



Vlaams
Parlement

stuk **15** (2011-2012) – Nr. 3-I
ingediend op 1 december 2011 (2011-2012)

Ontwerp van decreet

houdende de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2012

Beleidsbrief
Mobiliteit en Openbare Werken 2011-2012

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Dirk de Kort
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 Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, 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 dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Lukas Van Der Taalen.

Stukken in het dossier:

15 (2011-2012) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
– Nr. 2: Amendementen

12-A (2010-2011) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

13 (2011-2012) – Nr. 1 en 2: Toelichtingen bij de begroting

14 (2011-2012) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

16 (2011-2012) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

1310 (2011-2012) – Nr. 1: Beleidsbrief

INHOUD

I. Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	7
1. Uitgangspunten.....	7
2. Een kwalitatieve dienstverlening voor vlot en veilig verkeer op het transportnet.....	8
2.1. Veilig en vlot verkeer.....	8
2.1.1. De bestaande wegennetwerken optimaal benutten.....	8
2.1.2. De bestaande maritieme en waterwegennetwerken optimaal benutten	9
2.1.3. De verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen	10
2.2. Kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd aanbod van openbaar vervoer	12
2.2.1. Kwalitatieve dienstverlening van het openbaar vervoer	12
2.2.2. Verhoging van de (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer	13
2.2.3. Geïntegreerd openbaar vervoer	14
2.2.4. Financiering van De Lijn.....	14
2.3. Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa.....	15
2.3.1. Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren.....	15
2.3.2. Lange en zware vrachtwagens ('ecocombi's')	15
2.3.3. Vrachtroutenetwerk.....	15
2.3.4. Stedelijke distributie	16
2.3.5. Promotie van de scheepvaart, 'shortsea shipping' en estuaire vaart	16
2.3.6. Innovatie in de logistieke ketens stimuleren	16
2.3.7. Promotie van Vlaanderen als logistieke regio	16
2.3.8. Logistiek Vlaanderen	16
2.4. Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu ..	17
2.4.1. Geluid	17
2.4.2. Lichtvervuiling	17
2.4.3. Masterplan voor groen vervoer	17
2.4.4. Het 3E-convenant Binnenvaart	17
2.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid	18
2.5.1. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid	18
2.5.2. Mobiliteit tegen de juiste prijs	19
2.5.3. Efficiëntie	20
2.5.4. Mobiliteit en het verenigingsleven	20

3. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur	20
3.1. De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen	21
3.1.1. Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden.....	21
3.1.2. Fiets- en voetpaden	23
3.1.3. Openbaar vervoer.....	24
3.1.4. Waterwegennetwerk	25
3.1.5. Veilige infrastructuur.....	26
3.2. De economische poorten: zeehavens en luchthavens	26
3.2.1. Multimodale terminals waterwegen.....	25
3.2.2. Zeehavens versterken	27
3.2.3. De werking van de luchthavens	27
4. Openbare werken meer dan mobiliteit	28
4.1. Duurzaam kustbeheer.....	28
4.1.1. Multifunctionaliteit van de kust	28
4.1.2. Veiligheid tegen overstromingen	29
4.1.3. Vlaamse Baaien 2100.....	29
4.2. Integraal waterbeleid	29
4.3. Beheersen van waterkwantiteit.....	30
4.4. Multifunctionaliteit	30
4.4.1. Milieu.....	30
4.4.2. Ruimte en landschap	31
4.4.3. Architectuur.....	31
4.4.4. Toerisme.....	31
II. Bespreking	31
1. Een kwalitatieve dienstverlening op het transportnet.....	31
1.1. Vlot en veilig verkeer.....	31
1.1.1. Dynamisch verkeersmanagement	31
1.1.2. Slimme verkeerslichten	32
1.1.3. Vervoersmanagement	33
1.1.4. Een moderne en performante loodsorganisatie.....	35
1.1.5. Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag	36
1.1.6. Opleiding en ervaring als een solide basis voor veilig verkeers-	37
gedrag.....	37
1.1.7. Verkeersveiligheidsplan	39
1.1.8. Onderzoek en betrouwbare data voor een doeltreffend beleid	39
1.2. Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd	
openbaarvervoersaanbod.....	40
1.2.1. De kostenefficiëntie van het openbaar vervoer verbeteren	40
1.2.2. Eengemaakt vervoersbewijs	40
1.2.3. De dienstverlening aanpassen waar nodig	41
1.2.4. Doorstroming.....	44

1.2.5. Betere communicatie met de klant	44
1.2.6. Marketingacties evalueren	45
1.2.7. Beter (openbaar) vervoeraanbod voor minder mobiele	45
1.2.8. De exploitanten van De Lijn	46
1.2.9. Een afgestemd spooraanbod	46
1.3. Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa	47
1.3.1. Piekdossier	47
1.3.2. Lange zware vrachtwagens (LZV's)	47
1.3.3. Vrachtroutenetwerken	47
1.3.4. Innovatie in de logistieke ketens	47
1.4. Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu ..	48
1.4.1. Beperking van de geluidshinder door verkeer	48
1.4.2. Beperking van de lichtpollutie	49
1.4.3. Groen vervoer	49
1.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid	49
1.5.1. Nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen	49
1.5.2. Vereenvoudiging van de regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken	50
1.6. Mobiliteit tegen de juiste prijs	50
1.6.1. Slimme kilometerheffing	50
2. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur	50
2.1. Het wegnnet onderhouden en gericht uitbreiden	50
2.1.1. Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links	50
2.1.2. Minder hinder	52
2.2. Fietspaden	52
2.2.1. Fietstoets convenanten	52
2.2.2. Fietsinfrastructuur	41
2.2.3. Fietspaden langs waterwegen	52
2.3. Het openbaarvervoernetwerk verder uitbouwen	53
2.3.1. Tram- of lightrailprojecten in alle Vlaamse provincies	53
2.3.2. Stationsomgevingen	53
2.3.3. Het gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen stimuleren	54
2.4. Het waterwegennetwerk beheren en gericht uitbreiden	54
2.4.1. Albertkanaal	54
2.4.2. Baggerwerken	55
2.5. Veilige infrastructuur	55
2.5.1. Gevaarlijke punten	55
2.6. De zeehavens versterken	56
2.7. De werking van de luchthavens verzekeren	56

3. Openbare werken meer dan mobiliteit	57
3.1. Inzetten op het beheersen van waterkwantiteit.....	57
3.1.1. Overstromingen tegengaan.....	57
3.2. Multifunctionaliteit	57
3.2.1. Proefproject bermen- en dijkenbegrazing	57
3.2.2. Waterkrachtcentrales.....	57
3.2.3. Woonboten.....	58
3.2.4. Inpassing in het milieu.....	58
4. Opvolging moties en resoluties	59
5. Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof.....	59
6. Algemene opmerkingen.....	60
III. Moties van aanbeveling.....	60
IV. Indicatieve stemming.....	60
Gebruikte afkortingen	61

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 10, 16 en 24 november 2011 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2012. De bespreking had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

De uitgavenbegroting werd besproken in samenhang met de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken – Beleidsprioriteiten 2011-2012, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 1310/1).

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

1. Uitgangspunten

Minister *Hilde Crevits* zegt dat de beleidsbrief de uitvoering beschrijft van haar vorige beleidsbrief¹ en ook de vooruitzichten geeft voor haar beleid in 2012. Het document is opgesteld volgens de richtlijnen van het Vlaams Parlement. Het bouwt logisch voort op de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014² en op het regeerakkoord van de Vlaamse Regering³.

In vergelijking met het begrotingsjaar 2011 zijn er geen extra besparingen in 2012. Voor nieuwe initiatieven is door herschikking van kredieten 11.070.000 euro vrijgemaakt. Ook door bijkomend krediet uit de algemene middelen kunnen voor 7.050.000 euro nieuwe initiatieven worden genomen. Op het vlak van de betaalkredieten is er een netto verhoging van 87 miljoen euro.

Op 1 januari 2012 treedt het nieuwe Rekendecreet in werking⁴. Het betreft vooral nieuwe aanrekeningsregels en een nieuwe begrotingsstructuur.

Inleidend verklaart de minister de centrale ligging van Vlaanderen te willen uitspelen en de negatieve weerslag van het verkeer op het milieu en de gezondheid tot een minimum te willen beperken. Dat werd ook zo in het toekomstproject van Vlaanderen In Actie (ViA) als een concrete ViA-doorbraak aangeduid. Het blijft een grote uitdaging de functie van logistieke draaischijf te combineren met een verbetering van de verkeersleefbaarheid en een verhoging van de verkeersveiligheid.

2012 wordt het jaar waarin het gloednieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen geschreven wordt. Het plan zal nieuwe hefbomen voor het beleid bevatten. Uit de grootschalige mobiliteitsenquête blijkt dat verkeersveiligheid prioriteit nummer één is voor de Vlamingen.

In tegenstelling met de vorige bevat de beleidsbrief voor 2011-2012 nu een, korte, omgevingsanalyse (bladzijde 11 tot 13).

De minister ziet in haar beleid software en hardware. De software is “een kwalitatieve dienstverlening voor vlot en veilig verkeer op het transportnet”. Als haar hardware ziet zij “een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur”.

¹ *Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 736/1.

² *Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, nr. 217/1.

³ Regeringsverklaring van de Vlaamse Regering (*Parl. St. Vl. Parl.* 2009, nr. 31/1).

⁴ Zie: Ontwerp van decreet houdende regeling van de begroting, de boekhouding, de toekenning van subsidies en de controle op de aanwending ervan, en de controle door het Rekenhof. Verslag namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting uitgebracht door de heer Dirk de Kort (*Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 842/7).

2. Een kwalitatieve dienstverlening voor vlot en veilig verkeer op het transportnet

De software in het beleid van minister Crevits omvat vijf doelstellingen. Vooreerst wil zij vlot en veilig verkeer. Moderne infrastructuur moet slim zijn. Daarom wil de minister een duidelijk beeld van de bezetting van het mobiliteitssysteem en bovendien instrumenten om de verkeers- en vervoersstromen te sturen en om het aanbod beter op de vraag af te stemmen.

Er wordt extra geïnvesteerd in dynamisch verkeersmanagement. Zo kan men accuraat en direct inspelen op veranderende omstandigheden in het verkeersbeeld. De eerste spitsstrook in Vlaanderen wordt geëvalueerd en er wordt uitgekeken naar mogelijke extra locaties om ook elders dergelijke maatregel te nemen.

Ten tweede streeft de minister naar een kwaliteitsvol, volledig, kostenefficiënt en geïntegreerd openbaar vervoer.

Ten derde wil zij dat Vlaanderen een rol van slimme draaischijf van Europa kan blijven spelen. Er moet een evenwicht worden gezocht tussen de vervoersvraag en het -aanbod. Tegelijk moet men als vierde doelstelling de impact van het transport op mens en milieu beperken.

De budgettaire middelen zijn beperkt. Daarom wil minister Crevits er, ten vijfde, over waken dat op de juiste zaken wordt ingezet, op een zo efficiënt mogelijke wijze.

2.1. Veilig en vlot verkeer

2.1.1. De bestaande wegennetwerken optimaal benutten

Dynamisch verkeersmanagement (DVM):

Met DVM kan de wegbeheerder het verkeer sturen volgens het tijdstip en de omstandigheden. Het basismetnet (project Meten in Vlaanderen) zal eind 2012 afgewerkt en operationeel zijn. Op dat ogenblik kan op het volledige hoofdwegennet informatie worden ingewonnen over het verkeersvolume en de verkeerssamenstelling.

Op de transportassen in de grootstedelijke gebieden rond Antwerpen, Brussel en Gent wordt het net van dynamische signalisatieborden en de camerabewaking stelselmatig verdicht. Zo zijn pas nog dynamische informatieborden in de regio rond Brussel geplaatst.

Voor het jaar 2012 is 25,2 miljoen euro vrijgemaakt voor het DVM. Dat is iets minder dan in de begroting 2011, maar daarin is een extra krediet opgenomen voor de oprichting van een Verkeerscentrum in Antwerpen. Hoe dan ook wordt er in 2012 aan DVM meer besteed dan in eerdere jaren.

Slimme verkeerslichten:

In 2011 werden uitgebreide studies en proefprojecten gestart om tot betere systemen voor slimme verkeerslichten te komen. In 2012 zal dit resulteren in verkeersplannen. Er komt een proefsite in Dendermonde. Na de uitvoering wordt de verkeerssituatie geanalyseerd.

Voor de stadsring R40 in Gent zal de studie worden vertaald in een bestek voor de vernieuwing van de verkeersregeling en de bestaande verkeerscomputer. De studie voor de vernieuwing van de coördinatie in Antwerpen wordt gestart en uitgewerkt.

Vervoersmanagement:

Op basis van de conclusies van een rondetafelconferentie zal de werking van het Pendelfonds in 2012 geoptimaliseerd worden.

Het is de bedoeling van de minister om het Shuttledecreet in 2012 in werking te laten treden. Met dat decreet wil zij een kader creëren voor de organisatie van shuttlediensten tussen knooppunten van openbaar vervoer en afgelegen, moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen, die niet bediend worden door het geregeld openbaar vervoer. Er worden gesprekken gevoerd met de taxisector en met De Lijn. Er komt nog overleg met de MORA.

In het najaar van 2011 wordt in vijf geselecteerde bedrijven bij wijze van proef het multimodaal mobiliteitsbudget ingevoerd. Daarmee zal worden nagegaan welke effecten dat heeft op het gedrag van de werknemers. De minister preciseert dat die maatregel ook federale implicaties heeft.

2.1.2. De bestaande maritieme en waterwegennetwerken optimaal benutten

Maritieme scheepvaartafwikkeling:

In Vlaamse Zeehavens brengt men de scheepvaartverkeersdiensten samen op een gemeenschappelijke werkvloer. Dat bevordert een efficiënte en veilige verkeersafwikkeling.

De studie Ketenwerking, ter optimalisatie van de nautische keten, is afgerond. Dat resulteerde in juridische, organisatorische en functioneel/operationeel/nautische aanbevelingen. Dat moet leiden tot een plan van aanpak voor de verdere optimalisatie van de ketenwerking.

VTS (Vessel Traffic Services) is een scheepvaartbegeleidingssysteem dat vergelijkbaar is met de luchtverkeersleiding voor vliegtuigen. Er wordt voortgewerkt aan de optimalisatie van VTS en geïnvesteerd in onder andere de radarketen en de radiodekking.

In 2011 waren er belangrijke investeringen in de vernieuwing en het onderhoud van de overheidsvloot. In 2012 gaan die investeringen verder. Hiervoor is 7.397.000 euro opgenomen in de begroting van de DAB Vloot.

Het aandeel van de DAB Loodswezen in de wachttijden voor de zeescheepvaart is in 2011 blijven teruglopen. Tijdens het lopende sociaal overleg wordt besproken over een efficiëntere inzet van de loodsen. De focus ligt in eerste instantie op het creëren van een stand-by loodsenteam om de piekmomenten beter op te vangen. Om de kostendekkingsgraad te verhogen en de sterk gestegen brandstofkosten op te vangen werden de loodsgeldtarieven op 1 juli 2011 met 6,5% verhoogd. In 2012 zal het sociaal overleg zal zich buigen over nog meer efficiëntiemaatregelen

Om het scheepvaartverkeer veilig en vlot te kunnen organiseren zijn hydrografische en hydrometeorologische gegevens uiterst belangrijk. Daartoe wordt de dienstverlening van het hydrografisch en het hydrometeo-kenniscentrum verder uitgebouwd. Zo werd in kader van de Europese RIS-richtlijn gestart met de aanmaak van elektronische nautische kaarten voor de binnenvaart (IENC's). Begin 2011 werd de eerste IENC op de RIS-website beschikbaar gesteld.

Binnenvaartscheepvaartafwikkeling:

Begin 2011 is de uitbouw begonnen van een AIS-netwerk. Dit netwerk zal in 2012 operationeel zijn. Met dat systeem zenden schepen automatisch hun identificatiegegevens en positie uit naar de waterwegbeheerders en andere schepen, wat de veiligheid ten goede komt.

De Vlaamse overheid, de havenbesturen en de Vlaamse binnenvaartsector sloten een protocol af ter begeleiding van een Vlaamse steunmaatregel voor de aanschaf en installatie van AIS op binnenschepen. Eind september waren er al meer dan 300 geregistreerde aanvragen.

Betere bedieningstijden van bruggen, sluizen en stuwen moeten het gebruik van de Vlaamse waterwegen optimaliseren. Er is ook een betere afstemming van de bedieningstijden van verschillende kunstwerken gekomen. Door de beweegbare kunstwerken op afstand te bedienen en verschillende kunstwerken te clusteren, wordt de beschikbaarheid van de waterweg efficiënter.

