschrijdingen. Wat hij wil weten is niet zozeer de tolerantie op de bestraffing, maar de tolerantie op de meetapparatuur. Volgens het decreet is die tolerantie 3,3 procent. De Raad van State heeft in zijn arrest vijf procent geëist. Is de minister bereid daarin de Raad van State te volgen en de afwijking op de meetapparatuur op vijf procent te bepalen? De *minister* belooft dat te bekijken.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* constateert in artikel MDE MH204 3690 dat men ervan uitgaat dezelfde ontvangsten te boeken voor de beteugeling van de aantasting van de wegeninfrastructuur door overgewicht of door overtollige asdruk. Onlangs nog werd in de Rupelzone een grootschalige actie georganiseerd waarbij bleek dat zowat vijftien procent

van de gecontroleerde vrachtwagens te zwaar geladen waren. Zullen de inkomsten van die controles ook in de kas van de Vlaamse Regering komen? Werd er al eens nagegaan welke categorie van vervoerders steeds te zwaar geladen zijn. Gaat dat over gewoon conventioneel vervoer of bulkvervoer?

De *minister* verduidelijkt dat er vooreerst een onderscheid dient te worden gemaakt tussen inbreuken op het Aslastendecreet (enkel asoverladingen) enerzijds en inbreuken op het koninklijk besluit Technische Eisen (zowel overladingen in totaliteit als asoverladingen) anderzijds. De politie is immers bevoegd voor beide wetgevingen.

Inkomsten die voortvloeien uit de processen-verbaal opgesteld door de politie in het kader van de handhaving van het KB Technische Eisen gaan exclusief naar de federale overheid. Als de politie een proces-verbaal opstelt op basis van het Aslastendecreet zenden ze dat over aan het parket dat kan beslissen om zelf over te gaan tot strafvervolgning of om het dossier over te dragen aan de wegeninspecteur-controleur met het oog op administratieve afhandeling. Als de zaak voor de politierechtbank komt, spreekt de rechter, in geval van een veroordeling, de verplichting uit om een forfaitair bedrag te betalen bij wijze van bijdrage tot financiering van het Vlaams Infrastructuurfonds. Als de zaak administratief afgehandeld wordt en er wordt een administratieve geldboete opgelegd, komt deze terecht in het Vlaams Infrastructuurfonds.

De minister heeft geen specifieke aanwijzingen dat bepaalde soorten vervoerders sneller overtredingen inzake overladingen begaan dan anderen.

3.2.6. *Geluidsbeperkende maatregelen*

De heer *Dirk de Kort* vindt bij de posten structureel onderhoud van kunstwerken en structurele bestrijding van verkeersoverlast en omgevingshinder niet hoe geluidsbeperkende maatregelen op en langs gewestwegen zullen worden gefinancierd.

De minister zegt dat er twee pistes mogelijk zijn wanneer er een probleem van geluidsoverlast wordt vastgesteld. Enerzijds is er 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. Het gewest betaalt honderd procent als het geluidsniveau 80 dB(A) bereikt of overstijgt en niets als het geluidsniveau lager is dan 65 dB(A). Tussen die twee waarden wordt aan de hand van een in de module opgenomen formule, het aandeel van het gewest en de lokale overheid berekend. De bijdrage van het gewest is hierbij groter indien er in de onmiddellijke omgeving een ziekenhuis is of op plaatsen waar meer dan de helft van de woningen in een strook van 250 m vanaf de rand van de rijbaan gebouwd werden vóór de openstelling van de gewestweg.

Naast geluidsschermen investeert het Agentschap Wegen en Verkeer 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.

3.2.7. *Tactische studie E313*

De heer *Dirk de Kort* verwijst naar de Tactische studie E313 waarin is opgenomen dat het meerjarenprogramma van het agentschap Wegen en Verkeer te gepasten tijde zal worden bijgestuurd om rekening te houden met de aanpassing van de kruispunten op de R11 die nodig zijn om het extra verkeer komende van en gaande naar de nieuwe bedrijventerreinen op te vangen. Hoe wordt met de aansluiting van die eventuele bedrijventerreinen op de R11 en de E313 rekening gehouden in de begroting? Het lid vertolkt de lokale bezorgd-

heid over de problematiek van de files ter hoogte van Mortsel en herinnert aan een bezoek van de betrokken burgemeesters aan de minister.

De *minister* meldt dat ter hoogte van de luchthaven Antwerpen een omleidingsweg zal gerealiseerd worden. Hiervoor wordt bijkomend eenmalig 14 miljoen euro extra krediet opgenomen. Dat staat op zich los van de R11 als knelpunt ter hoogte van het rond punt van Wommelgem in het kader van de Tactische studie E313. Als opvolging voor die studie heeft minister Crevits opdracht gegeven aan het departement MOW om het studiewerk betreffende de aansluiting van de R1 met de E313 (fase 1) te actualiseren, verder uit te diepen en de coördinatie van de verschillende projecten rond de E313 verder te verzorgen, in overeenstemming met het Ministerieel Comité en de werkgroepen DAM (Duurzame Antwerpse Mobiliteit). Uiteraard komt ook de problematiek van de R11 daar aan bod.

3.2.8. *BAM*

De heer *Filip Watteuw* vraagt of de kapitaalsparticipatie in de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) in vraag kan worden gesteld, gezien de recente verwickelingen. De minister wijst erop dat toen de Vlaamse Regering besliste om een jaarlijkse kapitaal-inbreng in BAM te doen, werd uitgegaan van de destijds uitgestippelde planning voor de Oosterweelverbinding en de overige masterplanprojecten. Die planning resulteerde ook in een bepaalde kapitaalbehoefte voor BAM. Vandaag wordt door het interministerieel comité en de zeven DAM-werkgroepen onderzocht op welke wijze en binnen welke termijn de verschillende masterplanprojecten kunnen worden gerealiseerd en gefinancierd. Hieruit zal ook blijken wat de kapitaalbehoeften zijn van BAM. Om niet vooruit te lopen op de resultaten van dit onderzoek wordt nu in de begroting 2010 de destijds geplande kapitaalinbreng opgenomen.

3.3. *Waterwegen*

3.3.1. *Binnenvaartsimulator*

De heer *Sas van Rouveroy* vindt de bouw van een binnenvaartsimulator, begroot op 1,805 miljoen euro in 2010, een goed initiatief. Maar waar komt die simulator? De *minister* antwoordt dat de binnenvaartsimulator zal worden geïnstalleerd op het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout. De simulator wordt dan beheerd met de twee reeds beschikbare simulatoren die meer gericht zijn op de scheepvaart op zee en in de maritieme toegangswegen tot de havens. De nieuwe simulator is qua software een duplicaat van de door het Waterbouwkundig Laboratorium ontwikkelde simulatorsoftware in Sint-Niklaas (Syntra) waar een binnenvaartsimulator voor opleidingsdoeleinden van binnenschippers in 2009 werd ingehuldigd.

De focus ligt bij die nieuwe simulator vooral op het nautisch onderzoek. De onderzoeksvragen zijn sedert 2009 met betrekking tot de binnenvaart vanuit de Vlaamse overheid sterk toegenomen (afdeling Bovenschelde en afdeling Zeeschelde van Waterwegen & Zee-kanaal NV, maar ook van nv De Scheepvaart) zodat die toegankelijkheidsvraagstukken van een bestaande rivier of een bestaand kanaal voor grotere binnenvaartscheepsklassen realsimulaties vereisen op een binnenvaartsimulator. De simulaties zullen worden uitgevoerd door binnenschippers. Tegelijk worden de permanente verbeteringen en aanpassingen van die simulator ook geïmplementeerd in de Syntra-simulator.

3.3.2. *Elektronisch vaarrechten betalen*

De heer *Sas van Rouveroy* verneemt dat de binnenvaartschippers de mogelijkheid gaan krijgen om te betalen met een bankkaart (artikel 13 van het ontwerp van decreet op de middelenbegroting voor 2010), maar hij leest ook dat de kosten gaan afgetrokken worden

van de ontvangsten. Is het dan de Vlaamse overheid die de kosten van die faciliteit zal dragen en niet de gebruiker, de binnenschipper?

De *minister* verduidelijkt dat de binnenvaartondernemers thans al de mogelijkheid hebben om op een aantal sluizen elektronisch de vaarrechten te betalen. Bij nv De Scheepvaart is dit onder andere het geval op het Albertkanaal in Wijnegem en Genk. Bij Waterwegen en Zeekanaal nv is dit voornamelijk op de ‘grote’ sluizen in Wintam, Evergem, Kerkhove, Merelbeke, Sint-Baafs-Vijve en in Menen. De waterwegbeheerders nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV dragen hiervoor de volgende kosten: transactiekosten (afhankelijk van het aantal acties), abonnementskosten, huur materiaal en technische bijstand. De schipper draagt enkel de eigen bankkosten, verbonden aan elektronische betalingen.

3.3.3. *Schipdonkkanaal*

De heer *Filip Watteeuw* wil weten wat de stand van zaken is in het dossier van de verbreding van het Schipdonkkanaal. Hij vindt dat het al te stil is daaromtrent. De *voorzitter* wijst naar de behandeling van een verzoekschrift van het comité ‘t Groot Gedelf in de voorbije zittingsperiode¹⁰. Toen is afgesproken om dat dossier in de huidige legislatuur opnieuw op te diepen; daartoe is het door de plenaire vergadering weer naar de commissie verwezen¹¹. Evenwel stelt de *minister* dat de commissie beter een conform verklaard plan-milieu-effectenrapport (plan-MER) afwacht vooraleer dat verzoekschrift opnieuw te agenderen. Dat essentieel beoordelingselement is nog niet opgeleverd.

Minister Crevits preciseert dat de beoordeling van de haalbaarheid van het project gebeurt op basis van verscheidene studies. Een eerste groep van studies beoordeelde op hoofdlijnen de technische, economische, landschappelijke, ruimtelijke, ecologische en financiële studies. Op basis hiervan heeft de minister gevraagd om een aantal aanvullende studies uit te voeren nopens de haalbaarheid van het project, zoals de waterbeschikbaarheid en de eventuele verziltingsproblematiek. Daarnaast heeft zij aan de gouverneurs van West- en Oost-Vlaanderen gevraagd om een aanzet tot landschapsstudie te maken. Die studie werd haar eind vorig jaar overgezonden. De resultaten van de studies zijn in de fase van interne beoordeling en rapportering. Wat betreft het ecologische aspect, zal belangrijke informatie kunnen verstrekt worden door de plan-MER. Dit plan is tot vandaag nog niet goedgekeurd door de onafhankelijke MER-cel. Na de afwerking van de studies komt er een besluitvormingsfase, waarin een beslissing zal moeten worden genomen. Het is aan de commissie om te oordelen wanneer zij de petitie van ‘t Groot Gedelf opnieuw ter bespreking wil agenderen.

3.3.4. *Schulden Haven van Brussel*

Het is mevrouw *Lies Jans* opgevallen dat er in de begroting een post is opgenomen die betrekking heeft op de terugvordering door W&Z van gederfde inkomsten bij het Brusselse Gewest. Er zou al een dagvaarding zijn ingediend bij de rechtbank in het jaar 2000 omdat de Haven van Brussel weigert te betalen. Hoe zit dat?

Volgens de *minister* bepaalt het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het beheer en de exploitatie van het kanaal Brussel-Rupel van 17 december 1991 in zijn artikel 5, 2°: “Waterafname. De totale waterafname uit het kanaal in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zal door de Brusselse instelling betaald worden aan de Vlaamse instelling aan de tarieven en voorwaarden die van kracht zijn in het Vlaamse Gewest.” Dat artikel moet gezien worden in relatie tot de verplichtingen die aan het Vlaamse Gewest worden opgelegd in verband met het op peil

¹⁰ Commissieverslag over het verzoekschrift: *Parl. St.* VI. Parl. 2008-09, nr. 2215/1.

¹¹ *Hand.* VI. Parl. 2008-09, 29 april 2009, pp. 21-23.

houden van het kanaalpeil Zemst-Molenbeek door het oppompen van water aan de sluis te Zemst.

De Haven van Brussel weigert sinds 1998 deze samenwerkingsovereenkomst van 17 december 1991 nog verder uit te voeren. De Haven van Brussel motiveert haar weigering door te stellen dat het samenwerkingsakkoord van 17 december 1991 niet meer van toepassing is. Hieromtrent is door W&Z een geding tegen de Haven van Brussel bij de rechtbank aanhangig gemaakt. In afwachting van een uitspraak van de rechtbank wordt in de begroting voorzien in een jaarlijks terugvorderbaar voorschot aan W&Z met dien verstande dat het gestorte terugvorderbare voorschot door W&Z aan het Vlaamse Gewest wordt terugbetaald indien W&Z het geding wint. In dat geval zal immers het volledig geïnde bedrag door de Haven van Brussel moeten betaald worden aan W&Z. Het gaat hier, tot en met 2008, over een bedrag van ca 9 miljoen euro excl. btw. De verwachting is dat een uitspraak in dit geding nog enkele jaren op zich kan laten wachten.

3.4. Havens

3.4.1. Gentse zeehaven

De heer *Sas van Rouveroy* is ongerust als hij in de opsomming van prioritaire projecten voor de ontsluiting van de zeehavens niet de nieuwe zeesluis in Terneuzen voor de toegang van de Gentse zeehaven ziet staan. De *minister* stelt hem onmiddellijk gerust: “Het spreekt voor zich dat ook de verbetering van de maritieme toegankelijkheid tot de haven van Gent een prioritair project is”. Het is een vergetelheid dat dit daarbij niet is opgenomen.

De heer *Sas van Rouveroy* vraagt de omschrijving van basisallocatie MB0 MG011 5421 in de toelichting (p. 73) te vervolledigen. Daar staat nu: “Departement Mobiliteit en Openbare Werken – kapitaaloverdrachten aan het buitenland: aan lidstaten van de EU (overheden): investeringsbijdragen – terugbetalingen aan Nederland van de door deze staat gedane investeringsuitgaven met betrekking tot de Westerschelde en het”. Wat komt na die ‘het’? De *minister* leest en vervolledigt de omschrijving als volgt: “Departement MOW – kapitaaloverdrachten aan het buitenland: aan lidstaten van de EU (overheden): investeringsbijdragen – terugbetalingen aan Nederland van de door deze staat gedane investeringsuitgaven mbt de Westerschelde en het zeekanaal Gent-Terneuzen.”

De heer *Sas van Rouveroy* vraagt waarom het sluisencomplex van Terneuzen niet is genoemd in de passage in de toelichting met betrekking tot het implementeren van het GNB-verdrag (Gemeenschappelijk Nautisch Beheer). Hij constateert van lieverlede dat Nederland steeds meer binnenvaartschepen laat gebruikmaken van de enige zeesluis die verbinding geeft met de Gentse zeehaven. Daardoor wordt de zeevaart gestremd, wat hoge wachtkosten oplevert voor de aanschuivende zeeschepen. Gaat het gemeenschappelijk nautisch beheer ook over het beheer en de optimalisatie van het sluisencomplex in Terneuzen? De *minister* beaamt dat het GNB-gebied ook het sluisencomplex in Terneuzen omvat. Het GNB van het sluisencomplex vraagt geen bijkomende middelen.