2.1.3. De verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen

Uit de grootschalige mobiliteitsenquête naar aanleiding van het opstellen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen in het voorjaar 2011 blijkt dat verkeersveiligheid prioriteit nummer één is voor de Vlamingen. Een coherent, integraal en geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid stoelt op drie grote pijlers, de drie bekende E's, aldus minister Crevits: 'education, engineering, enforcement'.

Educatie en sensibilisering:

Minister Crevits opteert voor opleiding en educatie als solide basis voor elke verkeersdeelnemer. Zij besteedt hierbij aandacht aan elke leeftijdsgroep en aan verschillende types weggebruikers, met in het bijzonder extra aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen en jongeren (basis- en secundair onderwijs), beginnende bestuurders, senioren en motorrijders.

Informeren en sensibiliseren noemt de minister meer dan ooit een noodzaak, levenslang (van 0 tot 99 jaar) en permanent, grootschalig of specifiek. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (budget 5.382.000 euro) en diverse partners uit het middenveld (zoals de Verenigingen voor Verkeersveiligheid, de Verkeersplatforms, de erkende mobiliteitsverenigingen enzovoort) zijn bij de uitwerking van het beleid belangrijke partners.

Voorbeelden van doelgroepgerichte sensibilisering zijn bijvoorbeeld de educatieve projecten die OKRA, VSV en de Fietzersbond op touw zetten om de verkeersveiligheid van senioren in het verkeer te versterken. Om de motorrijders te overtuigen van het volgen van een bijkomende vorming 'defensief motorrijden' vindt er eind 2011 een nieuwe promotiecampagne plaats om de voortgezette motorrijopleiding 'Ready to Ride' extra in de kijker te plaatsen. In 2012 maakt de minister samen met de transportsector werk van de realisatie van een Veiligheidscharter Vrachtvervoer. Transportbedrijven worden gemotiveerd hieraan concreet te participeren en dat charter te ondertekenen en effectief uit te voeren.

Wat de ondersteuning van verkeersslachtoffers betreft, zal minister Crevits vanaf het schooljaar 2011-2012 meer aandacht besteden aan het project Verkeersgetuigen, in samenwerking met VZW Rondpunt.

Enforcement:

Voorts wil de minister intrinsiek veilig verkeersgedrag bevorderen en zo nodig afdwingen. Er is een analyse gemaakt van de effectiviteit van de bestaande roodlicht- en snelheidscamera's. Uit de globale evaluatie bleek dat het aantal ongevallen door de plaatsing van onbemande roodlicht- en snelheidscamera's tussen 2002 en 2010 met de helft is gedaald (49%). Dat is fors meer dan de globale daling van het aantal ongevallen in Vlaanderen met 11,5%. De diepteanalyse van het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid zal meer zicht geven op de factoren die het effect van onbemande camera's beïnvloeden. Daarmee kan dan rekening worden gehouden bij de optimalisatie (eventuele herlocatie) van bestaande flitspalen en bij toekomstige prioriteitstellingen. Bij het opstellen van het handhavingsprogramma 2012 houdt men rekening met de resultaten van de in 2011 uitgevoerde evaluaties van roodlicht- en snelheidscamera's.

In 2011 werden nieuwe WIM-locaties (Weigh In Motion) in gebruik genomen, net als systemen voor de controle op tussenafstanden, inhaalverbod en pechstrookrijden. In de loop van 2012 worden er bijkomende systemen geïnstalleerd om overladen vrachtwagens te controleren met WIM.

Het systeem van de vrachtwagensluis wordt na een jaar werking geëvalueerd in overleg met gebruikers en lokale overheden.

In 2012 worden nieuwe potentiële locaties voor trajectcontrole voorbereid. Beslissingen daaromtrent volgen pas nadat de modelgoedkeuring zal verkregen zijn voor de trajectcontrole op het viaduct van Gentbrugge. Die modelgoedkeuring is voor binnenkort; dan moet er nog een homologatie van het toestel worden bekomen.

Engineering:

Minister Crevits wil tevens een technisch hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening. Een verkeerssysteem bestaat niet alleen uit de zichtbare weginfrastructuur maar impliceert ook technologische vernieuwing, de uitbouw van een verkeersbordendatabank, dynamisch verkeersbeheer, de uitbouw van een vrachtroutenetwerk enzovoort.

Veilige en kwaliteitsvolle infrastructuur is volgens de minister het resultaat van een kwaliteitsvol ontwerpproces. Daarom heeft zij in 2011 heel wat aandacht besteed aan de omzetting van de Europese richtlijn 2008/96/EG over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Overeenkomstig die richtlijn en het reeds goedgekeurde decreet⁵ zal de Vlaamse Regering de verdere detaillering van die krachtlijnen uitwerken vóór 19 december 2011. Voorts is er ook overleg gestart met de VSV en met de koepels van de universitaire instellingen en hogescholen om het vastgestelde opleidingscurriculum verkeersveiligheidsauditor vorm te geven. Daardoor kan die opleiding tot onafhankelijk verkeersveiligheidsauditor als een postacademische opleiding gestalte krijgen. Vanaf 2012 zal het Agentschap Wegen en Verkeer de regelgeving voor het beheer van de verkeersveiligheid integreren in zijn bedrijfsprocessen.

Wat de Verkeersbordendatabank betreft meldt de minister dat de inventarisatie van de verticale signalisatie op alle berijdbare wegen in Vlaanderen in de zomer van 2011 is afgerond. Nu investeert zij in de verdere operationalisering van de digitale toepassing om deze database vlotter en performanter te kunnen raadplegen en wijzigen. Halverwege 2011 zijn gesprekken opgestart met de twee grootste digitale kaartenmakers om de data van de Verkeersbordendatabank te kunnen gebruiken voor de opmaak van hun kaarten en toepassingen.

Behalve de drie spiegelfastelplaatsen van het proefproject (Wilrijk, Genk en Laakdal) werden nog meer spiegelfastelplaatsen ingericht: in drie Vlaamse havens, aan de luchthaven Oostende, en in onder meer Zedelgem, Kalmthout, Waarloos, Overpelt, Lanaken en Menen. Op dit ogenblik loopt een affiche- en mediacampagne om het bestaan en het gebruik van de spiegelfastelplaatsen bij de sector en bij het grote publiek bekend te maken. Voor de aanleg van bijkomende spiegelfastelplaatsen houdt de minister rekening met de interesse bij bedrijven en lokale overheden; deze uitspraak mag beschouwd worden als een invitatie. Zij streeft naar een optimale geografische spreiding.

Met betrekking tot technologische vernieuwing meldt minister Crevits dat in uitvoering van de Europese ITS-richtlijn tegen 2012 onder andere voor de volgende gebieden nadere specificaties worden uitgewerkt en vervolgens in wetgeving omgezet: data en procedures in

⁵ Ontwerp van decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (*Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 859/1-4*).

functie van het aanreiken van minimale verkeersveiligheidsinformatie, een geharmoniseerd en interoperabel E-Call-systeem, informatie over veilige en beveiligde vrachtwagenparings.

Ook wil de minister het juridisch-organisatorische kader versterken met aanvullende reglementen. Tegen het voorjaar 2012 wil zij een ondersteunende digitale tool, de Interactieve Reglementengenerator (IRG), voor het uitwerken van aanvullende reglementen. Die toepassing helpt de wegbeheerder om de aanvullende reglementen snel en juridisch correct op te stellen. Tevens zal er aandacht gaan naar de verdere integratie van de Interactieve Reglementengenerator en de Verkeersbordendatabank.

De minister blijft betrouwbare data nastreven voor haar beleidsdomein. In 2011 werden de werkzaamheden van het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid geheroriënteerd volgens de prioriteiten van de beleidsnota 2009-2014. In 2012 zal het nieuw benoemde Steunpunt Verkeersveiligheid de beleidsrelevante onderzoeksactiviteiten voortzetten. De focus zal liggen op de integrale uitbouw van een beleidsrelevante ongevalanalyse, met direct bruikbare onderzoeksresultaten. Voor dit steunpunt wordt 350.000 euro vrijgemaakt. Buiten het Steunpunt om lopen er nog andere onderzoeksprojecten.

In september 2011 werden de resultaten van het grootschalige onderzoek naar ongevallen met fietsers in de politiezone Antwerpen voorgesteld. Het ging om een analyse van 8100 fietsongevallen. Daarnaast deed het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid bijkomend onderzoek over veilige fietsinfrastructuur. De resultaten van deze studies zullen gebruikt worden om het Vademecum Fietsvoorzieningen te verfijnen.

Minister Crevits herhaalt dat er nood is aan een betere dataverzameling, -verwerking en -analyse van de verkeersongevallengegevens. Daarom wil zij hierover in 2012 duidelijke en werkbare afspraken maken met alle bevoegde (federale) instanties zoals ADSEI, de privacycommissie, de federale en lokale politie.

2.2. *Kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd aanbod van openbaar vervoer*

2.2.1. *Kwalitatieve dienstverlening van het openbaar vervoer*

Om de kwaliteit van de dienstverlening te verhogen neemt De Lijn de doorstromingsprojecten en hun voorbereidingen in een meerjarenprogramma op; dat kan de realisatie van die projecten – zowel aanpassingen van de weg als andere maatregelen – bespoedigen.

In 2012 zal het volledige traject van de kusttram klaar zijn voor de draadloze beïnvloeding van verkeerslichten.

Het KAR-project wordt verder uitgerold op de streekbuslijn Leuven-Brussel. De verdere uitwerking en uitrol van de dynamische verkeerslichtenbeïnvloeding zal gebeuren aan de hand van de specificaties van de nieuwe RETIBO-boordcomputer. Die zal het volledige beheer van het KAR-systeem op zich nemen.

De minister hoopt door de doorstroming te verbeteren niet alleen de snelheid maar ook de stiptheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

Ritten met capaciteitsproblemen worden sneller gedetecteerd en geremedieerd. Ter verhoging van de capaciteitsuitbreiding is de levering van dertien hermelijntrams voorzien. Voorts investeert De Lijn in extra trams (88) en in een verjonging van de busvloot (jaarlijks budget vrijgemaakt in 2012, 2013 en 2014). Voor het eerst in de geschiedenis van De

Lijn worden een aantal extra lange trams (zowat 44 meter) in dienst genomen. In 2012 zal de aanbesteding van de trams afgerond worden.

Aan de invoering van een eengemaakt vervoersbewijs (MOBIB-kaart) wordt verder gewerkt. Die MOBIB-kaart verhoogt het gebruiksgemak voor de gebruikers van het openbaar vervoer. In het najaar van 2011 krijgen reizigers in Vlaams-Brabant bij wijze van test een chipkaart. In 2012 volgen bredere proefprojecten.

De minister vraagt ook aandacht voor het leerlingenvervoer. De samenwerking tussen De Lijn en het beleidsdomein Onderwijs en Vorming werd in 2011 bezegeld met een samenwerkingsovereenkomst die de gezamenlijke overlegstructuren en de wederzijdse uitwisseling van relevante data bepaalt. Dat moet resulteren in een hogere efficiëntie en een aangepaste en meer kwaliteitsvolle dienstverlening. De toenemende vraag naar vervoer voor het buitengewoon onderwijs vormt een belangrijke uitdaging. Daarom maakt minister Crevits hiervoor uit de algemene middelen 469.000 euro bijkomend krediet vrij.

Voor een betere communicatie met de klanten is de website van De Lijn permanent in ontwikkeling met onder andere de optimalisatie van het bestaande online klachtenformulier en de lancering van nieuw online formulier voor het aanvragen van een attest bijvoorbeeld bij vertragingen.

Dankzij het RISE-project ('Reizigers Informatie Systeem') zal De Lijn verder evolueren van een statische informatieaanbieder naar een adviserende realtime informatieverstrekker, aldus de minister. In 2012 zal bijzondere aandacht uitgaan naar actuele informatie bij onvoorziene verstoring van de dienstregeling. Minister Crevits verwijst naar een experiment in Gent. Er komt een mobiele applicatie voor mobiele platformen. Die applicatie combineert een routeplanner met realtime informatie. Aan de hoofdhalttes waren medio 2011 147 elektronische halteborden in dienst met realtime informatie. Dat aantal wordt uitgebreid.

2.2.2. *Verhoging van de (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer*

Minister Crevits blijft streven naar een hogere kostendeckingsgraad bij De Lijn. Zoals in de beheersovereenkomst⁶ is opgenomen zal De Lijn in 2011 een strategisch plan voorleggen met verschillende scenario's die een groeipad aangeven voor de kostendeckingsgraad, met een minimum jaarlijks groeipad van gemiddeld 0,5%. Voor elke maatregel worden duidelijk de effecten aangegeven op de verschillende doelstellingen in de beheersovereenkomst. Op basis van dat strategisch plan zullen in 2012 keuzes worden gemaakt. Mogelijke maatregelen aan de inkomstzijde zijn onder meer prijsdifferentiatie. De raad van bestuur van De Lijn spreekt zich hierover uit op 23 november 2011.

In elke provincie start voor een regio een gebiedsevaluatie. Hierbij wordt het bestaande net op zijn efficiëntie getoetst.

Tegen begin 2012 zal De Lijn voor het eerst een globaal verkeersveiligheidsplan opstellen. Over de veiligheidsaspecten van het openbaar vervoer is op 27 oktober al diepgaand gedebatteerd in de commissie⁷.

⁶ Zie: Gedachtewisseling over het ontwerp van beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en de VVM – De Lijn. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de dames Annick De Ridder en Karin Brouwers (*Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 878/1).

⁷ Zie: *Hand.* Vl. Parl. 2011-12, nr. C47-OPE4 van 27 oktober 2011.

2.2.3. *Geïntegreerd openbaar vervoer*

De Lijn verbetert het vervoersaanbod voor mindermobielen door werk te maken van beter toegankelijke haltes, bussen en trams conform de beheersovereenkomst.

Het belangrijkste probleem bij het huidige vervoeraanbod voor personen met beperkte mobiliteit is de versnippering en het feit dat het aanbod niet gebiedsdekkend is. Er zijn grote verschillen op het gebied van aanbod, kostprijs, service, uurregeling enzovoort. Het is de bedoeling van minister Crevits om het aanbod uit te breiden en efficiënter te maken. De subsidiëring van de Diensten Aangepast Vervoer (individueel vervoer voor rolstoelgebruikers met aangepaste busjes) werd vanaf 1 januari 2011 overgedragen van Gelijke Kansen naar het beleidsdomein Mobiliteit. Voor 2012 wordt een nieuwe reglementaire basis uitgewerkt voor de subsidiëring. Voor de financiering van mobiliteit van personen met een handicap volgens het nieuwe reglementaire kader wordt 1.721.000 euro vrijgemaakt in 2012.

Minister Crevits benadrukt opnieuw dat Vlaanderen nood heeft aan een eigen Vlaamse spoorstrategie. Vlaanderen dient klaar te zijn met die strategie wanneer de onderhandelingen over het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-groep aangevat worden. De visienota spoorstrategie wordt tegen het einde van dit jaar aan de respectievelijke adviesraden voor bespreking overgezonden.

Een verhoging van de capaciteit van het goederenvervoer is ook een noodzakelijke voorwaarde voor de creatie van comoditeit in de Vlaamse havens en de logistieke hotspots. Dat is dan ook een belangrijke doelstelling bij het ontwikkelen van een Vlaamse spoorstrategie.

Op 2 december 2010 startte een studiebureau, in opdracht van Infrabel, met het uitwerken van een plan-MER en van een MKBA voor de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen. Het plan-MER wordt afgestemd op de plan-MER-procedures voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Wommelgem-Ranst (Economisch Netwerk Albertkanaal – ENA) en de E313 en houdt maximaal rekening met de toekomstige uitvoering van de A102. In de loop van januari 2012 wordt de kennisgevingsnota ter inzage gelegd met het oog op de publieke consultatie over het plan-MER.

De realisatie van de IJzeren Rijn blijft de aandacht van de minister trekken. Voor de spoorontsluiting van de haven van Zeebrugge zijn de uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de haven Brugge-Zeebrugge, de Bocht Ter Doest, het derde spoor tussen Brugge en Dudzele en het derde en het vierde spoor tussen Gent en Brugge belangrijk. Die projecten zijn gestart maar liepen enige vertraging op.

2.2.4. *Financiering van De Lijn*

De VVM – De Lijn verstrekt als extern verzelfstandigd agentschap het geregeld stads- en streekvervoer en een gedeelte van het leerlingenvervoer. Overeenkomstig de beheersovereenkomst verzorgt zij in het geregeld vervoer de busexploitatie voor de helft in eigen beheer; voor de andere helft doet zij een beroep op privé-exploitanten. Het leerlingenvervoer besteedt ze volledig uit aan privé-exploitanten.