De heer *Sas van Rouveroy* blijft er toch mee zitten dat er in de toelichting blijkbaar een aantal onnauwkeurigheden staan. Komt er een rechtzetting of zelfs een amendement? De *minister* verklaart dat de uitleg die zij in de commissie verschaft, telt als officiële interpretatie van de tekst. Bij de eerste begrotingsaanpassing zal een en ander aan de omschrijvingen worden gecorrigeerd of aangevuld.

3.4.2. De verdubbeling van de zeesluizen

De heer *Filip Watteuw* vraagt naar de stand van zaken in het dossier van de verdubbeling van de zeesluizen. Zelf zegt hij vooral benieuwd te zijn naar de vooruitgang van de plannen voor de zeesluis voor de Gentse haven.

In haar uitvoerig antwoord geeft de *minister* volgend overzicht. In het kader van de verbetering van de maritieme toegang tot de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge wenst de regering de bouw van nieuwe zeeluisen mogelijk te maken met een aangepast financieringssysteem waarbij de havenbedrijven een deel van de kosten zouden dragen. Er wordt uitgegaan van een constructie die volledig in lijn is met het gewijzigd Havendecreet, met andere woorden op basis van een privaatrechterlijke vennootschap nv Vlaamse Havens en een dochtervennootschap per te bouwen sluis. Momenteel wordt de financieringsstructuur voor deze drie nieuwe sluisprojecten verder bestudeerd en op korte termijn besproken met de betrokken havenbedrijven. De specifieke stand van zaken van elk project is als volgt:

Vervanging Visartsluis, Zeebrugge:

In het actieprogramma van het Strategisch Plan voor de haven van Zeebrugge werd voorgesteld de uitvoering van een strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) uit te werken. Dat project voorziet in de vervanging van de oude Visartsluis door een nieuwe sluis en in het aanleggen van extra haventerreinen onderhevig aan het getij. Op basis van een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) besliste de Vlaamse Regering op 3 april 2009 het voorkeursalternatief 'beperkte open-getijzone' te bekrachten. Als gevolg hiervan werd een project-MER begonnen die eind 2010 zal afgewerkt zijn. Op basis van die project-MER kunnen dan de nodige vergunningen worden aangevraagd.

Tweede sluis Waaslandhaven, Antwerpen:

Medio september 2009 werd door de afdeling Maritieme Toegang een dossier met aanvraag van stedenbouwkundige vergunning voor een nieuwe sluis Waaslandhaven ingediend bij de bevoegde diensten. De voorbereiding van dit project loopt dus zoals gepland verder, ook al is er nog geen definitief uitsluitsel over de financieringsstructuur van het project. Daartoe dient met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) een overeenkomst onderhandeld te worden over inbreng in de financiering van dit project. Om de dochter van de nv Vlaamse Havens (die de sluis zal bouwen) als ESR-neutraal te kunnen beschouwen dient deze een 'institutionele eenheid' te vormen. De meest aangewezen oplossing hiertoe bestaat erin om niet de nv Vlaamse Havens maar het GHA als meerderheidsaandeelhouder op te nemen in de op te richten dochtervennootschap.

Nieuwe Zeesluis in Terneuzen, Gent:

Inzake de verbetering van de maritieme toegankelijkheid voor de havens van Gent en Terneuzen is een brede verkenning, uitgaande van 64 mogelijke oplossingen, formeel afgesloten. De Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie selecteerde drie sluisalternatieven met het SAF-advies (Stakeholders Advies Forum) als leidraad. Aangezien die sluisproblematiek zich op Nederlands grondgebied situeert, dienen de beleidsvoorbereidende procedures de Nederlandse systematiek en regels te volgen. In afwachting van een gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands besluit om de planuitwerkingsfase in te gaan met een of meer sluisalternatieven, werd een Vlaams-Nederlandse projectgroep tot eind april 2010 gelast met een 'no-regret onderzoek' om de tijdens de verkenning vastgestelde leemtes in kennis verder in te vullen, om voorbereidingen te treffen voor de planstudie en om optimalisatieonderzoek te voeren met betrekking tot de drie geselecteerde alternatieven. Die alternatieven zijn: grote zeeluis, kleine zeeluis en grote diepe binnenvaartsluis. Simultaan lopen er onderhandelingen over financieringsaspecten, inclusief kostenverdeling. De resultaten van de onderhandelingen zullen richtinggevend zijn voor het planuitwerkingsbesluit.

De heer *Sas van Rouveroy* vraagt bevestiging van de beschikbaarheid van middelen bij het Vlaamse Gewest, 25 miljoen euro, voor het verdiepen van de tunnel in Sluiskil (van 13,5 naar 16 meter om de latere sluis die 15 meter diep wordt, niet te hypothekeren). Die 25 miljoen euro vindt het lid niet in de begroting. De *minister* preciseert dat momenteel op basisallocatie MG5401B de middelen beschikbaar zijn om het verdiepen van de tunnel te Sluiskil aan Nederland te kunnen betalen. Indien de werken, en bijgevolg ook de betaling,

pas in 2011 of later zouden plaatsvinden, dient ook voor deze jaren de begrotingsruiter behouden te blijven of dienen de nodige kredieten vastgelegd te worden.

3.4.3. *Nv Vlaamse Havens*

De heer *Dirk De Kort* stelt vast dat op de begroting geen enkel krediet wordt vrijgemaakt voor de bouw van de tweede sluis voor de Waaslandhaven. De *voorzitter* wijst erop dat de haveninvesteringen zullen opgenomen worden in de voortgangsrapportages met betrekking tot grote infrastructuurwerken die in de commissie halfjaarlijks zullen gepresenteerd worden.

De *minister* wijst in haar antwoord op het decreet van 8 mei 2009 houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap nv Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens. Dat decreet machtigt de Vlaamse Regering tot het oprichten van de privaatrechtelijke vennootschap nv Vlaamse Havens. Het wijzigt ook het havendecreet door aan de nv Vlaamse Havens de opdracht toe te kennen voor de realisatie, financiering en het ter beschikking stellen van zeesluizen voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Het decreet legt uitdrukkelijk op dat de nv Vlaamse Havens per zeesluis een aparte dochtervennootschap moet oprichten en dat het die dochters zijn die zullen instaan voor de aanleg, financiering en ter beschikking stelling van de sluizen. Hiervoor worden dus geen kredieten in de begroting ingeschreven.

Ook de heer *Sas van Rouveroy* is het opgevallen dat de basisallocatie MB0 MG016 7320 wel vermeld staat maar met een nul krediet. Is dat een vermelding pro memorie om later middelen voor een tweede zeesluis in de begroting te kunnen opnemen als het fout loopt met de nv Vlaamse Zeehavens? De *minister* herhaalt dat op 30 april 2009 het decreet houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap nv Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, door het Vlaams Parlement is aangenomen. Op 25 mei 2009 heeft de Vlaamse Regering (VR2009 2905 DOC.0863) beslist om de Vlaamse minister, bevoegd voor de havens, te gelasten de vennootschap nv Vlaamse Havens op te richten en om de middelen voor de kapitaalbreng ten bedrage van 14.999.750 euro ten laste te nemen van het Fonds ter valorisatie van de GIMV-participatie (GIMV: Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen). Dat begrotingsartikel was ingeschreven voor de financiering op klassieke wijze van de sluizen; daarom is het pro memorie vermeld.

De heer *Sas van Rouveroy* weet dat de minister aan het onderhandelen is met de drie zeehavens over de financiering van de infrastructuur. Is de Vlaamse Regering bereid zich te houden aan het gemeenschappelijk standpunt van de drie havens – een historisch akkoord – namelijk dat zij bereid zijn bij te dragen in die financiering voor een aandeel dat varieert tussen nul en vijftien procent? Dat standpunt werd vertolkt op een hoorzitting in de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op 14 april 2009¹².

De *minister* noemt het gezamenlijke standpunt van de drie betrokken havenbedrijven in de hoorzitting in de commissie Openbare Werken vanzelfsprekend een signaal om rekening mee te houden. Het is een insteek van de havens bij de start van de komende onderhandelingen met de drie betrokken havenbedrijven.

12 Voorstel van decreet houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap nv Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens. Hoorzitting. Verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Jan Penris, *Parl. St.* VI. Parl. 2008-09, nr. 2197/2.

3.4.4. De Westerschelde

De heer *Dirk de Kort* wil weten waar in de begroting extra middelen zijn opgenomen voor de onderhoudsbaggerwerken met betrekking tot de derde Scheldeverdieping.

De minister expliceert dat in de uitvoeringsmatrix ontwikkelingsschets OS2010 onder andere voor de verdieping van de Schelde de benodigde budgetten en verantwoordelijkheden zijn weergegeven. De meest actuele raming gaat uit van 95.709.985,11 euro (incl. btw, excl. herziening). Dat strookt met de raming die werd opgesteld in deze matrix waarin voor het onderdeel verruiming een uitgave van 99,95 miljoen euro was begroot.

Op 19 juli 2007 besliste de Vlaamse Regering (VR/PV/2007/28 – punt 11) om in 2007 te starten met de verruimingsbaggerwerken in de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde en daartoe in 2007 al 48,2 miljoen euro te doen vastleggen op basisallocatie 73.05 van het programma 64.2 van de administratieve begroting (huidige begrotingsprogramma MG7305B). Op 24 juli 2007 werd 48,2 miljoen euro vastgelegd met visumnummer 70019881. Op 12 december 2008 (VR PV 2008/47 – punt 0108) besliste de Vlaamse Regering om een bijkomend bedrag van 47,5 miljoen euro vast te leggen op het begrotingsprogramma MG7305B voor de uitvoering van de verruimingsbaggerwerken in de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde. Op 18 december 2008 werd een bijkomende vastlegging genomen van 47,5 miljoen euro met visumnummer 80011601.

Ook de heer *Sas van Rouveroy* wil meer uitleg over de verwachte kosten voor onderhoudsbaggerwerken na de derde Scheldeverdieping. In de toelichting schrijft de minister immers: “Eens de verdieping van start zal gaan, zullen de kosten voor onderhoudsbaggerwerken in de Schelde drastisch stijgen”. Het lid maakt zich ongerust over dat woord ‘drastisch’. Hoe drastisch is dat dan wel?

De *minister* legt uit dat de belangrijkste factoren voor de hogere onderhoudskosten na de derde Scheldeverdieping zijn: de wijze van ‘neerleggen’ van de baggerspecie en het verhoogd onderhoud door extra verkeer van diepliggende schepen.

Het Tracébesluit en de voorliggende vergunningen voor de verruiming van Westerschelde (op Nederlands grondgebied) beschrijven het voorkeursalternatief voor het terugstorten van de baggerspecie tijdens de verruimingsbaggerwerken. Een van de grootste veranderingen zijn de plaatrandstortingen. Volgens het voorkeursalternatief dient alle verruimingsbaggerspecie gestort worden aan de plaatranden en twintig procent van de onderhoudsbaggerspecie dient eveneens in die plaatranden worden gestort. Aangezien die nieuwe stortzones aan de plaatranden minder diep zijn, kunnen die zones slechts gedeeltelijk benut worden met de ‘klassieke’ sleeppopperzuigers die de specie ‘kleppen’. Extra werktuigen zijn nodig.

De kostprijs van de plaatrandstortingen is ongeveer 35 procent duurder. De vergunningen verplichten het Vlaamse Gewest minstens twintig procent van de onderhoudsspecie naar de plaatranden te brengen. Dat percentage resulteert tot een geraamde meerkost van 14 miljoen euro per jaar.

De onderhoudsbaggerwerken zullen daarom intensiever worden en in het algemeen wordt er geschat dat de oppervlakte van het te onderhouden gebied zal stijgen. Een van de belangrijkste elementen wordt gevormd door de onderhoudsbaggerwerken van het Deurganckdok. Uit een vroegere studie is er gebleken dat het onderhoud van Deurganckdok op ongeveer 25 miljoen euro per jaar geraamd kan worden. Om die kosten voor onderhoudsbaggerwerken maximaal te verminderen, werd gezocht naar oplossingen om de aanslibbing maximaal te beperken. Zo wordt in de Schelde afwaarts van de ingang van het

Deurganckdok een onderwaterwand en -tafel voor stromingsafbuiging, een zogenaamde ‘Current Deflecting Wall’, gebouwd. Deze Current Deflecting Wall (CDW) werd zo ontworpen dat de stroming in de Schelde omgeleid wordt waardoor de aanslibbing in het dok vermindert. In 2009 werd hiervoor reeds 13,4 miljoen euro beschikbaar gemaakt. De terugverdientijd van de CDW bedraagt circa zes à acht jaar terwijl de verwachte levensduur van de constructie minimaal vijftig jaar bedraagt, aldus de minister.

3.4.5. *Amoras*

De heer *Sas van Rouveroy* vraagt ook verduidelijking over de 27 miljoen euro die op de begroting zijn ingeschreven voor de jaarlijkse exploitatiekosten en kapitaalsaflossing van het slibverwerkingsbedrijf Amoras.

De minister antwoordt dat er vanaf 2011 jaarlijks 27 miljoen euro dient vrijgemaakt te worden voor het Amoras-project. De jaarlijkse exploitatiekost van het Amoras-project wordt op basis van de gegunde offerte begroot op 22 miljoen euro. Daarnaast is er ook nog een jaarlijkse terugbetaling aan de aannemer voor het deel dat door hem wordt gefinancierd.

3.4.6. *Kredieten voor overdrachten naar buitenland*

De heer *Ward Kennes* stelt ernstige schommelingen vast bij de kredieten voor overdrachten naar het buitenland (toelichting p. 73) en berging wrakken (p. 75). Hoeveel bedraagt het encours?

De *minister* verduidelijkt dat ook de kredieten voor de berging van wrakken (op Nederlands grondgebied) zijn opgenomen in de basisallocatie MB0 MG011 5421. Artikel 31 van het ontwerp van begrotingsdecreet 2010 bepaalt dat ten laste van het krediet van de basisallocatie MB0 MG011 5421 trimesteriële voorschotten ten belope van maximaal 4 miljoen euro mogen worden betaald voor de financiering van de uitgaven voor de uitvoering van het gezamenlijk onderzoek door het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden in het kader van het project ‘Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium’.

Artikel 80, §1, bepaalt dat onverminderd de bepalingen van de wet van 29 oktober 1846 op de inrichting van het Rekenhof en de gecoördineerde wetten op de Rijkscomptabiliteit de werkingskosten op basisallocatie MB0 MG011 5421, ongeacht het bedrag, zonder voorafgaand visum van de Controleur van de Vastleggingen en van het Rekenhof mogen worden betaald.