De bijdrage tot het evenwicht van de exploitatierekening wordt geïndexeerd; dat is een gevolg van de inflatiestijging, de indexsprong in 2011, de aanpassing van de brandstofparameter, de prijsherzieningsformules voor de exploitanten en voor het leerlingenvervoer. Hierdoor stijgt de exploitatiedotatie van 817.671.000 euro naar 837.017.000 euro. De beschikbaarheidsvergoedingen voor de stelplaatsen bedraagt in 2012 4.312.000 euro, een stijging met 3.301.000 euro.

De investeringen van De Lijn worden hoofdzakelijk gefinancierd met kapitaalsubsidies. De investeringsbijdragen worden geïndexeerd. De beleidskredieten staan onder de machting (MAC) die is samengesteld uit de kapitaalsubsidie (138.591.000 euro), stationsomgeving (11.122.000 euro) en de trams in het kader van Brabo II (20.854.000 euro).

De 138.591.000 euro is de som van de kapitaalsubsidie van 135.414.000 euro met de indexatie van 2.708.000 euro en 469.000 euro bijkomend krediet vanuit de algemene middelen voor de ondersteuning van het leerlingenvervoer van het buitengewoon onderwijs.

Voor de stationsomgevingen wordt, als gevolg van de opheffing van het IVA Fonds Stationsomgevingen, bovenop de 8.700.000 euro 2.422.000 euro vrijgenomen door de opname van onbenut vastleggingskrediet van voorgaande jaren.

2.3. *Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa*

2.3.1. *Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren*

Van Vlaanderen de logistieke draaischijf van Europa maken is een doelstelling die deze Vlaamse Regering vanaf de start op zich nam. In het regeerakkoord en in het kader van ViA is de aanzet tot deze doelstelling gegeven. De structuur van Flanders Logistics is gebouwd op vier logistieke pijlers: Flanders Land Logistics, Flanders Port Area, Flanders Air Transport Network en Flanders Inland Shipping Network. Samenwerking tussen de private sector, de overheid en de kennisinstellingen, en het gebruiken van de synergie tussen de verschillende pijlers zijn belangrijke principes binnen Flanders Logistics.

Om de logistieke ketens in Vlaanderen te versterken moeten de logistieke stromen gerationaliseerd worden, betoogt de minister. Daarom worden de consultants van Flanders Logistics ingezet om proactief middelgrote ondernemingen modusneutraal te informeren, te sensibiliseren en te begeleiden bij hun logistieke activiteiten. Samen met het bedrijf bekijken ze de mogelijkheden van comodaliteit, groene logistiek, bundeling van goederenstromen, samenlading en optimalisatie van transportbewegingen in de tijd. In 2012 worden de werkinstrumenten van de consultants van Flanders Logistics verder uitgebreid.

De transportdeskundigen blijven informatie verstrekken aan ondernemingen, hun goederenstromen analyseren en gaan de mogelijkheden voor bundeling en comodaliteit na. Zo werd een modal shift gerealiseerd van zowat 23.000.000 tonkm. De FL-consultanten zullen samenwerken met de transportdeskundigen. In overleg met de bouwsector onderzoekt men in 2012 de meerwaarde van de waterweg en de binnenvaart voor de delfstoffenwinning en de productie van bouwmaterialen.

2.3.2. *Lange en zware vrachtwagens ('ecocombi's')*

In 2011 is verder onderzocht hoe op een beperkt aantal routes een praktijkproef met 'Lange Zware Voertuigen' gedurende twee jaar kan worden gerealiseerd. Een ontwerp van regelgevend kader is in volle voorbereiding. Dat zal een algemeen netwerk met toegestane hoofdroutes bepalen en de selectiecriteria voor de voor- en natrajecten formuleren. Het proefproject kan van start gaan als de aanwezigheid van Lange Zware Voertuigen op de wegen zowel op Vlaams als op federaal niveau juridisch sluitend toegelaten wordt. Een opvolgingscommissie zal de verschillende effecten (objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, economische haalbaarheid, vermijden 'reverse modal shift') in kaart brengen en aanbevelingen geven.

2.3.3. *Vrachtroutenetwerk*

In 2011 werd voor Vlaanderen een bovenlokaal raamwerk van vrachtroutenetwerk uitgetekend, met de bekende en gewenste vrachtroutes en de bekende knelpunten. Het bovenlokaal raamwerk voor vrachtroutes wordt in 2012, regio per regio, verder gedetailleerd. Overleg is hierbij belangrijk om diverse acteren zoals wegbeheerders, steden en gemeenten,

provincies, transportsector, VOKA, POM enzovoort inspraak te geven en tot een gedragen geheel te komen. Minister Crevits noemt de ontwikkeling van een vrachtroutenetwerk een zware dobber.

2.3.4. *Stedelijke distributie*

Het Piekproject is momenteel in zijn eindfase, meldt de minister. Het project onderzoekt hoe stillere laad- en losoperaties in stedelijke omgevingen de hinder voor omwonenden kunnen beperken. Zo kunnen levertijden eventueel worden uitgebreid zonder extra overlast voor de buurt. Op basis van de aanbevelingen van het eindrapport van het Piekproject, zal worden beslist hoe de stedelijke belevering vlotter kan.

In september 2010 werd een rondetafel georganiseerd met en over de fietskoeriers. De resultaten van die rondetafel, samen met bijkomend onderzoek, dienden als basis voor de beleidsnota 'Kunnen fietskoeriers een rol spelen in de Vlaamse logistieke sector'. De vervolgacties op basis van de beleidsaanbevelingen worden in kaart gebracht en zullen ook in 2012 verder worden uitgewerkt.

In 2012 willen de waterwegbeheerders in minimaal één Vlaamse stad een terreinstudie realiseren over de mogelijkheden van stedelijke distributie met kleine binnenvaartschepen.

2.3.5. *Promotie van de scheepvaart, 'shortsea shipping' en estuaire vaart*

De inspanningen voor promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing door Flanders Logistics-consulenten, marktprospectoren van Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart, het Promotiebureau SSS en Promotie Binnenvaart Vlaanderen worden voortgezet. De acties van W&Z en DS worden gefinancierd met eigen middelen.

Voor de promotie van binnenvaart en short sea shipping, uitgevoerd door de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen wordt ook voor 2012 een krediet van 1.546.000 euro begroot.

2.3.6. *Innovatie in de logistieke ketens stimuleren*

In het kader van INLANAV (Innovative Inland Navigation) is een marktstudie uitgevoerd voor het marktpotentieel van het vervoer van palletten en 'big bags' met inschakeling van een kraanschip in een koppelverband. Daaruit bleek dat heel wat stromen naar de waterweg kunnen verschuiven, en dat de combinatie met een kraan ook stabiel genoeg is. De Europese Commissie keurde op 9 augustus 2011 de Vlaamse steunmaatregel goed voor het stimuleren van palletvervoer door de binnenvaart.

In 2012 worden studies over de mogelijkheden van LNG als scheepsbrandstof afgerond. Als de resultaten een duidelijk potentieel aangeven voor LNG in de Vlaamse zeehavens, zullen de projecten worden uitgewerkt.

Vervoer door pijpleidingen vermijdt bijkomende uitstoot van CO₂ door het wegtransport te verminderen; het heeft een belangrijke positieve impact op de mobiliteit en versterkt de chemiecluster in onze regio. Daarom vindt minister Crevits het absoluut noodzakelijk dat er bij de planningsprocessen voldoende ruimte voor buisleidingen wordt gelaten.

2.3.7. *Promotie van Vlaanderen als logistieke regio*

Om het maatschappelijk draagvlak voor havens en logistiek te verstevigen, werd op 25 juni 2011 voor de tweede maal de Vlaamse Havendag georganiseerd.

2.3.8. *Logistiek Vlaanderen*

Op basis van de ervaringen wordt Flanders Logistics versterkt. Onder het motto 'samen sterk' wordt gestreefd naar een nauwere samenwerking tussen de administratie, het Steunpunt Goederenstromen en het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL).

2.4. *Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu*

2.4.1. *Geluid*

Minister Crevits neemt zich voor op de meest belaste locaties in een versneld tempo geluidsschermen te plaatsen en wegdekken met slechte akoestische kwaliteiten te vervangen. Zij noemt bijvoorbeeld geluidsschermen langs de E40 te Jabbeke en te Aalst.

In 2011 is gestart met het opstellen van de geluidskaarten voor de wegen met meer dan drie miljoen voertuigpassages per jaar. Met de aanleg van proefvakken verhoogt men de kennis over geluidsvriendelijke wegdekken en over nieuwe stille wegverhardingen.

2.4.2. *Lichtvervuiling*

Op 15 juli 2010 werd het Lichtplan voor autosnelwegen operationeel⁸. Dat plan werd opgesteld om energie te besparen en lichtvervuiling tegen te gaan. Het Lichtplan is gebaseerd op de verkeersintensiteiten en de plaatselijke kenmerken per wegstuk. Het werd al een eerste keer geëvalueerd. Op basis van weersvoorspellingen van het KMI wordt het licht bij regenweer aangestoken. Er wordt werk gemaakt van verbeterde wegmarkeringen en reflectoren. Ook voor de gewestwegen komt er een lichtplan. Het zal aangeven waar er nog verlichting komt en waar niet, en ook de lichtintensiteit en technologie vastleggen. Minister Crevits waarschuwt dat het geen eenvoudige oefening zal zijn.

2.4.3. *Masterplan voor groen vervoer*

In 2012 wordt het actieplan Groen Vervoer van De Lijn gefaseerd uitgevoerd. Daarover geeft de minister volgende bijzonderheden. Er komt een proeftuin met elektrisch aangedreven bussen. Het nieuwe aankoopdossier van bussen weegt grondig alternatieve aandrijvingen af (hybride, aardgas, elektrisch, ethanol). De nieuwe aanbesteding zal een nog nader te bepalen aantal dieselelektrische hybride bussen bevatten. Het Europese proefproject met waterstofbussen wordt verder vorm gegeven. En de rijstijlmeter wordt veralgemeend en de principes van ecodriving worden opgefrist bij de chauffeurs door de organisatie van cursussen.

2.4.4. *Het 3E-convenant Binnenvaart*

Het 3E-convenant Binnenvaart legt de basis voor een duurzame toekomst van de binnenvaartsector in Vlaanderen. Zo zal na experimenten in 2011 de verdere uitbouw van walstroomfaciliteiten voor de binnenvaart worden onderzocht.

Minister Crevits wil voorts milieuvriendelijk transport stimuleren en zelfs opleggen in haar vergunningenbeleid. De waterweg biedt heel wat transportmogelijkheden voor de afvalverwerkende sector en andere grondstofintensieve bedrijvigheden.

De waterwegbeheerders werken samen met de intercommunales aan een modal shift voor het vervoer van huishoudelijk afval in de binnenvaart. Om het vervoer meer naar de binnenvaart te oriënteren, worden acties, zowel op het organisatorische als het reglementaire vlak, ondernomen.

⁸ Zie ook: Gedachtewisseling over het Lichtplan van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Griet Smaers en de heer Sas van Rouveroi (Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1347).

2.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid

2.5.1. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet voor minister Crevits de basis vormen voor de concrete operationalisering van de lange termijndoelstellingen op korte (tien jaar) en middel-lange termijn (twintig tot dertig jaar).

Het informatieve deel van het nieuwe mobiliteitsplan geeft een overzicht van de uitdagingen waar de Vlaamse overheid voor staat. Het onderzoekt ook de mogelijke oplossings-richtingen.

In het najaar van 2011 wordt het tweede, richtinggevende deel uitgewerkt, waarin keuzes worden gemaakt. Dan worden ook concrete maatregelen uitgewerkt in het actieplan.

Parallel wordt ook gewerkt aan een monitoringsysteem. In 2012 zal een eerste indicatoren-rapport voor de monitoring van het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden opgesteld.

De strategische adviesraden worden nauw betrokken bij het opstellen van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. Zij formuleerden reeds een advies over het informatieve deel. Na de voorlopige vaststelling door de Vlaamse Regering wordt het ontwerp onderworpen aan een openbaar onderzoek. Dan zullen de adviesraden een advies over het richtingge-vende deel kunnen uitbrengen. Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt samen met het advies van de MORA overhandigd aan het Vlaams Parlement voor bespreking, belooft de minister.

Op basis van de adviezen van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten onder voorzitterschap van de heer Johan Sauwens⁹ en van de door de Vlaamse Regering aangestelde commissie onder leiding van mevrouw Cathy Berx, formuleerde de Vlaamse Regering een visienota¹⁰. Eind 2010 werd een specifiek projectteam ‘Versnelling Investeringsprojecten’ opgericht. Dat beleidsdomeinoverschrijdende project-team is de motor voor de implementatie van de visienota en de uitvoering van de acties.

Het belangrijkste luik van de visienota is ongetwijfeld de nieuwe procesaanpak. Het projectteam heeft na een intensieve participatieve consultatieronde met experts en strategische adviesraden, en na een ambtelijke en politieke terugkoppeling, een voorstel van imple-mentatieplan uitgewerkt. De nieuwe procesaanpak wordt uitvoerig geïllustreerd in een routeplanner met de zogenaamde ‘drietrapsraket’: van probleemstelling en doelstellingen, over de inbreng van belanghebbenden en participatie en de afweging en trechtering van alternatieven, naar de concretisering van de oplossing en de uitvoering. Communicatie en participatie staan centraal in de nieuwe aanpak. Essentieel is ook de keuze voor een vol-ledig transparante aanpak.

In het najaar van 2011 wordt een eerste concept van het kaderdecreet uitgewerkt, dat de nieuwe procesaanpak omvat. Het kaderdecreet overkoepelt de desbetreffende sectorwetge-ving. Op 22 juli 2011 keurde de Vlaamse Regering een startnota goed voor de uitwerking van een ‘unieke omgevingsvergunning’. Die omgevingsvergunning integreert de steden-bouwkundige vergunning en de milieuvergunning. Intussen werd ook een aantal minder ingrijpende aanpassingen aan sectorale regelgeving goedgekeurd die moeten bijdragen tot een versnelde realisatie van investeringsprojecten.

⁹ Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investe-ringsprojecten: Sneller door Beter. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10*, nr. 395/2).

¹⁰ Zie: Gedachtewisseling over de nota van de Vlaamse Regering ‘Visienota Versnellen van investerings-projecten’. Verslag namens de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten uitgebracht door de heren Sas van Rouveroy en Dirk de Kort (*Parl. St. VI. Parl. 2010-11*, nr. 858).

De afgelopen jaren werden voor een aantal Vlaamse projecten al landmeters-experts ingeschakeld. Bepaalde lokale overheden deden de voorbije jaren ook een beroep op landmeters-experts. In het kader van de uitvoering van module 13-projecten (aanleg fietspaden langs gewestwegen door gemeenten) kunnen gemeenten die voorbereidende werkzaamheden op zich nemen en vallen de kosten hiervoor onder de gesubsidieerde kosten van de module. Dat moet de aanleg van fietspaden langs gewestwegen versnellen.

In overleg met de federaties van landmeters-experts en de Patrimoniumdiensten is nu een typebestek opgesteld dat binnen de Vlaamse overheid wordt verspreid en ter beschikking wordt gesteld van gemeentebesturen.

Ten slotte zal men, in overleg met de federale overheid en de andere gewestregeringen, onderzoeken hoe de federale regelgeving kan worden aangepast om de onteigeningen te versnellen en de onteigeningsprocedures in te passen in het verbeterde proces voor investeringsprojecten.

2.5.2. *Mobiliteit tegen de juiste prijs*

Conform de beslissing van de Vlaamse Regering van februari 2010 werd een ambtelijk coördinatieplatform Duurzame Mobiliteit opgericht, samen met een politiek bestuurscomité onder leiding van de minister. Vier projecten zijn aan beide organisaties toegewezen: de kilometerheffing, de hervorming van de verkeersbelasting, de vergroening BIV door bonus-malus en de eigen inning van verkeersbelasting (gerealiseerd).

Begin 2011 werd een akkoord bereikt met de andere gewesten om samen een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting en een wegenvignet voor personenwagens en kilometerheffing voor vrachtwagens uit te werken tegen 2013. Dat akkoord werd op 21 januari door de Vlaamse Regering bekrachtigd.

In juli 2011 werd de consultancyopdracht gegund om de intergewestelijke overlegorganen te begeleiden bij de uitwerking van het DBFMO-bestek. Met dat bestek zal een service-provider benoemd worden die zal instaan voor de invoering binnen de drie gewesten van de kilometerheffing en van het wegenvignet.

Na de validatie van het ontworpen systeem, zal, in overleg met de drie gewesten, een eerste toetsing met de markt plaatsvinden in het eerste kwartaal van 2012. Met die consultatie zal nagegaan worden of de voorgestelde oplossing haalbaar is inzake complexiteit, kost en planning. Het definitieve ontwerp zal dan in het DBFMO-bestek worden uitgewerkt. Tenslotte zal ter ondersteuning van de uiteindelijke oplossing de nodige regelgeving uitgewerkt worden.

De vergroening van de BIV voor particulieren werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering en momenteel worden de opmerkingen van de Raad van State verwerkt, meldt minister Crevits.