Artikel 98 bepaalt dat de minister die bevoegd is voor de havens ertoe wordt gemachtigd om binnen de perken van de begroting het Vlaamse aandeel in de herstelling van de oevers van de Westerschelde aan te rekenen en te vereffenen ten laste van de MB0 MG011 5421. Het gaat om het oeverherstel dat noodzakelijk is door de versnelde inscharing als gevolg van de baggerwerken en ter uitvoering van het verdiepingsprogramma 48’/43’/38’ en het verdere verdiepingsprogramma van de Westerschelde en de bouw en aanpassing van de basculebruggen te Terneuzen. En het gaat tevens om het Vlaamse aandeel in de uitvoering van het project Lange Termijn Visie Schelde-estuarium. Volgens het Verdrag met Nederland houdende de verruiming van de Westerschelde, dient het Vlaamse Gewest immers de kosten voor de herstelling van de oevers door versnelde inscharing door de baggerwerken, gedeeltelijk ten laste te nemen en die kosten terug te betalen aan Nederland.

In vorige begrotingen werd voor de basisallocatie MB0 MG011 5421 steeds een artikel opgenomen waarbij in afwijking van de bepalingen van artikel 35 van de gecoördineerde wetten op de Rijkscomptabiliteit bepaald werd dat het onbelast kredietsaldo, in vastleggingskrediet en ordonnanceringskrediet, overgedragen werd naar het volgende begrotingsjaar.

Al deze artikelen zorgden ervoor dat er op deze basisallocatie nooit vastleggingen dienden te worden genomen, en er dus ook geen encours is. Het artikel dat het mogelijk maakte het onbelast kredietsaldo over te dragen werd in 2010 echter niet opnieuw opgenomen. Momenteel bedraagt het totale GVK (overgedragen en in 2009 toegekend) 159.414.224,56 euro en het GOK 103.417.963,38 euro.

3.4.7. Loodswezen

De heer *Ward Kennes* noemt de DAB Loodswezen een dienst die traditioneel zijn eigen boontjes dopt. Maar als gevolg van de economische crisis zijn blijkbaar de reserves op, en nu is er een dotatie nodig. Zal er in 2010 opnieuw een dotatie moeten worden gegeven? Is er dan geen probleem met de Europese concurrentieregels?

De *minister* meldt dat op 16 maart 2009 het crisistarief voor de loodsgelden werd ingevoerd bij besluit van de Vlaamse Regering. Het besluit bepaalt dat deze maatregel tot 31 december 2009 wordt toegepast. Om de financiële weerslag van het crisistarief voor de DAB Loodswezen te kunnen dragen, is in 2009 een eenmalige dotatie gegeven. Indien de looptijd van het crisistarief op het einde van 2009 effectief wordt beëindigd, zal voor 2010 geen dotatie aan de DAB Loodswezen nodig zijn. Aangezien de dotatie in 2009 een eenmalige dotatie was en minder dan 20 miljoen euro bedroeg, stellen zich geen problemen inzake Europese concurrentieregels, aldus de minister.

De heer *Dirk de Kort* herinnert aan de afspraak dat de DAB Loodswezen meer ging rapporteren over zijn financiële resultaten, ook aan het Vlaams Parlement. Hoe staat het met die resultaten?

De *minister* geeft volgend overzicht van de financiële gegevens voor 2009:

Ontvangsten:

Algemene ontvangsten	77.640.000
Algemeen totaal	77.640.000

Minderontvangsten werden veroorzaakt door sterke daling van de haventrafieken vanaf september 2008. Om die daling te illustreren geeft de minister volgende trafiekcijfers. Voor de haven van Antwerpen registreerde men in september 2008 min twee procent, in oktober 2008 min 4,8 procent, in november 2008 min 9,7 procent, in december 2008 min acht procent, en het dieptepunt was april 2009 met min 18 procent. Voor de haven van Gent lagen de ontvangsten in december 2008 11,8 procent lager; in mei 2009 zelfs 31 procent. Voor de haven van de kust registreerde men volgende cijfers: in september 2008 min 9,1 procent, in oktober 2008 min 15 procent, in november 2008 min 14,8 procent, in december 2008 min 11,9 procent en in mei 2009 zelfs min 32 procent.

Voorts heeft de invoering van het crisistarief in 2009 een extra minderontvangst van 3,5 miljoen euro veroorzaakt.

Uitgaven:

Personneelskosten	Wedden + Toelagen	54.340.000
Transport	Vervoer over water	17.000.000
	Vervoer in de lucht	3.960.000
	Vervoer over land	2.435.000
Werkingskosten	Algemene werkingskosten	2.432.000
Investeringskosten	Jaarlijkse investeringen	910.000
Algemeen totaal		81.077.000

3.4.8. Flanders Port Area

De heer *Sas van Rouveroy* leest dat de minister voor Shortsea Shipping (SSS), een grensoverschrijdende transportmodus waarbij een netwerk van goede contacten in het buitenland cruciaal is, “missies van de Vlaamse havens naar SSS-landen goede contactmogelijkheden bieden”. Waarom is daarbij niet vermeld dat ook Flanders Port Area, het door de Vlaamse Regering gesteunde promotieproject voor de vier Vlaamse zeehavens, daarin een rol kan spelen?

De *minister* antwoordt dat vanuit het Flanders Port Area-project op een realistische wijze de verdere samenwerking tussen de havens zal worden gestimuleerd. Zij vindt het evident hierbij prioriteit te geven aan de terreinen waar gemeenschappelijke initiatieven een meerwaarde kunnen betekenen. De vernieuwde aanpak van het Flanders Port Area-concept voor deze legislatuur zal in de komende maanden uitgewerkt en voorgesteld worden. Met de missies door Flanders Port Area wordt beoogd om de troeven van onze Vlaamse havens zo goed mogelijk op de wereldkaart te plaatsen. Ook Shortsea Shipping als vervoersmodus is een van deze troeven en verdient dus om op dergelijke missies duidelijk in beeld te worden gebracht.

De heer *Sas van Rouveroy* steunt bovendien de vraag van de werkgevers om Flanders Port Area uit te breiden tot de logistiek. Zullen Flanders Port Area en Flanders Logistics aan elkaar worden gekoppeld?

De *minister* verwijst naar haar beleidsnota waarin zij aankondigt de verschillende beleidsinitiatieven (Flanders Port Area, Flanders Logistics en Flanders Inland Shipping Network) op een gepaste manier voort te zetten. Maar daarnaast bekijkt zij samen met haar administratie ook op welke manier die verschillende beleidsinitiatieven aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Een verhoogde duidelijkheid over de verschillende projecten van de Vlaamse overheid is immers in ieders belang en draagt bij tot het creëren van een stevig draagvlak voor deze initiatieven, aldus minister Crevits.

3.4.9. Sociaal bemiddelaar

De heer *Sas van Rouveroy* heeft vragen bij de begrote werkingskosten voor de sociaal bemiddelaar en de havencommissaris. Wat heeft de verdere uitdieping van de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens in de Schelderegio, zoals het verwoord wordt op p. 100 van de toelichting, te maken met de opdracht van de sociaal bemiddelaar?

De minister verduidelijkt dat de basisallocatie MBU MC006 1211 (MC1202BU) gaat over de werkingskosten in verband met de aanstelling van de sociaal bemiddelaar en van de havencommissaris, de werkingskosten met betrekking tot de uitwerking van de langeter-

mijnvisie van de realisatie van de verdere verdieping van de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens in de Schelderegio. Basisallocatie MBU MG011 7111 (MG7110BU) gaat echter over de aankoop van gronden en kosten verbonden aan de onteigeningen in het kader van het flankerend sociaal beleid in de zeehavengebieden. Het betreft hier dan ook geen werkingskosten voor de sociaal bemiddelaar. Gezien de libellé van basisallocatie MBU MC006 1211 kunnen deze kredieten wel degelijk aangewend worden in het kader van de verdere uitdieping van de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens in de Schelderegio.

3.4.10. Radarketen Westerschelde

De heer *Sas van Rouveroy* weet van de onderhandelingen met Nederland over de beveiliging van de Westerschelde. Na de verdieping van de Westerschelde ziet hij de schepen in omvang toenemen en parallel daarmee ook de risico's. Wat is de stand van zaken in die onderhandelingen? En wat zal dat kosten aan de Vlaamse overheid? Zullen de kredieten die daarvoor zijn opgenomen, niet moeten stijgen? Spreker vreest enorme hoge facturen.

De *minister* meldt dat de onderhandelingen met Nederland, in het kader van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, over de financiële aspecten van de Schelderadarketen zijn afgerond. De Permanente Commissie heeft op 23 september 2009 definitief beslist om de verdeelsleutel voor de verrekening tussen Vlaanderen en Nederland van de kosten voor de Schelderadarketen aan te passen en dit vanaf het jaar 2008. De nieuwe verdeelsleutel is nu 61,2% voor Vlaanderen en 38,8% voor Nederland. Voor 2007 was dat respectievelijk 76,9% en 23,1%.

Wat het inrichten van de Schelderadarketen betreft verloopt het overleg met Nederland in de Permanente Commissie voorspoedig. De radarketen wordt continu aangepast aan de recente technologische evoluties. Uit vergelijkend onderzoek is gebleken dat de Schelderadarketen aan de wereldtop staat. Om die goede positie te verzekeren, zal de Permanente Commissie een toekomstvisie met tijdshorizon 2020 laten opstellen, aldus de minister.

3.5. Luchthavens

3.5.1. Kortrijk-Wevelgem

De heer *Filip Watteuw* vraagt zich af of de Vlaamse overheid moet voortdoen met de luchthaven Wevelgem-Bissegem, wetende dat er op enkele kilometers, nabij Rijsel, een andere, beter uitgeruste luchthaven ter beschikking is. Recent zou de huidige exploitant van de luchthaven trouwens hebben verklaard dat die luchthaven niet meer rendabel genoeg is.

De *minister* is van oordeel dat de luchthaven Kortrijk-Wevelgem een andere functie vervult dan deze van Lille-Lesquin. De Noord-Franse luchthaven is veeleer gericht op lijndiensten en op chartervluchten, en is minder ontwikkeld op het vlak van zakenluchtvaart, op de bouw en het onderhoud van kleine luchtvaartuigen en op scholing en opleiding. De positie van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is vergelijkbaar met andere regionale luchthavens (onder meer wat betreft luchtvaartveiligheid en -beveiliging). De studie van het VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek) heeft alleszins aangetoond dat de luchthaven een toekomst heeft. Het businessplan zal meer duidelijkheid verschaffen omtrent mogelijke niches voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Uit het businessplan dat in het kader van de beheershervorming door de LEM-kandidaat (LEM: Luchthavenexploitatie maatschappij) of -kandidaten zal voorgesteld worden, zal blijken of de private sector evenzeer gelooft in de luchthaven.

De heer *Filip Watteuw* herhaalt dat die luchthaven weinig levensvatbaarheid blijkt te vertonen. De *minister* repliceert met een verwijzing naar de opmerkingen van sommigen bij

de keuze van de LEM/LOM-structuur voor de regionale luchthaven (LOM: Luchthavenontwikkelingsmaatschappij). Toen was er twijfel of er wel kandidaten zouden opdagen voor de LEM. Welnu, de minister kan bekendmaken dat zich wel degelijk kandidaten hebben aangemeld.

Mevrouw *Annick De Ridder* herinnert aan een schriftelijke vraag die zij heeft gesteld over de luchthaven van Antwerpen. De aanbesteding voor de LEM-partners zou nog altijd niet zijn gebeurd. De *minister* legt uit dat er eerst een bestek moet worden opgesteld en dat is ongeveer klaar. Het moet nu nog goedgekeurd worden door de Vlaamse Regering en dan kan men verder. Maar mevrouw *Annick De Ridder* stelt ook vast dat er heel wat vertraging zit op andere dossiers van de Antwerpse luchthaven, zoals de ondertunneling van de Krijgsbaan. Evenmin is al iets opgeschoten met het zoeken van private partners voor de daar te ontwikkelen bedrijventerreinen. Het is niet omdat iets is opgenomen in de begroting dat het ook werkelijk wordt uitgevoerd. Volgens de *minister* is er evenwel geen achterstand op het schema. En het is een feit dat ondanks de opgelegde besparing in de begroting de benodigde veertien miljoen euro is vrijgemaakt voor de tunnel. De minister is het ermee eens dat de tijd dringt maar dat is nog geen reden om niet zorgvuldig te werk te gaan. In elk geval moet de ondertunneling volgend jaar worden aanbesteed en moet men het jaar nadien kunnen bouwen.

3.5.2. *Vergelijking met Waalse luchthavens*

De heer *Sas van Rouveroi* leest dat de kostendekkingsgraad van de regionale luchthaven van Antwerpen 54% is en van Oostende-Brugge 39%. Het zou hem zeer interesseren de kostendekkingsgraad te vernemen van de Waalse luchthavens.

Maar volgens de *minister* is het niet mogelijk zomaar een parallel te trekken tussen de luchthavens in Wallonië en de regionale luchthavens in Vlaanderen. Uit de gepubliceerde begroting 2007 en 2008 van het Waalse Gewest, organieke afdeling 54, programma 02 (Regionale luchthavens en vliegvelden) blijkt dat, in vastleggingen uitgedrukt, telkens een bedrag van zowat 75 miljoen euro is vrijgemaakt (respectievelijk 75,907 en 76,564 miljoen euro). Dat bedrag is bestemd voor de volgende opdrachten: het verzekeren van de luchtvaartveiligheid en de luchtvaartbeveiliging op de Waalse luchthavens en vliegvelden, het beheer en de exploitatie van de luchthavens en vliegvelden zodat zij geïntegreerd zijn in het lokale economische weefsel, en de controle van het beheer van de infrastructuur van de luchthavens van Charleroi en Luik en de afstemming ervan op de internationale veiligheids- en beveiligingsnormen.

Die bedragen zijn te vergelijken met de 13,221 miljoen euro in de begroting 2008 van het Vlaamse Gewest. Bij berekening van de kostendekkingsgraad van de Vlaamse regionale luchthavens op basis van de personeels- en werkingskosten ten aanzien van de eigen inkomsten komt men voor de luchthaven van Antwerpen uit op een dekkingsgraad van 54% (4.825.000 euro kosten en 2.620.000 euro eigen inkomsten) en voor de luchthaven Oostende-Brugge een dekkingsgraad van 41% (9.817.000 euro kosten tegenover 4 miljoen euro eigen inkomsten). Het gaat om cijfers over 2009 na de derde begrotingsaanpassing.

III. INDICATIEVE EINDSTEMMINGEN

De aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken toegewezen onderdelen van het ontwerp van decreet houdende derde aanpassing van de algemene uitgavenbegroting 2009 worden indicatief aangenomen met 8 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

De aan de commissie toegewezen onderdelen van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting 2010 worden indicatief aangenomen met 8 stemmen tegen 1 bij 2 onthoudingen.