De nieuwe BIV moet in werking treden vanaf het aanslagjaar 2012. Het uitwerken van een voldoende sturende variabilisering van de jaarlijkse verkeersbelastingen is eveneens gepland voor 2012, zonder dat dit leidt tot minder inkomsten. Sociaal verantwoorde correcties blijven mogelijk. Aangezien de herziening van de verkeersfiscaliteit ook betrekking heeft op voertuigen van ondernemingen, zijn samenwerkingsakkoorden met de andere gewesten noodzakelijk. Het is de bedoeling om, rekening houdend met het gezamenlijk project in het kader van de kilometerheffing en het wegenvignet, die zaken in een globaal akkoord te regelen. Het overleg met de andere gewesten loopt door.

2.5.3. *Efficiëntie*

Met betrekking tot de voorgenomen optimalisatie van de werking van de mobiliteitsconvenants verwijst de minister naar de recente bespreking in de commissie van het ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1275/2*).

De minister kondigt een ontwerp van Scheepvaartdecreet aan dat een transparant regelgevend kader zal bieden om de binnenvaart te ondersteunen. Met het ontwerp van Wegen-decreet wordt een eenduidig decretaal kader gecreëerd voor bepaalde wegnormen en inrichtingsplannen. De analysefase voor het opstellen van het ontwerp van Wegendecreet is afgerond.

De gewenste verruiming van de beleidsautonomie van Vlaanderen die de minister in haar vorige beleidsbrief beschreef¹¹, acht zij onverminderd noodzakelijk. De Vlaamse overheid dringt aan op een homogenisering en coherentie van de verkeers-, binnenvaart- en maritieme reglementering. Bij de overheveling van extra bevoegdheden is het belangrijk dat zowel de normering, het toezicht en de handhaving hierop eenduidig door de Vlaamse overheid kunnen worden aangestuurd. De administratie bereidt de mogelijke verruiming van de beleidsautonomie voor, zodat een efficiënt organisatorisch en juridisch kader ontstaat dat een antwoord kan geven op de uitdagingen van morgen.

In overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel is een eenduidige allocatie van bevoegdheden aan het gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau nodig. De Vlaamse Regering keurde op vrijdag 8 april 2011 het witboek Interne Staatshervorming goed. Met de hervorming van de mobiliteitsconvenants schuift het zwaartepunt op in de richting van het lokale niveau. Zo zullen de steden en gemeenten meer inspraak krijgen en actief betrokken worden bij het beleid van De Lijn. De provinciale bevoegdheden met een grondgebonden karakter werden afgebouwd. Zo werden de provinciale wegen overgedragen naar het gewestelijk of gemeentelijk niveau.

2.5.4. *Mobiliteit en het verenigingsleven*

In 2011 gaf minister Crevits met het project Verenigingen voor Verkeersveiligheid ondersteuning aan lokale initiatieven van het middenveld. Vorig jaar vormden de senioren- en sportverenigingen de doelgroepen. Vanaf dit jaar willen de verkeers- en mobiliteitsverenigingen ook samenwerkingsverbanden aangaan met de sociaal-culturele sector.

Voorts wil de minister doelgroepgerichte initiatieven en projecten stimuleren die de participatie op lokaal vlak bevorderen. De betrokkenheid van het middenveld, bewonersgroeperingen en andere actoren is essentieel om vanuit die basis mee te werken aan een draagvlak voor meer veilige en duurzame mobiliteit.

Ook volgend jaar zal met Komimo worden samengewerkt om de Week van de Mobiliteit 2012 gestalte te geven. De Week van de Mobiliteit heeft een uitgesproken participatief en mobiliserend karakter. Met verschillende actiemodellen werden er tijdens de editie 2011 niet minder dan 600 lokale acties op touw gezet.

3. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur

Minister Crevits gaat nu over tot het aspect ‘hardware’ van haar mobiliteitsbeleid: de infrastructuur. Ook die wil zij performant. Zij ziet twee grote onderdelen: het vervoersnetwerk en de economische poorten (zee- en luchthavens).

¹¹ *Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 736/1, p. 61.*

3.1. De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen

3.1.1. Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden

Een goed onderhouden wegennet:

Minister Crevits herhaalt dat het Agentschap Wegen en Verkeer tegen 2015 de achterstand inzake het structureel onderhoud op autosnelwegen zal wegwerken. Om de hinder voor de weggebruiker te beperken opteert AWV ervoor om grotere trajecten aan te pakken. Zo werden in 2011 grote herstellingswerken uitgevoerd op de E17, de E313/E34, het viaduct van Vilvoorde (R0) en de N49. In 2011 werden er voor ongeveer 170 miljoen euro werken in het kader van structureel onderhoud uitgevoerd. Dat investeringsritme wil de minister minstens behouden.

Voor investeringen in wegen en fietspaden is daarenboven 1.701.000 euro extra beleidskrediet geboekt en een indexverhoging van 8.144.000 euro, samen 9.845.000 euro. Daarnaast is er vijftientig miljoen euro bijkomend betaalkrediet.

De ontwikkeling van een PMS (pavement management system) is aan de gang. Dat wegdekbeheersysteem wordt in eerste instantie ontwikkeld voor het autosnelwegennet. Een eerste versie van het PMS geïnstalleerd voor de autosnelwegen zal eind 2011 beschikbaar zijn.

Het Vlaamse wegennet heeft de afgelopen winter veel winterschade opgelopen. Om die schade snel te kunnen herstellen is er voor de winter 2010-2011 voor het eerst een opdracht uitgeschreven om tijdens de winter herstellingen uit te voeren met warm asfalt in plaats van koud asfalt. Ook voor de komende winter werd een dergelijke opdracht uitgeschreven.

De administratie voert regelmatig inventarisaties en inspecties van de wegverlichting uit. Verlichtingspalen worden continu nagekeken, zowel steekproefsgewijs door werftoezichers, als structureel bij onderhoud door onderhoudsaannemers. Er wordt een planning met betrekking tot de timing en het budget opgesteld om verouderde installaties te vernieuwen in 2011-2012. Een verlichtingspaal zal nooit zomaar vervangen worden; de noodzaak tot vervanging wordt in het kader van de lichtvisie (het Lichtplan) nagekeken.

Winterdienst:

Het Winteractieprotocol (WAP) werd grondig getest tijdens de winterperiode 2010-2011 en dat resulteerde in een betere verkeersdoorstroming bij sneeuw en gladheid. In het voorjaar van 2011 werd het WAP met de diverse partijen geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd.

AWV besteedt veel aandacht aan de problematiek van het zouttekort bij aanhoudende extreme winterse omstandigheden. Dit wordt aangepakt met zuinig zoutgebruik en grotere opslagcapaciteit. Bijzondere aandacht gaat naar het sneeuwvrij maken van fietspaden op hoofd fietsroutes in samenwerking met de lokale besturen. AWV bereidt (proef)projecten voor om op fietspaden sneeuw te ruimen en te pekelen in één passage.

Voor de winterdienst, het optimaliseren van de belijning en de reflectoren en het gewoon onderhoud van de wegen is 5.000.000 euro extra beleidskrediet ingeschreven. Er is eveneens een indexstijging ten bedrage van 1.698.000 euro.

Capaciteitsuitbreiding en missing links wegwerken:

De minister wil werk blijven maken van de nog ontbrekende maar noodzakelijke schakels in het wegennet, de zogenaamde missing links, en enkele bottlenecks. Ook belangrijke ringwegen staan op het programma.

Het project Noordelijke ontsluiting van de luchthaven van Zaventem zal in 2012 gerealiseerd zijn. Minister Crevits noemt het een enorm project. Het budget in 2012 bedraagt hiervoor 4,6 miljoen euro.

Voor het project Noord-Zuidverbinding Kempen (N19 tot E313 Kasterlee) is Via-Kempen aangesteld als voorkeursbieder. de voorbereidende werken zijn in uitvoering.

Ook voor het project R4-Zuid zitten de onderhandelingen in een eindfase. De realisatie kan starten in 2012.

Voor de A11 Havenrandweg en de Noord-zuidverbinding in Limburg zijn de onderhandelingen gestart. De eerste fase van de plan-MER N60 in Ronse zit in de laatste fase. Op basis van deze eerste fase zal het tracé kunnen worden gekozen.

Een aantal andere missing links wordt klassiek gefinancierd. Zo is de omvorming van het knooppunt in Lummen bijna afgewerkt. Het ombouwen van de A12 Boom-Brussel tot snelweg, de A8 in Malle, de N8 Ieper-Veurne en de N31 in Brugge zijn enkele missing links waar in 2011 belangrijke stappen werden gezet in de voorbereiding.

De Masterplan 2020-projecten (Antwerpen) zoals de R11, de R4, de verbinding in het Waasland en de N49 zijn uitgebreid aan bod gekomen bij de eerste voortgangsrapportage in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 10 november 2011¹².

Minder hinder en optimale afstemming wegenwerken:

Het Agentschap Wegen en Verkeer bepaalt na overleg met het Verkeerscentrum en het Coördinatiepunt Wegenwerken (CPW) de meest aangewezen minderhindermaatregelen. Voor de meest hinderlijke projecten voert AWV, naast het gewone driemaandelijks overleg met de protocollenden, een apart overleg. Voor het structureel onderhoud op de E17 en op de E34 en voor de werken aan het viaduct te Vilvoorde was er een overleg met de protocollenden. Mede door de intensieve informatiecampaagnes rond die werven bleef de hinder al bij al beperkt.

Waar mogelijk zal bij werkzaamheden optimaal gebruik worden gemaakt van dynamische sturingssystemen met mobiele borden of van het intussen uitgebreide netwerk van vaste informatieschermen op de portieken boven de weg. AWV zal voor werken met grote hinder systematisch de mogelijkheden onderzoeken om realtime informatie aan te bieden.

AWV doet bijzondere inspanningen om de hinder tot het strikte minimum te beperken, bijvoorbeeld door een werkregime van zeven dagen op zeven en vierentwintig uur op vierentwintig in te voeren, door een goede planning, en door een doordachte fasering en uitvoeringswijze.

Dankzij een nieuwe informaticatool kan AWV omleidingen en faseringen van werken publiceren op de website van het Coördinatiepunt Wegenwerken. De databank bevat ook informatie over werken op gemeentewegen. Op basis van die gegevens en afspraken tussen de verschillende opdrachtgevers, worden de werken beter op elkaar afgestemd en kon de hinder worden beperkt.

Het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) heeft een minderhinderdraaiboek opgesteld voor alle wegen. De aanbevelingen gaan uit van een minderhindertoets: een checklist voor elk soort weg. AWV zal de aanbevelingen uit het minderhinderdraaiboek van het VIM verfijnen en implementeren.

¹² *Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 63/6.

Nevenbedrijven:

Dit jaar en volgend jaar worden een aantal concessies voor nevenbedrijven vernieuwd en komt er een volwaardige dienstzone in Zolder-Zonhoven (E314).

In de grenszones komen er in Postel (E34), Rekkem (E17) en Westkerke (E40) bewaakte vrachtwagenparkings. De exploitatie van die parkings zal worden uitbesteed. Een aantal andere sites zal heraangelegd worden.

3.1.2. *Fiets- en voetpaden*

Minister Crevits wil meer fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) als uitgangspunt. In 2011 heeft zij voor het eerst een meerjareninvesteringsprogramma fietsinvesteringen goedgekeurd: het IFI 2011-2014. Dat meerjarenprogramma heeft als voordeel dat er meer zekerheid is over toekomstige investeringen, inclusief reserveprogramma, zodat alle beschikbare kredieten effectief worden benut.

Het nieuwe fiets-GIS werd in het najaar 2011 voorbereid. De gegevens in de databank zullen jaarlijks worden geactualiseerd; zo zal de uitbreiding van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk nauwgezet kunnen gevolgd worden.

De convenantprocedure voor fietspaden wordt opnieuw uitgetekend. Daarbij komt de nadruk van het overlegmodel op het niveau van de GBC te liggen. Ook de subsidieregeling wordt herzien. Het Vlaamse Gewest zal meer fietspaden langs gewestwegen zelf aanpassen of aanleggen. Gemeenten blijven nog altijd een belangrijke partner om een aaneensluitend fietsnetwerk te creëren. Het zwaartepunt van hun werkzaamheden zal echter meer en meer komen te liggen op Fietsfondsprojecten langs gemeentewegen.

Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart blijven investeren in de aanleg, het vernieuwen en het onderhoud van jaagpaden. Die jaagpaden zijn vaak ook belangrijke fietsverbindingen.

In september 2011 vond het derde Fietscongres plaats dat de laatste ontwikkelingen op het vlak van het fietsbeleid in Vlaanderen presenteerde. Op dat derde Fietscongres werd de verkiezing van een Fietsstad en Fietsgemeente 2012 aangekondigd. De kandidaatstelling zal in het najaar van 2011 plaatsvinden.

De minister streeft ook naar meer kwaliteit voor de fietspaden. In 2011 werden opnieuw alle fietspaden geïnspecteerd. De inspecteurs letten onder meer op problemen met waterafvoer, begroeiing, obstakels, lokale en globale oneffenheden en gebreken in de lengte. Tenslotte werd ook de veiligheid van de fietspaden beoordeeld.

Het proefproject met vijf trillingsmeetfietsen, uitgevoerd door de Fietzersbond, werd in 2011 met succes afgeroeid. De kwaliteit, het comfort en de veiligheid van 1300 km fietspaden in 16 proefgemeenten werd gemeten. Vooral op het vlak van trillingscomfort lagen de meetwaarden te laag. Nieuwe richtlijnen in het Vademecum Fietsvoorzieningen en de sensibilisering van wegbeheerders en aannemers moeten verbetering brengen.

Het Meldpunt Fietspaden registreerde in 2010 1607 meldingen. In 78,1% van de gevallen volgde een reactie van de wegbeheerder (gemeente of gewest).

Onder meer de lokale overheden zullen de vijf meetfietsen kunnen gebruiken om de kwaliteit van alle fietspaden op hun grondgebied te meten. Het Vademecum Fietsvoorzieningen zal in 2012 worden geactualiseerd en uitgebreid met een onderdeel over het uitvoeren van comfortmetingen. Op basis van recent gepubliceerde fietsongevallenanalyses zullen een aantal richtlijnen verfijnd worden.

In samenwerking met de provincie Vlaams-Brabant en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werd een studie voor de realisatie van een FietsGEN gestart. Ondertussen worden concrete fietsprojecten gerealiseerd en werden samenwerkingsovereenkomsten afgesloten om enkele missing links in de fietsverbindingen tussen Vlaanderen en Brussel op te lossen.

Minister Crevits noemt de fiets een belangrijke schakel in de duurzame mobiliteitsketen. De fiets heeft veel mogelijkheden als voor- en natransportmiddel bij het openbaar vervoer. Vandaar de aandacht van de minister voor het aspect comodaliteit fiets-openbaar vervoer. Fietspunten stimuleren het gebruik van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer door fietsdiensten aan te bieden in de directe omgeving van drukke mobiliteitsknopen.

Voorts stimuleert de minister de comodaliteit fiets-openbaar vervoer door de aanleg van fietsenstallingen aan haltes van de Lijn en de ondersteuning van de fietsprojecten Velo (Antwerpen) en Blue Bike (NMBS). Hiervoor wordt 100.000 euro vrijgemaakt. Minister Crevits verwijst ook naar de beheersovereenkomst van De Lijn¹³; daarin is opgenomen dat 95% van de hoofdhalttes wordt uitgerust met fietsvoorzieningen.

3.1.3. Openbaar vervoer

De minister verklaart de uitbouw van het netwerk van openbaar vervoer te willen voortzetten. Wat betreft de tram- of lightrailprojecten in alle provincies herinnert zij aan de gedachtewisseling over de vertrammingprojecten van De Lijn¹⁴ in de commissievergadering van 23 en 30 juni 2011.

In 2011 werden de verschillende tram- en sneltramprojecten uit de Mobiliteitsvisie 2020 onderzocht op hun vervoerskundige meerwaarde en financiële haalbaarheid. In de provincie Antwerpen werd voor Brabo II op 23 september 2011 een beslissing door de Vlaamse Regering genomen en die zal uitgewerkt worden in 2012. De tramprojecten in de Antwerpse regio maken allen deel uit van het Masterplan 2020 en komen uitgebreid aan bod tijdens de voortgangsrapportage¹⁵.

Voor Limburg werd op 23 september 2011 door de Vlaamse Regering een principiële keuze gemaakt voor een elektrische tram tussen Hasselt en Maastricht.

Wat Vlaams-Brabant betreft: de streefdatum voor de oplevering van het plan-MER voor de vier prioritaire tramlijnen in Vlaams-Brabant is vastgelegd in het voorjaar van 2013. Op dat moment is er een beter zicht op het traject, de haltes en de haalbare snelheid, waarna men de project-MKBA kan starten.

In Oost-Vlaanderen worden voor het tweede deel van het Kobra-project de tramsporen in de Cataloniëstraat doorgetrokken in de Belfortstraat, die moet heraangelegd worden. De start van de spoorwerken is voor februari 2012. De tramlijnen 21 en 22 worden doorgetrokken tot in Zwijnaarde. De start van de werken is volgens de huidige planning te verwachten in het najaar van 2012. Om in de toekomst nieuwe projecten te kunnen uitvoeren staan volgende studies op stapel: the Loop (Flanders Expo), tramverlenging UZ Gent, tram- of trolleyverbinding lijnen 3 en 7, en Muide-Dok.

Voor de tramlijn Koksijde-Veurne, West-Vlaanderen, zal in 2012 op basis van het schetsontwerp een stedenbouwkundige studie worden uitgevoerd en worden voorontwerp en

¹³ Zie: Gedachtewisseling over het ontwerp van beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en de VVM - De Lijn. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de dames Annick De Ridder en Karin Brouwers (*Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 878/1, p. 35).

¹⁴ Gedachtewisseling over de vertrammingprojecten van De Lijn. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heer Jan Roegiers en mevrouw Marleen Van den Eynde (*Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 1299).

¹⁵ *Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 63/6.

ontwerp gemaakt in voorbereiding van het bestek. De project-MER-procedure start eind 2011 met het oog op een definitieve goedkeuring van het MER eind 2012. Eind 2012 zal de MKBA afgewerkt worden en zal de projectnota besproken worden op GBC en PAC. Een haalbaarheidsstudie in samenwerking met de NMBS-groep voor een snelle spoorverbinding (lightrail of 'lightrain') Brugge-Zeebrugge gaat in 2012 van start.

Voorts wil minister Crevits het openbaarvervoersnetwerk verder uitbouwen door de voorstadsnetten te versterken, een snelbussennetwerk te organiseren, de stationsomgevingen aan te pakken en gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen te stimuleren.

De interne studies om de voorstadnetten van Antwerpen en Gent te versterken in samenhang met de tramprojecten zijn lopende. De toekomstige structuur voor het openbaarvervoersnetwerk van De Lijn in de omgeving van Leuven werd uitgetekend. Ook de (voor) stadsnetten van de stedelijke gebieden Aalst, Sint-Niklaas, Dendermonde, Brugge, Oostende, Kortrijk en Roeselare liggen ter studie.

In 2011 werd het nieuwe snelbusconcept uitgewerkt na intensieve interactie tussen de klant en een multidisciplinair team van De Lijn. Dit lijnvoeringsconcept is in eerste instantie gericht op woon-werkverkeer en wil automobilisten aantrekken. Cruciaal in het concept is de goede doorstroming voor de bus. De noodzakelijke doorstromingsmaatregelen, aanpassingen aan halteaccommodatie en ingrepen met betrekking tot P+R's worden in kaart gebracht.

De stationsomgevingen noemt minister Crevits belangrijke plaatsen in het stedelijk weefsel. Het zijn overstapplaatsen van het ene vervoermiddel naar het andere, waardoor multimodale polen worden gecreëerd. Ze zijn de logische locaties om wonen, werken, winkelen, ontspannen en verplaatsen te combineren.

De Lijn wil dat haar klanten zich kwaliteitsvol kunnen verplaatsen van deur tot deur, over een keten van verplaatsingen waarbij telkens het geschikte vervoermiddel hoort. De Lijn participeert daarom in Cambio, autodelen in Vlaanderen. Op steeds meer plaatsen in Vlaanderen zijn Cambiovoertuigen beschikbaar. De Cambioprojecten in Oostende en Turnhout werden halverwege 2011 aan de geplande evaluatie onderworpen. Afhankelijk van die evaluatie zal er nagegaan worden in welke mate Cambio ook levensvatbaar kan zijn in kleinere steden. Ondertussen werd Cambio ook al gestart in de steden Sint-Niklaas en Genk. De Lijn wil Cambioklanten laten gebruikmaken van het eengemaakt vervoerbewijs, zoals dat ook mogelijk is met de MOBIB-kaart in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

3.1.4. Waterwegennetwerk

Een verdere uitbouw van het waterwegennet moet er volgens minister Crevits voor zorgen dat het goederenvervoer op de Vlaamse waterwegen veilig en vlot blijft draaien. Zij wil dat er een comodaliteit ontstaat met meer mogelijkheden voor transport over het water. De binnenvaartsector moet ondersteund worden.

De meest in het oog springende projecten in uitvoering zijn hier het Seine-Schelde-project, de modernisering en verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, de verhoging van de spoorbruggen over de Nete en de modernisering van het Zeekanaal Brussel-Schelde. Voor andere projecten zijn voorbereidende studies uitgevoerd en MER's gemaakt. Zo worden studies uitgevoerd voor een betere bevaarbaarheid van de Zeeschelde tussen Gent-Brugge en Melle, de opwaardering van de Dender, de vergroting van sluiscapaciteit van het Albertkanaal, de vergroting van de vaar- en schutcapaciteit op het kanaal Bocht-Herentals en drie nieuwe sluizen op de Bovenschelde. Voor een aantal van die projecten wordt het vervolgotraject ingezet door het uitvoeren van MER's.

Voor het project Seine-Schelde West is er de beoordeling op hoofdlijnen van de technische, economische, landschappelijke, ruimtelijke, ecologische en financiële aspecten tegen begin volgend jaar.

Een goed onderhoud van het bestaande netwerk acht de minister zo mogelijk nog belangrijker. Voor het onderhoud van oevers, kaaimuren, sluizen, bruggen en duikers hebben de waterwegbeheerders ook in 2012 in hun investeringsprogramma's aanzienlijke bedragen opgenomen om de bedrijfszekerheid en stabiliteit van de infrastructuur te verzekeren. Om op grote vaarassen de diepgang te verzekeren werd gebaggerd op plaatsen die snel aanslibben. De aanslibbingen door de wateroverlast van november 2010 zijn in het voorjaar weggebaggerd. Gezien de beperkte budgetten wegen de waterwegbeheerders zorgvuldig af waar baggerwerken bij voorkeur worden uitgevoerd.

Kaaimuren zijn voor de minister als het ware de op- en afritten van de waterweg, die het mogelijk maken om goederen te laden en te lossen. De aanleg ervan vergt evenwel belangrijke investeringen die voor bedrijven een drempel vormen om van de waterweg gebruik te maken. De waterwegbeheerders hebben de pps-regeling voor de bouw van kaaimuren consequent verder toegepast. De jaarlijkse evaluatie van het project toont aan dat in 2010 ongeveer 775.000 vrachtwagenritten konden worden vermeden dankzij de kaaimuren die momenteel worden gebruikt. Eind 2010 gaf de Europese Commissie aan de Vlaamse overheid de toestemming om de pps-regeling tot 2016 voort te zetten.

3.1.5. Veilige infrastructuur

De afgelopen jaren zijn extra budgetten vrijgemaakt om de meest dringende infrastructuurele knelpunten weg te werken. Op basis van de toenmalige ongevalstatistieken werd een lijst van 800 gevaarlijke punten opgesteld. Heel wat van die gevaarlijke punten werden ondertussen weggewerkt. De overblijvende gevaarlijke punten worden de volgende jaren weggewerkt. Het FFEU financiert de verdere afwerking van het project. Daarvoor heeft AWW eind 2010 een bedrag van honderd miljoen euro ter beschikking gekregen, dat tegen eind 2011 wordt verhoogd met 92 miljoen euro. Voor 2012 wordt het definitieve bedrag bepaald bij de budgetcontrole na overheveling van de kredieten van 2011.

De minister voegt eraan toe dat ook met de eigen budgettaire middelen in 2012 gevaarlijke punten worden aangepakt.

Voor de veiligheid van de motorrijders zijn in 2011 op prioritaire locaties extra beschermplanken geplaatst bij vangrails in de buitenkant van scherpe bochten, dicht bij de rand van de rijweg.

Vanaf 2012 zal het Agentschap Wegen en Verkeer de procedures van het decreet en besluit van de Vlaamse Regering omtrent het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur integreren in zijn bedrijfsprocessen.

3.2. De economische poorten: zeehavens en luchthavens

3.2.1. Multimodale terminals waterwegen

Met de ontwikkeling van een netwerk van regionale overslagcentra (de zogenaamde ROC's) willen de waterbeheerders goederenstromen bundelen en de goederenstromen die met de binnenvaart kunnen worden vervoerd verder diversifiëren. Het is de bedoeling om een dergelijk ROC te ontwikkelen in Aalst, Aalter, Beerse, Gent, Kampenhout en Sint-Pieters-Leeuw.

De initiatieven en projecten van het Economisch Netwerk Albertkanaal worden eveneens voortgezet.

De waterwegbeheerders blijven actief op zoek gaan naar bijkomende opportuniteiten voor watergebonden bedrijventerreinen en ‘inland’ terminals.

Het beleidsdomein MOW ziet erop toe dat het concept ‘extended gateways’ wordt meegenomen bij de implementatie van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, en dat de logistieke hotspots ruimtelijk verankerd worden in de planningsprocessen zoals bij de opmaak van het Beleidsplan Ruimte.

Het concept van grotere ‘inland containerhubs’ wint de laatste jaren duidelijk aan belang. De containervolumes nemen toe en aan de containerterminals in de zeehavens ontstaat congestie door de schaalvergroting van de schepen. Minister Crevits vindt het belangrijk dat Vlaanderen deel uitmaakt van het netwerk van (mega)hubs dat in Europa aan het ontstaan is. Daarom wil zij een goed doordachte strategie van hinterlandhubs voor spoor en binnenvaart ontwikkelen.

3.2.2. *Zeehavens versterken*

Het belang van een goede maritieme bereikbaarheid van de Vlaamse zeehavens acht de minister genoegzaam bekend. Gezien de natuurlijke sedimentatie in de vaarpassen van de Noordzee, de Schelde, en de havens is het uitvoeren van baggerwerken onontbeerlijk. Jaarlijks wordt bijna 150 miljoen euro geïnvesteerd in onderhoudsbaggerwerken. Die hoge prijs maakt een nauwgezet, kostenefficiënt beleid noodzakelijk. Dat vraagt een tweesporenbeleid. Enerzijds moet men doelgericht baggeren voor het onderhoud van de vaardieptes en anderzijds moet men investeren in studies om de oorzaken van de aanslibbing aan te pakken. Met de projecten Callemansputte en Amoras zijn er mogelijkheden voor de verwerking van baggerspecie.

Minister Crevits wil ook voldoende grote sluizen. Daarom werd op 25 februari 2011 de nv Vlaamse Havens opgericht. De nv krijgt de taak om de uitbreiding van de maritieme toegangswegen tot de havengebieden van Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Gent voor te bereiden en te coördineren. De nv zal een dochteronderneming oprichten voor elke nieuwe zeesluis die moet worden gerealiseerd en is verantwoordelijk voor de financiering van de projecten. De vennootschap werd opgericht met een kapitaal van zestig miljoen euro. Het Vlaamse Gewest bracht bij de oprichting vijftien miljoen euro in.

Op 4 juli 2011 heeft de nv Vlaamse Havens samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een dochtervennootschap opgericht voor de bouw en oplevering van de Deurganckdoksluis. De voorbereidende werken zijn ondertussen gestart.

Ondertussen worden het SHIP-project (Zeebrugge) en de sluis in Terneuzen verder voorbereid. De project-MER-procedure voor het SHIP-project zal in 2012 worden afgerond. Het is de bedoeling om de planstudiefase voor de sluis in Terneuzen voor het einde van deze legislatuur af te werken. Dat moet uitmonden in een nieuw verdrag tussen Vlaanderen en Nederland, zodat de bouw van de nieuwe zeesluis in Terneuzen kan starten.

Voor de maritieme toegang zijn voor 6.482.000 euro bijkomende kredieten ingeschreven. Voor de start van de exploitatie van Amoras is 35 miljoen euro bijkomend betaalkrediet vrijgemaakt.

3.2.3. *De werking van de luchthavens*

Wat de luchthavens betreft, verklaart minister Crevits dat de instandhouding van de basisinfrastructuur ook na de beheershervorming een taak van het Vlaams Gewest blijft. Het Vlaams Gewest blijft, als aandeelhouder van de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (LOM's), verantwoordelijk voor de basisinfrastructuur en het behoud van het ICAO-certificaat. Na oprichting van de LOM's zal de Vlaamse overheid ook op de Luchthaven

Kortrijk-Wevelgem investeren in de basisinfrastructuur, zodat ook deze luchthaven op termijn volledig voldoet aan de geldende ICAO-verplichtingen.

De LOM's, die in 2012 opgericht worden, krijgen de nodige financiële middelen om de noodzakelijke infrastructuurwerken uit te voeren. In 2012 zal het nodige budget vrijgemaakt worden om de LOM's te kapitaliseren. Voor elke luchthaven wordt een private luchthavenexploitatie maatschappij (LEM) aangetrokken. Die LEM zal de commerciële uitbating overnemen. De mededingingsprocedures die moeten leiden tot de selectie van de geschikte LEM-partners, is lopende. Het dossier bevindt zich momenteel in de onderhandelingsfase. Begin 2012 zullen de geselecteerde kandidaten een finale offerte indienen, waarna de opdracht medio 2012 gegund wordt.

Op de mensen die op de luchthavens werken, zal de beheershervorming uiteraard een belangrijke weerslag hebben. Om het personeel voldoende te informeren, werden in juni 2011 toelichtingssessies georganiseerd op de luchthavens van Antwerpen en Oostende. Ook in 2012 komen er informatiesessies. Tijdens het aanbestedingsproces wordt over het personeelsdossier regelmatig overlegd met de vakbonden.

De luchthaven van Zaventem is een belangrijke economische poort voor Vlaanderen. Het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling (START) voor de luchthaven van Zaventem wordt verder uitgewerkt onder meer om de bereikbaarheid van de luchthaven en de luchthavenregio te verbeteren. In 2012 komt er een sociaal-economische studie die de kosten en baten van de nachtvluchten op de luchthaven van Zaventem in kaart brengt.

De geraamde exploitatiesubsidies voor de DAB Luchthaven Antwerpen en de DAB Luchthaven Oostende-Brugge blijven constant ten opzichte van de voorgaande jaren. De exploitatiesubsidie voor de DAB Luchthaven Antwerpen bedraagt 2.591.000 euro, die voor de DAB Luchthaven Oostende 5.514.000 euro. Ook voor de investeringssubsidies voor de luchthavens Antwerpen en Oostende wordt uitgegaan van ongewijzigd beleid. Die subsidie bedraagt voor de DAB Luchthaven Antwerpen 2.466.000 euro, en voor de DAB Luchthaven Oostende 2.908.000 euro. De exploitatiesubsidie voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt aangewend als vergoeding. De hoogte van deze vergoeding blijft, op een indexaanpassing na, constant ten opzichte van 2011 en bedraagt 795.000 euro.

4. Openbare werken meer dan mobiliteit

Minister Crevits legt uit dat haar bevoegdheid van openbare werken niet allen mobiliteit maar ook andere aspecten betreft: duurzaam kustbeheer, integraal waterbeleid, beheersen van waterkwantiteit en multifunctionaliteit.

4.1. Duurzaam kustbeheer

4.1.1. Multifunctionaliteit van de kust

De minister zegt speciale aandacht te besteden aan het multifunctionele karakter van de kust. Bij het uitvoeren van werken en het beheer van het patrimonium worden daarom steeds inspanningen geleverd om de zeewerende functie met de verschillende andere functies te combineren. Zij verwijst hier bijvoorbeeld naar de zeedijkrenovaties, de investeringen in veren in Oostende en Nieuwpoort, de kustjachthavens, de herinrichting van duingebieden en badstrandverhogingen. Ook het project uitbreiding Nieuwpoort kadert in de multifunctionele benadering. Het project moet de rechteroever van Nieuwpoort ontwikkelen om de rol van de haven als prestigieuze Noord-Europese jachthaven te versterken.

4.1.2. Veiligheid tegen overstromingen

Het beschermen van de kust tegen overstromingen blijft een van de grote prioriteiten. Het Masterplan Kustveiligheid werd besproken met alle kustgemeenten om hun visie en eventuele input van middelen te integreren in een finaal masterplan. Op 10 juni 2011 keurde de Vlaamse Regering het masterplan goed. Het masterplan is essentieel om de Vlaamse kust en de kusthavens op een minimaal veiligheidsniveau van een duizendjarige superstormvloed te kunnen brengen en zal tussen 2011 en 2015 gefaseerd in uitvoering worden gebracht. In het najaar 2011 startten de eerste zandsuppleties in de zwakke zones De Haan-Wenduine, De Panne centrum, Sint-Idesbald en Koksijde centrum.