De voorzitter,

Jan PEUMANS

De verslaggevers,

Karin BROUWERS

Annick DE RIDDER

BIJLAGE:

Organisatie en werking beleidsdomein MOW

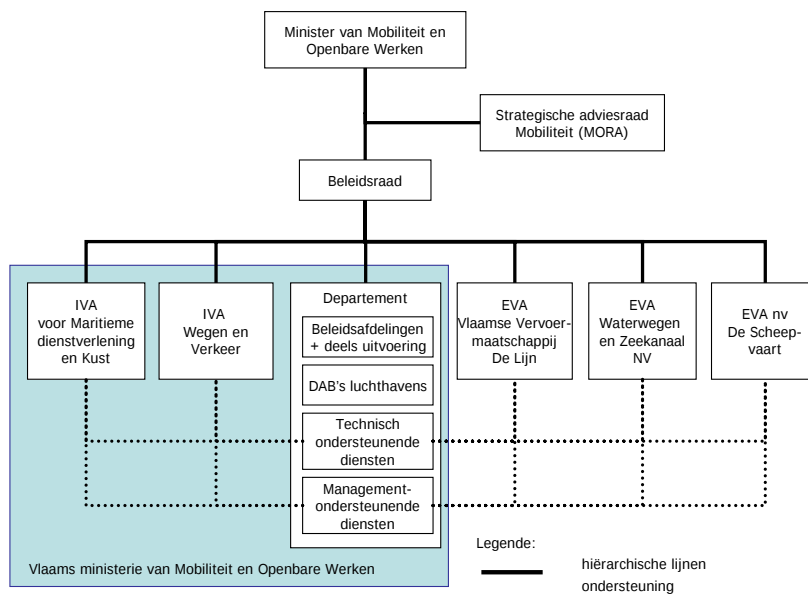
Organisatie en werking beleidsdomein MOW

Commissie Mobiliteit
en Openbare Werken

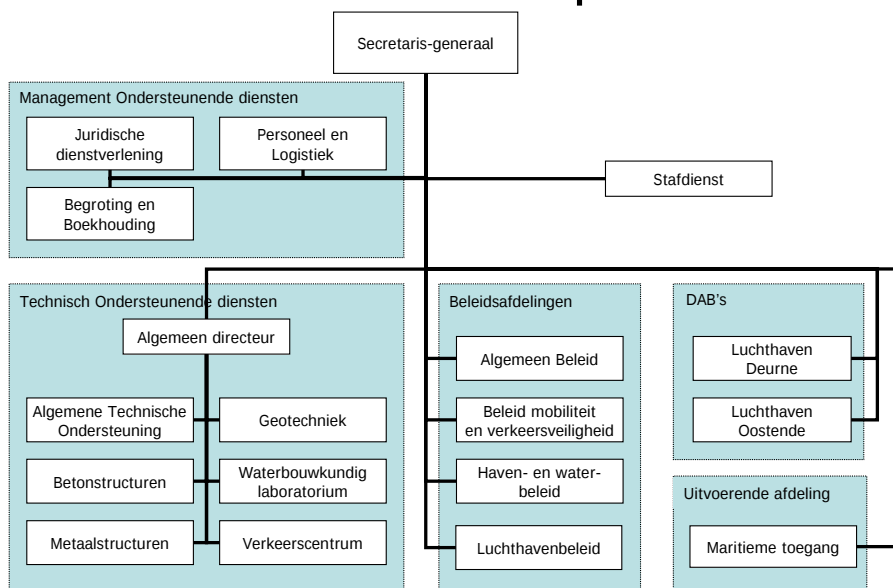
Beleidsbepaling, -ondersteuning en -uitvoering binnen beleidsdomein MOW

- Vlaamse Regering en minister:
 - beleidsbepaling
 - aansturing en opvolging van de beleids- en beheerscyclus
- Departement:
 - taakstelling gericht op beleidsondersteuning en -uitvoering
- Agentschappen:
 - taakstelling gericht op beleidsuitvoering

Structuur van het beleidsdomein MOW



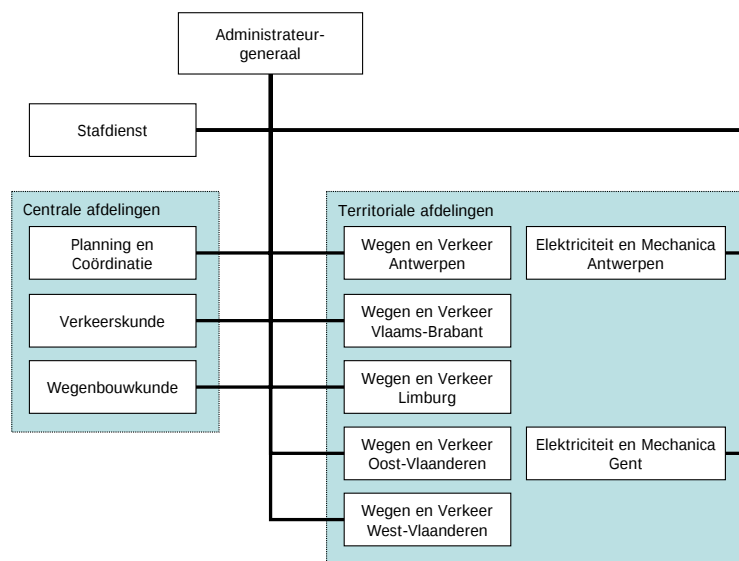
Structuur van het departement



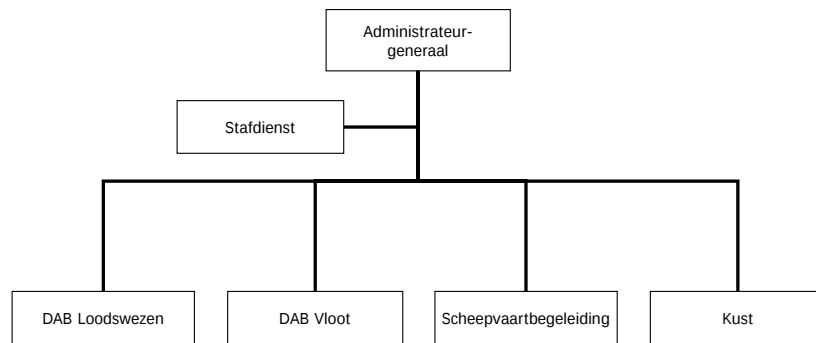
Verzelfstandiging

- Beginselen en voorwaarden
- Types van agentschappen:
 - Agentschap Wegen en Verkeer (IVA zonder rp)
 - Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (IVA zonder rp)
 - Waterwegen en Zeekanaal NV (publ. EVA)
 - nv De Scheepvaart (publ. EVA)
 - Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (publ. EVA)
- maken geen deel uit van de beleidsraad:*
 - Fonds Stationsomgevingen (IVA met rp)
 - Pendelfonds (IVA met rp)
 - LOM Antwerpen (publ. EVA) in oprichting
 - LOM Oostende-Brugge (publ. EVA) in oprichting
 - LOM Kortrijk-Wevelgem (publ. EVA) in oprichting
 - Vlaamse Havens (priv. EVA) in oprichting
- Organisatievormen buiten de scope van BBB:
 - DAB's (Loodswezen, Vloot, luchthavens Antwerpen en Oostende), BAM, Eigen Vermogen Flanders Hydraulics