Op 15 september 2011 startten de werken in Koksijde en op 17 oktober 2011 in De Panne (strandsuppleties). In het najaar starten de werken in Wenduine en De Haan. Voor het volledige overzicht verwijst de minister naar haar beleidsbrief. De verdere optimalisatie van het Masterplan Kustveiligheid vergt technische studies. Die werden in 2011 begonnen.

Ook het ‘Openbare Werken Plan’ Oostende en het Zwinproject zijn twee belangrijke projecten in het kader van de kustverdediging. Voor het Zwinproject wordt in samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij overleg gepleegd met de eigenaars en pachters die gronden bezitten of bewerken in het uitbreidingsgebied voor het Zwin. In 2011 zijn de flankerende maatregelen gestart voor de getroffen pachters en is begonnen met de aankoop van de gronden onder de nieuw te bouwen dijk.

In het kader van het masterplan Kustveiligheid is voor 2.880.000 euro extra beleidskrediet begroot.

4.1.3. Vlaamse Baaien 2100

Het project Vlaamse Baaien betreft de ontwikkeling van een langetermijnvisie voor kustbeheer en -ontwikkeling waarvan de invulling in eerste instantie nauw samenhangt met de doelstellingen van het beleidsdomein MOW. In het project Vlaamse Baaien wordt vanuit vier vragen vertrokken. 1. Hoe kunnen we omgaan met de verandering van het klimaat tot 2100? 2. Hoe kan de natuur opnieuw meer ruimte krijgen? 3. Hoe kan de kustzone in de toekomst aantrekkelijker gemaakt worden voor toeristen en bewoners? 4. Hoe moeten we omgaan met de ontwikkelingen van de jachthavens van Nieuwpoort en Blankenberge, en van de havens van Oostende en Zeebrugge?

Het project wordt gefaseerd aangepakt. Pakket 1 – het Masterplan Kustveiligheid – is het basispakket. Pakket 2 omvat de opstelling van een masterplan met een langetermijnvisie voor het projectgebied en pakket 3 is een innovatief onderzoekstraject om de haalbaarheid van de overige projecten in beeld te brengen.

In 2011 werd de projectstructuur uitgetekend. Alle werkgroepen binnen de structuur zijn operationeel en werken aan het tot stand komen van het onderzoeksproject. De belangrijkste doelstelling is om tegen 2014 een onderbouwd en gedragen masterplan uit te werken. Daarvoor zullen alle deelprojecten in de periode 2011-2012 grondig worden doorgelicht. In 2012 zullen de prioriteiten kunnen worden vastgelegd, en de leemtes in de kennis zullen dan gedetecteerd zijn. Nadien wordt, bij voorkeur samen met de bedrijfswereld, een onderliggend wetenschappelijk onderzoeksprogramma uitgewerkt om de leemtes op te vangen.

4.2. Integraal waterbeleid

Verschillende diensten van het beleidsdomein MOW vervullen hun rol binnen het integraal waterbeleid door hun vertegenwoordiging in de Coördinatie Commissie Integraal Waterbeleid (CIW) en door het toepassen van de principes van geïntegreerd waterbeleid

bij het beheer van de waterwegen. Voor projecten gebeurt ook een aftoetsing met sectoren, andere beleidsdomeinen en de andere waterbeheerders.

Naar aanleiding van de overstromingen van november 2010 en januari 2011 heeft CIW een globale evaluatie gemaakt met voorstellen voor bijsturing en aanvulling.

In 2012 wordt de interactie tussen de waterbeleidsplannen en de andere plannen waarvoor de waterbeheerder bevoegd is, gestroomlijnd. Het beleidsdomein MOW werkte mee aan een blauwdruk en een draaiboek voor de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen, aan een langetermijnvisie integraal waterbeleid en aan de bijdrage van het integraal waterbeleid aan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en aan het Vlaams Adaptatieplan.

4.3. *Beheersen van waterkwantiteit*

Het beheersen van het waterpeil is cruciaal voor de scheepvaart, maar ook voor het verzekeren van de veiligheid van de bevolking en de bescherming van bedrijven en landbouw- en natuurgebied tegen ongewenste overstromingen. Het verzekeren van een voldoende hoog veiligheidsniveau tegen overstromingen is in 2012 onder andere uitgewerkt in projecten zoals de werken aan de winterbedgeul in Maaseik-Heppeneert, inrichtingswerken in het GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde en de nieuwe stuw in Kerkhove.

Waterbeheersing betekent ook dat bij een tekort aan water een aangepast beheer kan gevoerd worden. Zo zullen op de sluizencomplexen van het Albertkanaal pompinstallaties worden geïnstalleerd die een deel van het water kunnen terugpompen dat werd gebruikt voor het schutten van schepen. In Ham is een eerste dergelijke installatie in aanbouw. Het stimuleren van rationeel watergebruik past ook binnen het kader van waterbeheer.

Om de schade te beperken in periodes van (dreigende) wateroverlast worden het monitoringstelsel en de voorspellings- en verwittigingssystemen verder uitgewerkt. Dit zowel voor de kust als voor de waterwegen. Het voorspellingssysteem van het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) wordt jaarlijks uitgebreid met bijgewerkte voorspellingsmodellen. Daarnaast wordt ook ingezet op een robuust meetstelsel, met bijkomend debietmeetstations. Die systemen zijn evenzeer belangrijk in droge periodes met lage waterstanden.

Van de 26 projecten die Vlaanderen en Nederland samen zouden uitvoeren voor de Ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium 2010, zijn er nog zes in uitvoering: het Sigmaplan, het project Externe veiligheid, de natuurprojecten Middengebied Westerschelde (NL), de uitbreiding van het Zwin, de Hedwige-Prosperpolder en de bescherming van de Vlake van de Raan. De andere twintig projecten zijn intussen volledig voltooid.

4.4. *Multifunctionaliteit*

4.4.1. *Milieu*

Bij de aanleg en het beheer van infrastructuur wil de minister dat er steeds op een evenwichtige en duurzame manier met alle functies rekening wordt gehouden. Zo bouwt men op een aantal sluizen en stuwen een gecombineerde pompinstallatie-waterkrachtcentrale voor het opwekken van hernieuwbare energie en om het waterverbruik te beperken.

Men tracht de kunstwerken op de bevaarbare waterlopen ook in te passen in het omgevend milieu. Waar mogelijk werkt men bij werkzaamheden aan kunstwerken vismigratieknelpunten weg. Er wordt gestreefd naar alternatieve bestrijdingsmethodes tegen onkruid in plaats van chemische bestrijdingsmiddelen. Er worden ontsnipperingsmaatregelen genomen en men doet aan milieuvriendelijk oeverbeheer en rivierherstel.

4.4.2. *Ruimte en landschap*

De waterwegbeheerders laten hun infrastructuur waar mogelijk in het landschap of in de stedelijke omgeving passen. Het kanaal Leuven-Dijle in Mechelen, de Oude Dender in Dendermonde en de Scheldekaaien in Antwerpen zijn hiervan voor minister Crevits mooie voorbeelden. Bij het ontwerp van de nieuwe bruggen over het Albertkanaal in Briegden en Oelegem is bijzondere aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing. In Hasselt geeft nv De Scheepvaart mee vorm aan het stadsproject Blauwe Boulevard, waarbij de omgeving van de kanaalkom een maatschappelijk verantwoorde invulling krijgt.

Om de waterweg meer in te passen in het landschap, wordt ook bij de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan rekening gehouden met de instandhouding en het herstel van het cultureel erfgoed en de historische waarden.

4.4.3. *Architectuur*

Goede infrastructuur is ook infrastructuur met een hoge architecturale waarde, meent minister Crevits. Daarom zet zij de samenwerking met het Team Vlaams Bouwmeester voort. De samenwerking tussen het team Vlaams Bouwmeester en de afdeling Wegenbouwkunde van AWW leverde een inspirerend voorbeeldenboek op voor de aanpak van geluidswerende maatregelen langs gewestwegen.

Bij projecten waarvoor W&Z en DS optreden als bouwheer is de ruimtelijke kwaliteit een belangrijk criterium in de besluitvorming. En zoals al gezegd is er ook aandacht voor architectuur en ruimtelijke kwaliteit bij de kustverdediging.

4.4.4. *Toerisme*

Ook het toeristisch potentieel van de kust en de waterweg wordt niet uit het oog verloren. Zo wordt de site www.kustweerbericht.be verfijnd. Sinds dit jaar worden op deze website ook webcambeelden gepubliceerd.

Op initiatief van het Overlegplatform Waterrecreatie, -sport en -toerisme zal in 2012 het beleidsplan Waterrecreatie en -toerisme, dat dateert van 2003, worden geëvalueerd en geactualiseerd.

II. **BESPREKING**

1. **Een kwalitatieve dienstverlening op het transportnet**

1.1. *Vlot en veilig verkeer*

1.1.1. *Dynamisch verkeersmanagement*

Mevrouw *Lies Jans* vindt dynamisch verkeersmanagement een zeer positieve invalshoek. Werd het effect van dergelijke borden al geëvalueerd? Wat zijn de toekomstplannen van de minister op deze goede weg?

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat dynamisch verkeersmanagement een vlag is die een zeer ruime lading dekt. Een voorbeeld van verstandig geleiden van verkeersstromen is de harmonisering van snelheidsregimes. Ook filestaartbeveiliging ter vermijding van ongevallen valt eronder, evenals informatie op dynamische borden over calamiteiten en alternatieve routes, de afstemming van wegenwerken en incidentmanagement.

De voorbije jaren is fors geïnvesteerd in een meetnet op de autowegen, waardoor het Verkeerscentrum voor het eerst een verkeersindicatorenrapport kon opmaken, waarin vrij

gedetailleerd de evolutie van de files instaat en dat beschikbaar is op <http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/dossiers/rapport-verkeersindicatoren-2010.pdf>. De spitsstroken vormen de eerste maatregel waarvan het effect diepgaand geëvalueerd wordt en wel tegen het voorjaar van 2012. Een grootschalige evaluatie was er nog niet, want nog niet alle maatregelen zijn overal uitgevoerd.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* gelooft in dynamisch verkeersmanagement. Kunnen kopstaartaanrijdingen ermee voorkomen worden?

Minister *Hilde Crevits* bevestigt dat men met dynamisch verkeersmanagement kopstaartaanrijdingen kan vermijden, meer bepaald door het systeem van filedetectie en -waarschuwing bij grote werven. Er wordt enorm in geïnvesteerd. Daarnaast vermeldt de minister de automatische filestaartbeveiling in zones met rijstrooksignalisatie. Een quick-scan tijdens de eerste 10 maanden in 2009 op de 313 leerde dat zij goed was voor een beduidende vermindering van het aantal ongevallen vergeleken met diezelfde periode in de jaren ervoor. De daling was het meest uitgesproken – een afname van 40% ten opzichte van 2007 – op het wegvak Geel-Oost-Ranst in beide richtingen en op Ranst-Antwerpen in die richting.

Wat is de stand van zaken bij FAST Plus, waarvan het lid veel verwacht, vraagt mevrouw *Marleen Van den Eynde*.

Wat FAST betreft, wenst *de minister* niet dat er op de veiligheid en de zorg voor mensen die in een ongeval betrokken raken, wordt ingeboet. In het najaar werd overleg opgestart tussen AWW en het Vlaams Verkeerscentrum enerzijds en de federale wegpolitie, Centrex, de brandweer, de civiele bescherming, FOD Volksgezondheid, FOD Binnenlandse Zaken (Noodplanning Crisiscentrum) en de noodcentrales anderzijds. Doel is de processchema's te actualiseren en een regisseur aan te wijzen voor elke stap. Zij hoopt dat er snel een goed draaiboek komt. De volgende vergadering is op 6 december 2011. De aan takeldiensten opgelegde aanrijdtijd binnen FAST bedraagt twintig minuten. Er wordt overwogen om in het bestek een beloningssysteem in te voeren om nog meer tijdswinst te boeken op zeer filegevoelige plaatsen als de Brusselse en Antwerpse ring. Er komt een proefproject met gps-meting van de snelheid.

Op een vraag naar het inzetten van pechstroken als spitsstroken voor het openbaar vervoer van mevrouw *Tine Eerlingen*, antwoordt *de minister* dat pechstroken tijdens de spits al werden ingezet voor het openbaar vervoer, met name op de E19 vanaf Sint-Job-in-'t-Goor, op de E313 van Ranst tot Antwerpen en op de E411 van Overijse tot de ring in Brussel. Een goede zaak voor het openbaar vervoer, maar de ingreep vereist wel voldoende breedte, stevige fundering, uitwijkhavens, signalisatie en de afwezigheid van brugpijlers. Als men van druk naar minder druk gaat, zoals op de E313 van Antwerpen naar Hasselt, is een spitsstrook voor alle verkeer beter.

1.1.2. *Slimme verkeerslichten*

De heer *Steve D'Hulster* heeft hij vragen bij de opname van het proefproject in Mortsel bij de realisaties op het vlak van slimme verkeerslichten. Het systeem werkt immers nog niet.

Minister *Hilde Crevits* maakt bekend dat een extern studiebureau een regeling uitwerkte voor slimme verkeerslichten in Mortsel, die door Wegen en Verkeer werd uitgevoerd. Voor de evaluatie is het wachten op het einde van de traminfrastructuurwerken in de proefzone. Omdat de techniek al aanwezig is en de uitgaven gedaan, is de locatie wel al opgenomen in de lijst van realisaties. De minister herinnert eraan dat de techniek van het Groene Golf Team vereist dat meer meetinstrumenten in de omgeving van een kruispunt worden ingezet, maar de aankoop en het onderhoud van lussen en radars kosten natuurlijk geld. Op dit moment worden in Dendermonde voorbereidingen getroffen voor een test in 2012.

Mevrouw *Lies Jans* is van mening dat men met de slimme verkeerslichten moet voortdoen. Hoe worden de geplande proefprojecten en de beloofde doorlichting van de kruispunten aangepakt?

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vraagt eveneens toelichting bij de nieuwe methode van verkeerslichtenregeling, waarvan een proefproject zou aangetoond hebben dat zij op slechts op één van tien kruispunten tijdswinst oplevert. Betekent dit dat het project van de provincie Antwerpen als enige zaligmakende overblijft? Hoe ziet de minister de verdere evolutie van de slimme verkeerslichten? Is het niet zinvol een aantal wegen alvast aan te passen? Is de minister bereid het probleem nader te onderzoeken?

Mevrouw *Griet Smaers* is heel blij met de inzet op intelligente verkeerssystemen. Hoever staat de uitwerking van het project slimme verkeerslichten? Wanneer zal het integraal uitgevoerd zijn?

De *minister* verklaart dat de coördinatie van verkeerslichten in een groter territorium onderzocht wordt voor zowel grote als kleine groepen. Na de afronding in 2011 van een doorstromingsstudie over de Gentse ring, publiceerde AWV ondertussen al het bestek voor een nieuwe coördinatiecomputer met het oog op aanbesteding in december. Ook in Antwerpen staat een heel groot project op stapel, waarin naast AWV de stad en haar verkeerspolitie en De Lijn partners zijn. De kosten van dat coördinatiesysteem voor alle verkeerslichten in stad en regio worden geschat op 22,5 miljoen euro, waarvan het Vlaams Gewest 16 miljoen euro voor zijn rekening neemt. De minister hoopt volgend jaar al op de ondertekening, maar de uitvoering loopt zeker tot 2015.

Op vraag van de heer *Peter Reekmans* legt minister *Hilde Crevits* uit dat de Antwerpse regio op dit moment de enige is die al investeert in dynamische verkeerscoördinatie. Het budget van 22,5 miljoen euro betreft zuiver investeringskosten. De uitrol ervan duurt jaren. Zij onderstreept het belang van de geïntegreerde aanpak en vult nog aan dat het bedrag een schatting is, aangezien er nog geen aanbestedingsbedrag is.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* betoogt dat beperkte bijsturingen van lichtregelingen dikwijls al heel wat problemen kunnen oplossen.

De *minister* beaamt dat. Bijsturing verkeerslichtenregeling kan soms een betere doorstroming teweegbrengen. AWV probeert voortdurend bestaande regelingen bij te sturen, ook bij wegenwerken. De minister geeft nog het voorbeeld van het gunstige effect van de verlenging van de groentijden tijdens de spits aan de afslagstroken van de E313. In Kessel-Lo is hardware geïnstalleerd die nu gedurende drie maanden een dataverzameling opbouwt. De minister verwacht dat de coördinatie start in het voorjaar van 2012. In Berchem wordt de installatie voorbereid in overleg met de leveranciers.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt vast dat op dit moment nergens in Vlaanderen nog aan toeritdosering wordt gedaan. Welke waren de ervaringen met de proeven in Kessel-Lo en Mortsel?

Toeritdosering is slechts goed zolang een wegvak niet verzadigd is, expliciteert de *minister*. In Kessel-Lo waren de omstandigheden niet meer geschikt; in Mortsel maakte de werfsituatie evaluatie moeilijk. Dat betekent niet dat Vlaanderen toeritdosering heeft afgeschreven, onderstreept ze.