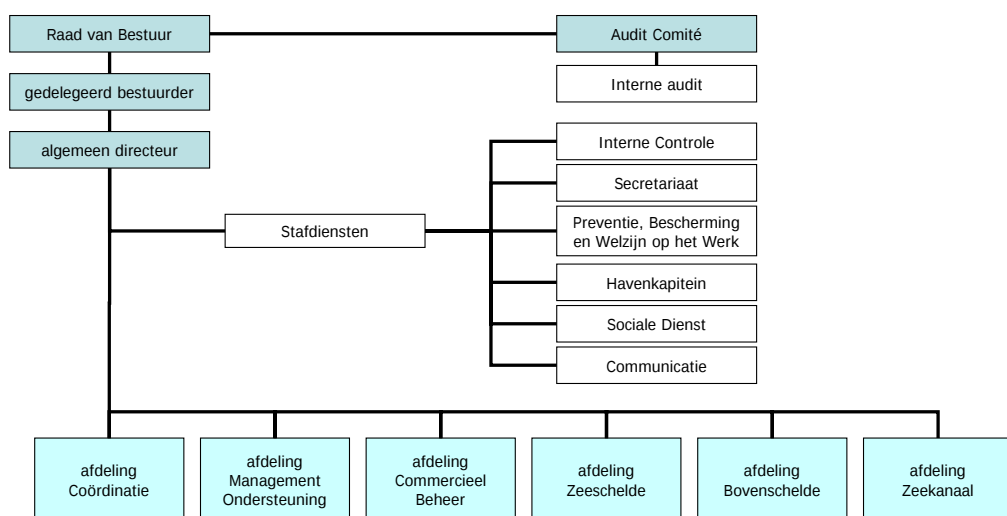
Agentschap Wegen en Verkeer



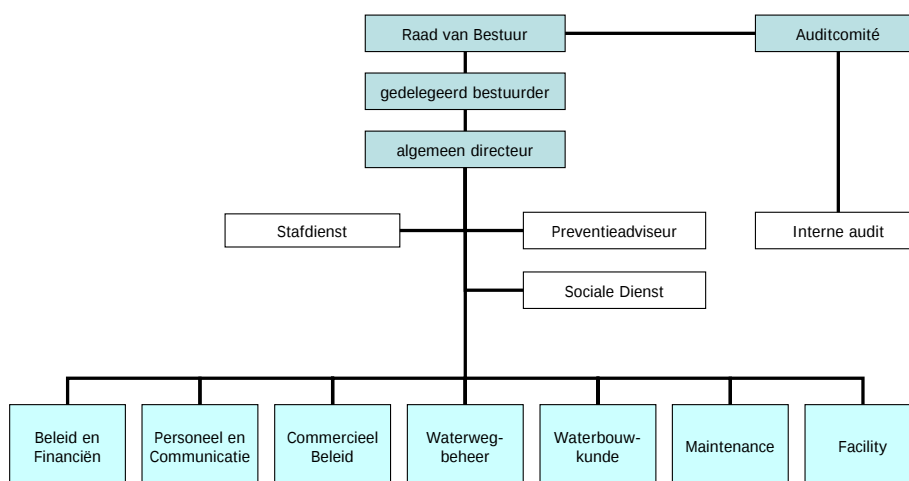
Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust



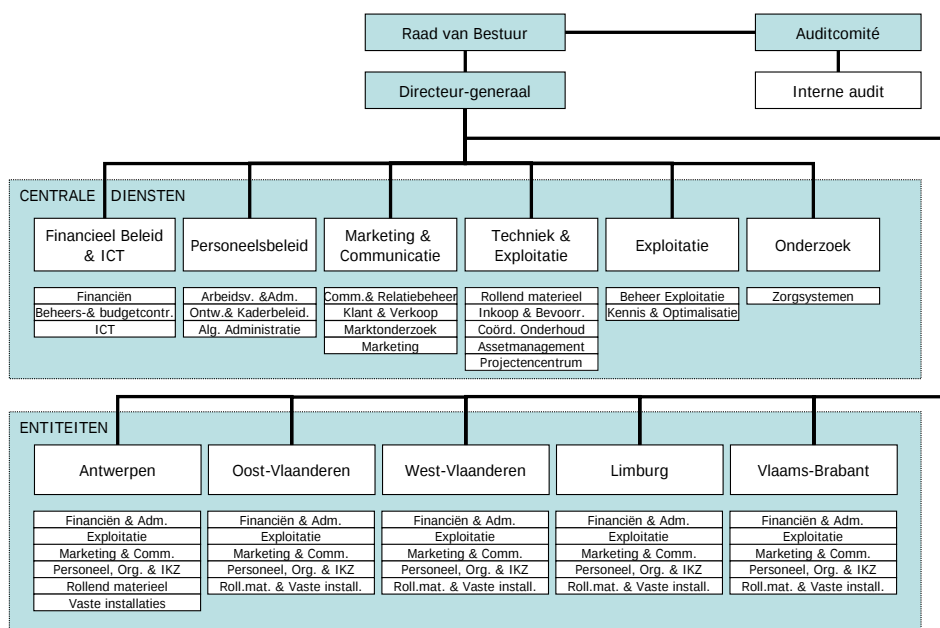
Waterwegen en Zeekanaal NV



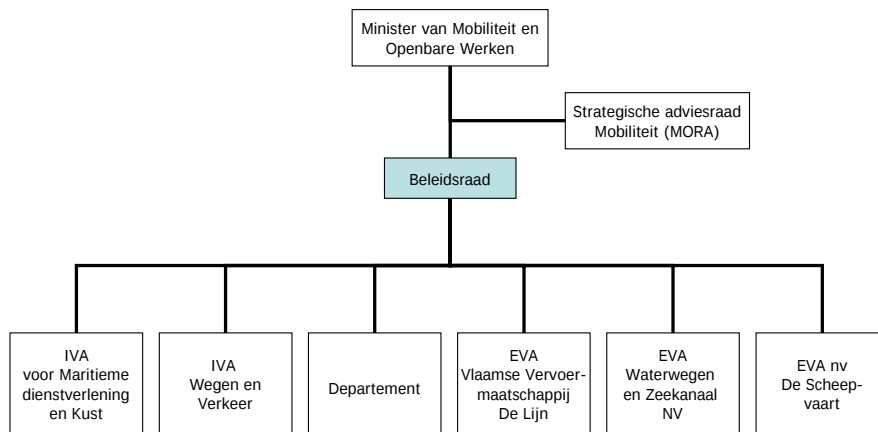
nv De Scheepvaart



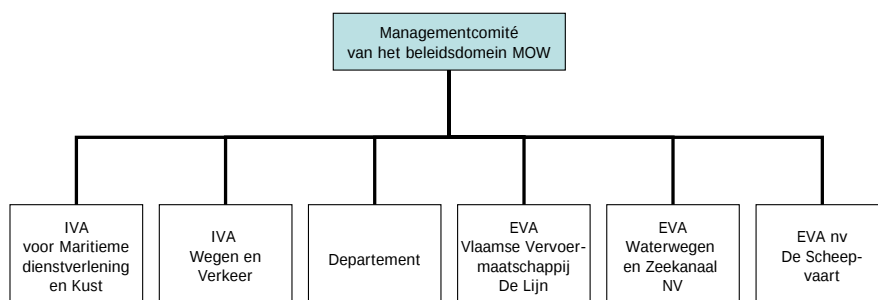
Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn



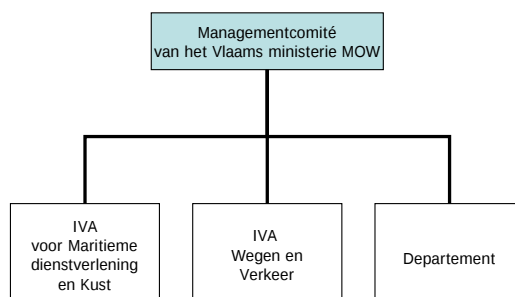
Beleidsraad



Managementcomité van het beleidsdomein MOW



Managementcomité van het Vlaamse ministerie MOW



Strategische adviesraad