1.1.3. Vervoersmanagement

Verscheidene commissieleden hebben vragen over het Shuttledecreet, dat de minister in 2012 in werking wil laten treden. Mevrouw *Tine Eerlingen* vindt het Shuttledecreet heel goed. Zullen toekomstige aanvragen voor bedrijfsoverschrijdende initiatieven in dat kader

moeten gebeuren of blijven ze mogelijk binnen het Pendelfonds? Wanneer vindt de eerste evaluatie plaats van de multimodale proefprojecten in vijf bedrijven? Mevrouw *Griet Smaers* onderstreept het belang van de aansluiting van alle – en niet alleen bepaalde – afgelegen bedrijventerreinen in Vlaanderen op het openbaar vervoer, zodat men niet langer verplicht is om met de auto te komen. Zij wil ook weten of er subsidiebedragen zijn vrijgemaakt in het kader van dat decreet.

Minister *Hilde Crevits* verduidelijkt dat aan het opstellen van het Shuttledecreet nog wordt gewerkt. Het richt zich op moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen. De verwachting is dat kandidaten zich niet zullen richten op één bedrijf maar op meerdere. In de voorliggende begroting werd alleen voor vzw Max Mobiel 0,5 miljoen euro ingeschreven, voor de rest is het wachten op de stand van zaken met het decreet op het moment van de begrotingscontrole. Alle bedrijventerreinen die voldoen aan de voorwaarden, zullen in aanmerking komen. De minister denkt wel dat het goed zal zijn om prioriteiten te stellen.

De heer *Steve D'Hulster* wil horen wat de relatie is tussen het Pendelfonds en het Shuttledecreet. Hoeveel oproepen komen er in 2012 voor het Pendelfonds? Minister *Hilde Crevits* legt uit dat het Pendelfonds zich richt op woon-werkverkeer tussen thuis en werk, terwijl shuttlediensten worden aangeboden tussen een halteplaats van openbaar vervoer en een moeilijk te ontsluiten bedrijventerrein. Het is niet de bedoeling dat het Shuttledecreet het Pendelfonds opheft. Zo komen er in, op grond van het besluit van 24 november 2006, nogmaals twee oproepen voor projecten in 2012. Zowel in 2011 als in 2012 wordt 2,5 miljoen euro voor het fonds in de begroting ingeschreven. Max Mobiel past dan weer perfect binnen het Shuttledecreet.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* is van mening dat het Pendelfonds, hoe nuttig dat instrument ook kan zijn om verschuivingen in het woon-werkverkeer te bewerkstelligen, een voorbeeld is van te veel geld geven aan grootschalige projecten, waardoor kleinere, maar nuttige uit de boot dreigen te vallen. Zo kreeg een bepaald project in Lummen 700.000 tot 800.000 euro. De minister beloofde in eerdere beleidsbrieven zelf een optimalisering maar die voerde zij uit zonder de uitgaven te evalueren. Daarom vraagt het lid naar de resultaten en naar een maximumbedrag per project. Door een dergelijke beperking kunnen meer bedrijven initiatieven nemen op dit vlak.

De minister expliceert dat de verlenging van de subsidiëring van de projecten binnen het Pendelfonds, die overigens na vier jaar zelfbedruipend moeten zijn, een jaarlijkse evaluatie als voorwaarde heeft. Aangezien de eerste pas in 2007 zijn goedgekeurd, zijn er nog geen definitieve slaagcijfers. Per project wordt wel de modale verschuiving bijgehouden. De minister vindt het evident dat die van de grootste bedrijven het meest middelen krijgen. Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt dat de bedrijven ook zelf wel initiatief mogen nemen tot milieuvriendelijker woon-werkverkeer. Zij vindt dat de Vlaamse overheid overdreven subsidieert, wat door mevrouw *Karin Brouwers* wordt tegengesproken. Iedereen kent projecten met een duidelijke weerslag op het terrein.

De heer *Steve D'Hulster* vraagt nadere bijzonderheden over de proefprojecten mobiliteitsbudget als alternatief voor bedrijfswagens. Minister *Hilde Crevits* zegt dat acht bedrijven werden geselecteerd op basis van inhoudelijke criteria die door de projectuitvoerders opgesteld zijn. Uit die shortlist worden er in december vijf gekozen. Met het oog daarop zijn plaatsbezoeken en gesprekken aan de gang. De heer *Dirk Peeters* wil meer toelichting bij het stappenplan voor duurzaam woon-werkverkeer. De minister noemt in dat verband, naast het mobiliteitsbudget en het Pendelfonds de sensibiliserende campagnes in het kader van de verduurzaming van het woon-werkverkeer tegen 2020 tijdens de Week van de Mobiliteit, zoals de autovrije dag.

1.1.4. Een moderne en performante loodsorganisatie

Mevrouw *Lies Jans* en de heer *Dirk de Kort* hebben vragen over de DAB Loodswezen.

Mevrouw *Lies Jans* stelt vast dat de schulden van DAB Loodswezen onrustwekkend stegen van 17,6 miljoen euro begin 2010 naar 46 miljoen euro op het einde van het tweede kwartaal van 2011. Ook DAB Vloot dreigt daardoor in financiële moeilijkheden te komen, want 92% van zijn 12,6 miljoen euro aan tegoeden is toe te wijzen aan Loodswezen. De economische crisis biedt maar een gedeeltelijke uitleg want het loon van een loods varieert volgens de prestaties en dus zijn ook de personeelskosten gedaald. In een interview geeft voorzitter Sven Deridder van de Beroepsvereniging van Loodsen vzw als bijkomende verklaring dat Vlaanderen, op grond van een addendum bij het akkoord over de ontkoppeling van de Scheldetarieven uit 2008, de verliezen van de Nederlandse loodsen ter compensatie bijpast, al geldt dit volgens de minister niet voor alle trafiek.

Hoe verklaart de minister de spectaculaire stijging van genoemde schulden? Welke andere oorzaken dan de crisis ziet zij? Zal de verhoging van de tarieven, waartoe de regering in juli besliste, volstaan om dit recht te trekken? Welke bijkomende initiatieven neemt de minister indien niet? Is er een plan voor de aanpak van de financiële gezondmaking van de DAB? Wat onderneemt de minister om te vermijden dat ook Vloot in financiële moeilijkheden raakt? Wat is het effect van de bijpassing van de Nederlandse verliezen? Heeft Vlaanderen zich laten rollen, zoals de heer Deridder oppert? Wat zijn de bepalingen van het addendum? Probeert de minister het te wijzigen?

Ook de heer *Dirk de Kort* maakt zich zorgen over de oplopende tekorten van DAB Loodswezen. Hij wijst er nog op dat 75% van de uitgaven van de DAB loonkosten betreft. Liggen de problemen bij de afspraken met Nederland of speelt het afkopen van de sociale vrede een rol?

De *minister* geeft volgende uitleg. De loonkosten voor DAB Loodswezen bedroegen in 54,1 miljoen euro, dat is 65% van de begroting. In 2011 gaat het om 54,6 miljoen euro en 60%. De inkomstendaling is volledig te wijten aan de economische crisis, die zich eind 2008 manifesteerde in de maritieme sector. Door de trafiekvermindering vallen minder schepen te beloodsen. Om de concurrentiepositie van de Vlaamse havens te beschermen, paste de Vlaamse Regering tussen 16 maart 2009 en 31 maart 2010 een crisistarief toe. De hoogte van de loodstarieven is immers een doorslaggevend element voor rederijen.

In 2010 steeg het aantal beloodsingen effectief weer, hoewel het onder het niveau van 2008 bleef. In de genoemde periode bleven ondanks de daling van de loodsprestaties de kosten gelijk door het looneffect van de 3 indexsprongen in 2008, de tijdelijke stijging van de kosten voor de loodsvloot van 17,6 miljoen euro in 2008 tot 25,1 miljoen euro in 2011 door de geleidelijke ingebruikname van nieuwe middelen, en de stijging van de brandstofkosten met 77,5% tussen januari 2009 en maart 2011. Terwijl in 2009 slechts 3,5% van de omzet nodig was voor de kostendekking van de brandstof, loopt dat op tot 7% in 2012. Tot slot werd ook geïnvesteerd in het ondersteund instrument Scheldenavigator voor marginale schepen, die containerschepen van langer dan 360 m begeleiden.

De minister besliste vanaf 1 juli de crisismaatregel af te schaffen en de tarieven te verhogen met 6,5%, wat minder is dan de 7,1% van Rotterdam. Of dat volstaat om de verliezen recht te trekken, zal moeten blijken uit de verdere evolutie van de trafiek, die sinds september weer daalt door marktomstandigheden. De gevolgen wil ze liever niet opnieuw doorschuiven naar de havengebruikers. In uitvoering van het regeerakkoord wordt overlegd met de vakorganisaties met het oog op een plan van aanpak voor meer efficiëntie.

De administratie verdedigt het standpunt dat de Vlaamse overheid juridisch niet verplicht is tot compensatie van de verliezen van het Nederlandse loodswezen, waarmee zij op 28

mei 2008 drie overeenkomsten afsloot: de samenwerkingsovereenkomst loodsdiensten Scheldemonding, een technisch addendum met de kosten die voor verrekening in aanmerking komen, en de tarifieringsovereenkomst. Sinds de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven op 1 januari 2009 in werking trad, komt de bevoegdheid voor de vaststelling van de tarieven uitsluitend toe aan de bevoegde Vlaamse minister.

In artikel 2 van de tarifieringsovereenkomst staat inderdaad dat gestreefd wordt naar kostendeckende tarieven. Dat de kosten in feite niet gedekt worden, is echter een gevolg van de economische crisis, en niet van de bevordering van welbepaalde trafieken als ‘short sea shipping’, waarvoor het Nederlandse loodswezen op basis van een uitzonderingsclausule een onmiddellijke compensatie van haar verlies door storting zou kunnen eisen. De verzoeningsprocedure leidde niet tot resultaat.

Mevrouw *Lies Jans* wil weten door wie en op welke manier de genoemde efficiëntietoets wordt uitgevoerd. Welke stappen kan Nederland verder nog zetten? Om hoeveel geld gaat het? De heer *Dirk de Kort* herinnert aan de eerdere vragen over DAB Loodswezen in de commissie en druk zijn waardering uit over de aanpak van de minister.

Minister *Hilde Crevits* vroeg het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) om een plan van aanpak. Zij is zich bewust van de gevoeligheid van het dossier. Doordat er veel vaste kosten zijn, is het effect van trafiekvermindering enorm. Ze vermoedt dat de volgende stap de opstart van een arbitrageprocedure is.

1.1.5. Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag

Vervolgens behandelt de vergadering de verkeersveiligheid en -leefbaarheid, vooreerst het bevorderen en afdwingen van veilig verkeersgedrag.

Mevrouw *Griet Smaers* verneemt graag wat de projecten in het kader van Weigh in Motion in 2011 hebben opgeleverd? Welke nieuwe installaties zijn gepland voor 2012? Wordt het project gecombineerd met de controle op de betaling van verkeersbelasting en eurovignet?

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat de controles op Weigh in Motion-sites aantonen dat 90% van de voertuigen overladen is op minstens één as. Het vroegere cijfer van de visuele controle bedroeg slechts 18%. De verbetering is niet alleen dat de juiste voertuigen uit het verkeer worden gehaald maar ook dat correct beladen wagens niet nodeloos worden getest. Voor 2012 staan vier extra installaties op het programma. Door de structuur van het wegdek is dat niet elke locatie geschikt. Er is nog geen vraag van Vlabeek gekomen om de weeginstallaties te gebruiken. De camera's met nummerplaatherkenning zijn mogelijk wel nuttig voor hen, maar die hebben ze ook zelf.

Niet alleen de enorme toename van het verkeer maar ook verkeerde infrastructuurinterventies veroorzaken files, die chauffeurs – ook die van vrachtwagens – vluchtwegen door woonwijken en dorpscentra doen zoeken, aldus mevrouw *Marleen Van den Eynde*. Gps speelt daarin een rol. Hoe komt het dat nog maar één proefproject werd uitgevoerd met vrachtwagensluizen?

Volgens de minister was de proef met de vrachtwagensluis op een lokale weg in Rieme, die een heel zwaar knelpunt vormt, een bewuste keuze. In dat lopende contract kunnen andere gemeenten die dat wensen instappen. Daarnaast werken België en Nederland in het kader van het Interregproject Grenzeloze Kanaalzone aan een vierpolige sluis op het grondgebied van Zelzate en Sas van Gent, die moet klaar zijn in 2012. Verder heeft de minister volgend jaar geen van die vrij dure investeringsplannen op dit vlak. Op vraag van mevrouw *Marleen Van den Eynde* bevestigt minister *Hilde Crevits* wel dat ze weet heeft van een aanvraag uit de Rupelstreek, maar gezien de kosten voor het gewest maakte ze nog

geen keuze. Zij vreest een precedent en een escalatie van aanvragen voor talrijke lokale wegen. Een dergelijke beslissing kan zij gezien de vele andere uitdagingen niet nemen. Mogelijk kan dit een plaats krijgen in de nieuwe samenwerkingsovereenkomsten, maar dat moet nog uitgewerkt worden.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vraagt of de spiegelafstelplaatsen in de strijd tegen dodehoekongevallen niet te vrijblijvend zijn voor de bedrijven? Welke stimulansen ziet de minister om de transporteurs aan te moedigen?

De *minister* verduidelijkt dat ter promotie van de spiegelafstelplaatsen een vrij grote mediacampagne loopt met borden langs de gewestwegen, een radiospot, advertenties en een folder. Zij wordt gesteund door werkgevers en werknemers, stelt de minister, die zelf ook gelooft in hun waarde. Het Antwerpse Havenbedrijf vertaalt de folder in het Engels en er komt ook een website. De minister wil meer bedrijven vinden die een stuk van hun terrein ter beschikking stellen, Vlaanderen zorgt voor de rest.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* en mevrouw *Lies Jans* willen vernemen wat de stand van zaken is in de trajectcontrole. De heer *Dirk Peeters* begrijpt niet waarom er niet is gewacht op de homologatie en de aanpassing van de regelgeving alvorens aan te besteden. Kan men in het bestek van verkeerscamera's niet opnemen dat ze moeten geïjkt zijn voor ze worden aangebracht?

Minister *Hilde Crevits* geeft volgende bijzonderheden over het project trajectcontrole. De Taskforce Handhaving zal de nieuwe locaties voor trajectcontrole voorstellen. Voor de effectieve opdracht wacht de minister wel op de modelgoedkeuring van het systeem. Waarom zij voor de aanbesteding van het proefproject in Gentbrugge niet wachtte op de homologatie, heeft ze al een keer uitgelegd in de commissie op 6 oktober 2011¹⁶. Op 13 oktober vonden effectief de praktijktests plaats. De laatste laboratoriumtest is op 16 november 2011 door de dienst Metrologie bekrachtigd. De laatste twee functionele tests zijn volgende week gepland. Bij wijze van anekdote vertelt de minister dat het op 13 oktober mooi weer was en dat de federale overheid nu bewijzen vraagt voor de leesbaarheid van de foto's bij regenweer, maar sindsdien heeft het niet meer geregend ... Ze hoopt dat men tevreden is met archieffoto's.

Voor de verkeersveiligheid van fietsers ontbreekt soms de infrastructuur maar de fietser moet zich volgens mevrouw *Marleen Van den Eynde* ook aanpassen aan de situatie.

Als voorbeeld van een initiatief voor fietsers noemt de *minister* dat over de dode hoek in een samenwerking tussen Transport en Logistiek Vlaanderen en de Fietsersbond. Over dat probleem werd ook een dvd vernieuwd en wordt een vorming van studenten lerarenopleiding ingericht. Voorts verwijst ze naar de beleidsbrief.

1.1.6. Opleiding en ervaring als een solide basis voor veilig verkeersgedrag

Mevrouw *Karin Brouwers* wil weten op hoeveel kinderen de minister mikt voor de deelname aan het fietsexamen, dat in 2012 de grote digitale verkeerstoets aanvult. Zij hoopt dat het initiatief succes kent en voor meer eenvormigheid zorgt, zoals die bij de Franse Gemeenschap al bestaat. Die kreeg in 2008 een Europese prijs voor haar modulaire en in samenwerking met Pro Velo opgebouwde aanpak.

Minister *Hilde Crevits* bevestigt dat de Grote Verkeerstoets van de VSV in 2012 wordt uitgebreid met een praktijktoets. Het praktijkexamen op de fiets is bedoeld voor leerlingen van het zesde leerjaar, in het kader van eindterm 6.13, en vormt het sluitstuk van de verkeersbrevetten. Voor de praktische organisatie doen scholen een beroep op partners als preventiedienst, politie, ouderraad of verkeersouders. In actieplan van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) staat dat zij streeft naar zesduizend deelnemers, gespreid over twee jaar. De minister vindt het leerjaar goed gekozen omdat vanaf het eerste middelbaar

¹⁶ Hand. VI. Parl. 2011-12, nr. C10-OPE2, p. 7-19.

veel kinderen alleen met de fiets naar school gaan. Zij hoopt op veel enthousiasme bij de scholen.

De heer *Steve D'Hulster* informeert hij naar de evaluatie en de toekomst van het project met pedagogische begeleiders in het secundair onderwijs.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat de Vlaamse Regering bij de goedkeuring van de subsidiëring van het project verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs voor het schooljaar 2011-2012 een voorstel heeft uitgewerkt met het oog op inhoudelijke integratie in de werking van VSV, waarmee de pedagogische begeleiders nu al voor sommige aspecten zeer goed samenwerken. Er wordt regelmatig gerapporteerd. De doelstellingen uit het subsidiebesluit voor 2010-2011 zijn goed bereikt. Zo werden niet 250 maar 354 secundaire scholen bereikt. Er werden tien provinciale netwerkdagen georganiseerd, waaraan 148 scholen deelnamen, en er zijn vijf netwerken met in totaal 112 scholen actief. Er werden niet vijf maar zestien schooloverschrijdende studiedagen georganiseerd. Aan vijf provinciale vormingsdagen namen 84 scholen deel. Op al die bijeenkomsten waren de reacties (zeer) positief.

De heer *Steve D'Hulster* vraagt zich nog af waarom er een stroomlijning nodig is in het project verkeersgetuigenissen.

Minister *Hilde Crevits* preciseert dat de stroomlijning van de verkeersgetuigenissen door verkeersslachtoffers, die tot nu toe alleen in scholen in Limburg en West-Vlaanderen werden aangeboden, de verruiming tot alle provincies tot doel heeft. De minister is niet tegen uitbreiding voor verenigingen of bedrijven, maar wil eerst dit doen. Rondpunt moet zorgen voor coördinatie en inhoudelijke onderbouwing van het bestaande aanbod. Op het aanbod en de kwaliteit van de getuigenissen door familieleden heeft men tot nu toe weinig zicht, omdat ze in rechtstreeks contact met de school tot stand komen. Daarom wil de minister een inhoudelijk kader en kwaliteitszorg aanbieden.

De heer *Steve D'Hulster* vraagt of men bij bewustmakingscampagnes niet kan werken met het wereldwijde web in de plaats van met dvd's.

De minister verdedigt in dit verband de laagdrempeligheid van dvd's. De minister is zich wel van de tendens bewust om educatief of sensibiliserend materiaal online te zetten, maar niet alle schoolklassen of organisaties beschikken over internet. Zij pleit voor een gezond evenwicht. Zo is de tv-reportage over jonge verkeersslachtoffers en hun vrienden-groepen nog steeds op de website en facebookpagina van Breekbaar te bekijken. De dvd 'En plots is alles anders' is ook downloadbaar op de website van Mobiel Vlaanderen. De jaarlijkse grote verkeertoets verloopt volledig digitaal.

Voorst ergert de heer *Steve D'Hulster* er zich aan bordencampagnes langs de weg, die hij archaïsche communicatie noemt en hij geeft die over het op zich goede lichtplan als voorbeeld: wat voor zin heeft het de weggebruikers uitleg te geven over het doven van de lichten op plaatsen waar zij die borden niet kunnen zien omdat precies de lichten daar gedoofd zijn? Hij suggereert om dat budget in te zetten bij de nieuwe media.

Borden langs snelwegen geven de minister een dubbel gevoel. Feit is dat op die plaats geen andere boodschappen de aandacht kunnen afleiden, en zij merkt ze alvast op. Ze kosten ook minder dan andere media. Anderzijds wordt in toenemende mate gebruik gemaakt van sociale media in grootschalige campagnes voor verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. Komimo deed dat bijvoorbeeld voor de promotie van de autovrije dag. Er waren ook digitale affiches in de mobiliteitsweek. De minister noemt zichzelf een koele minnaar van campagnes en gelooft dat hun slagkracht beperkt is, al slaat de ene wel meer aan dan de andere.

1.1.7. Verkeersveiligheidsplan

De heer *Steve D'Hulster* is blij dat de strategische visie uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen het uitgangspunt blijft van het beleid. Hij herhaalt wel zijn vraag of de opvolging van het plan niet dynamischer kan en geeft het Nederlandse actieprogramma als voorbeeld.

De *minister* verklaart dat de zes strategische pijlers van het Verkeersveiligheidsplan zijn geconcretiseerd in 33 maatregelenfiches. De opvolging neemt de vorm aan van jaarlijkse rapportering aan de regering, die van elke pijler en fiche een inhoudelijk en budgettair overzicht bevat. De voortgangsrapportage wordt ook toegelicht en besproken in het Vlaams Forum Verkeersveiligheid. Verder verwijst ze naar haar beleidsbrief, die op dat punt door MORA wordt gewaardeerd. Zij zet de doelgroepgerichte scherpstelling van haar voorganger voort en geeft het programma veilig vrachtverkeer met de acties Weigh in Motion en spiegelaftstelplaatsen als voorbeeld.

De rondetafelconferenties tijdens deze beleidsperiode van de Stichting Verkeerskunde legde een bijkomende focus op motorrijders, transportbedrijven en hun chauffeurs, de verbetering van de rijopleiding, jongeren en senioren. Van het Steunpunt Mobiliteit & Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid verwacht ze eind 2011 nog een actualisering van de contextanalyse uit het plan. In de toekomst wil ze rondetafels organiseren over de risicogroepen die daaruit naar voren komen. Tot slot verwacht ze ook een sterke inbedding van verkeersveiligheid in het mobiliteitsplan.

1.1.8. Onderzoek en betrouwbare data voor een doeltreffend beleid

Wat de ongevalanalyse betreft, vraagt de heer *Steve D'Hulster* uitleg bij de centrale gegevensverzameling (datawarehouse) en zijn relatie met het nieuwe analyse-instrument dat in 2012 gerealiseerd wordt.

De *minister* antwoordt dat het centrale datawarehouse binnen AWV staat volledig los van de departementale tool voor ongevalanalyse. Het eerste wordt ontwikkeld voor dataverzameling, terwijl de tool op basis van het geografische informatiesysteem GIS ongevallen lokaliseert met het oog op analyse en de berekening van gevaarlijke punten.

Uit het feit dat de beleidsbrief betere dataverzameling en -analyse over verkeersongevallen nodig acht, leidt mevrouw *Lies Jans* af dat de minister ook voorstander is van decreetgevend werk, zoals dat door de heren Peumans en Decaluwe wordt voorbereid. Hoe ziet zij de verdere evolutie, die ook afhangt van de nieuwe staatshervorming?

Een decreetgevend initiatief is mooi maar niet evident, aldus *de minister*, omdat heel wat aspecten van dataregistratie en ongevalanalyse nog federale bevoegdheden zijn. Men kan bij decreet geen wijziging aanbrengen aan de bevoegdheidsverdelende regels uit de Bijzondere Wet. Het statistisch geheim vormt een voorbeeld. Vlaanderen kan federale diensten als de politie niet bij decreet verplichten informatie over te maken, wat door de Raad van State bij herhaling is bevestigd.

De heer *Dirk Peeters* vraagt of er een plan bestaat om de vooralsnog federale gegevens over ongevallen sneller ter beschikking te hebben op het Vlaamse niveau?

Er wordt volgens de *minister* in de praktijk wel goed samengewerkt met de lokale politie. Verder zijn er contacten met de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie en de federale politie om sneller gegevens te verkrijgen. Met de genoemde directie en de

privacycommissie wordt zelfs een raamovereenkomst onderzocht over een snelle en automatische bezorging van ongevallendata.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wijst erop dat heel wat ongevallen met alleen stoffelijke schade niet bij de politie of het parket gemeld worden, maar wel bij verzekeringsmaatschappijen. Minister *Hilde Crevits* neemt dat mee in haar overleg met de privacycommissie, maar vreest dat er veel obstakels zijn om die gegevens te bekomen.

1.2. Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoersaanbod

1.2.1. De kostenefficiëntie van het openbaar vervoer verbeteren

De heer *Filip Anthuenis* heeft als belangrijkste punt van kritiek op begroting en beleidsbrief: de bescheiden maar op zich lovenswaardige toename van de kostendekking bij De Lijn. Open Vld gelooft namelijk niet dat een ernstige kostendekking realiseerbaar is met geplafondeerde tarieven en stijgende exploitatiekosten. Ook mevrouw *Karin Brouwers* informeert naar het plan voor een hogere kostendekkingsgraad. Wordt vanaf 2012 al gewerkt met een gemiddelde toename van 0,5%? Wat tariefdifferentiatie betreft, kijkt mevrouw *Lies Jans* uit naar wat de raad van bestuur daar op 23 november 2011 over beslist. N-VA vindt immers dat die differentiatie een heel belangrijke bijdrage kan leveren aan hogere kostendekking.

Minister *Hilde Crevits* herinnert eraan dat De Lijn in 2011 een strategisch plan moet voorleggen waarin verschillende scenario's worden uitgewerkt voor een groei van de kostendekkingsgraad van minimaal 0,5% per jaar. De raad van bestuur besliste op 23 november om op 14 december nog een volgende vergadering aan de ontwerpnota te wijden. Kort daarna moet de raad zijn voorstellen aan de minister voorleggen. Zij hoorde dat de discussie grondig en van hoge kwaliteit was, wat nodig is gezien openendopdrachten als het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs bijvoorbeeld grote gevolgen kunnen hebben voor de kostendekking. Bepaalde tariefmaatregelen, die nu al mogelijk zijn binnen het regeerakkoord, heeft de raad al voorgelegd aan de minister, maar de fundamentele keuzes worden in de loop van 2012 gemaakt.

De heer *Jan Roegiers* is evenwel op zijn hoede voor aanpassingen van de tarifiering. Het regeerakkoord staat immers alleen indexering toe, waarschuwt hij. Voorlopig laat hij de betreffende passages voor wat ze zijn en wacht hij af. Minister *Hilde Crevits* verwijst naar de bijzondere bijeenkomst van de raad van bestuur op 24 november 2011 over een hogere kostendekking. De voorstellen moeten van hen komen, onderstreept zij.

1.2.2. Eengemaakt vervoersbewijs

Mevrouw *Karin Brouwers* informeert naar de stand van zaken bij de ontwikkeling van de scenario's voor tariefintegratie in het openbaar vervoer. Op vraag van het lid bevestigt minister *Hilde Crevits* dat het proefproject in Vlaams-Brabant eerst in een beperkt gebied loopt en daarna in de hele provincie. Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt aanvullend naar het effect van de gemeenschappelijke kaart op de voorverkoop. Kunnen occasionele reizigers losse kaartjes blijven kopen?

Minister *Hilde Crevits* verduidelijkt dat in het kader van het principieel akkoord tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest op 3 februari 2010 onder meer een werkgroep werd opgericht over tariefintegratie. Hij inventariseerde ondertussen de stappen die nodig zijn, rekening houdend met de uitrol van de elektronische chipkaart MOBIB bij de MIVB en De Lijn, die aan de integratie moet voorafgaan. Voor occasionele reizigers verandert er niets: voor hen blijft het mogelijk om te betalen voor een kaartje of per sms. Het voorverkoopnet van De Lijn en de controles op zwartrijden blijven bestaan. Wat dat laatste

betreft, legt de beheersovereenkomst op dat er niet alleen meer moet gecontroleerd worden maar ook op de risicoplaatsen. De minister belooft cijfers bij de jaarlijkse evaluatie van de overeenkomst.

Mevrouw *Karin Brouwers* heeft vragen bij de verhouding tussen de chauffeursaantallen, zoals die genoemd worden bij de opleidingen RETIBO: 5800 bij De Lijn en 2700 bij de exploitanten.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat om de diensten te blijven verzekeren, verloopt de RETIBO-opleiding van de chauffeurs gefaseerd. De opleiding is dezelfde voor De Lijn en de exploitanten. De eerste wordt tussen februari en april volgend jaar gegeven aan een beperkt aantal testchauffeurs, tegelijk met het testen van het eerste prototype. De volgende is voor de regie en de chauffeurs van exploitant Staca in proefregio Leuven. De verdere opleidingen hangen af van het installatieplan. Alle chauffeurs moeten opgeleid zijn tegen april 2014. Op dat moment start de verkoop van vervoerbewijzen met de nieuwe boordcomputer.

Bij het proefproject in Vlaams-Brabant met het gemeenschappelijke vervoerbewijs voor Vlaanderen en Brussel vraagt mevrouw *Lies Jans* of bestaande abonnementen automatisch zullen deelnemen of niet. Hoe gaat dat praktisch verlopen? Ook de heer *Jan Roegiers* wil weten welke reizigers in Vlaams-Brabant bij wijze van test een chipkaart krijgen in het najaar van 2011.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat op 17 november 309 Vlaams-Brabantse jaarabonnees bij de vernieuwing van hun abonnement een MOBIB-kaart hebben ontvangen, waarop ook een tienrittenkaart voor de MIVB staat. Na deze beperkte test, volgt in de tweede helft van 2012 een nieuwe fase, waarin de andere Vlaams-Brabantse abonnees een formulier ontvangen dat ze moeten invullen om een MOBIB-kaart te krijgen. De Lijn bezorgt hen dat automatisch. Eveneens in 2012 begint de verdeling van chipkaarten bij alle Vlaamse 65-plussers, die ze wel zelf zullen moeten aanvragen. Zij onderstreept dat tot nu toe alles in deze enorme operatie volgens schema verloopt.

1.2.3. De dienstverlening aanpassen waar nodig

Mevrouw *Griet Smaers* peilt naar de inhoud van de aangekondigde aanbesteding voor de aankoop van nieuw materieel door De Lijn. De minister licht toe dat de nieuwe aanbestedingen voor voertuigen plaatsvinden in het eerste kwartaal van 2012. Het betreft 191 streekbussen van 12 meter, 67 stadsbussen van 12 m, 33 gelede streekbussen, 34 citybussen en 34 microbussen, al kunnen die cijfers nog wijzigen.

Mevrouw *Karin Brouwers* is verheugd over de voorgenomen capaciteitsuitbreiding bij De Lijn door de aankoop van dertien gelede trams. Zij vraagt of de minister ook denkt aan dubbelgelede bussen voor snelle en rechte trajecten? Zij heeft daarvan voorbeelden gezien in Frankrijk. Minister *Hilde Crevits* verklaart dat in de evaluatie met betrekking tot duurzaam vervoer dubbelgelede bussen door De Lijn als minder gunstige maatregel werden geëvalueerd. In de Vlaamse stadcentra ondervinden dergelijke bussen grote moeilijkheden qua doorstroming en wendbaarheid. De inzet van dubbelgelede autobussen kan pas succesvol zijn in de stad bij aanpassing van de infrastructuur en de aanleg van vrije busbanen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* heeft vragen bij de aanslepende problemen met gelede bussen. Zij wil dan ook weten waar de 39 nieuwe zullen ingezet worden, aangezien het harmonicagedeelte gevoelig is voor verkeersdrempels. De minister geeft toe dat er problemen zijn vastgesteld bij de verbindingstukken van de gelede bussen, beter bekend als harmonicabussen, als die verkeersdrempels moeten passeren. De constructeur heeft inmiddels de constructie van de harmonica aangepast. De nieuwe gelede bussen worden in alle entiteiten ingezet op trajecten met veel passagiers. De laatste levering van 77 nieuwe gelede

bussen is als volgt verdeeld: 35 in Antwerpen, 16 in Oost-Vlaanderen, 18 in Vlaams-Brabant en 8 in Limburg.

Van extralange trams van 44 m is de heer *Jan Roegiers* een absolute voorstander maar hij wijst er tegelijk op dat de lengte van heel wat haltes daar niet aan aangepast is. Heeft De Lijn de gevolgen voor de infrastructuur al in kaart gebracht? Minister *Hilde Crevits* zegt dat bij de beslissing van aankoop van extra lange trams rekening is gehouden met de halte-infrastructuur. Die trams worden ingezet op een beperkt aantal lijnen met voldoende lange haltes of met haltes die daartoe kunnen aangepast worden.

Mevrouw *Lies Jans* wil de stand van zaken weten bij de gebiedsevaluaties, in het kader van de aanpassing van de dienstverlening en de strijd tegen onder- en overbezetting? Waar en wanneer vinden ze plaats? Met het oog op een modal shift moet voor N-VA het woon-werkverkeer hierin prioriteit krijgen, in het bijzonder in de Vlaamse Ruit. De *minister* beperkt zich tot een verwijzing: de planning van de gebiedsevaluaties staat op p. 45 van de beleidsbrief. In 2011-2015 moet elk gebied aan bod komen.

De heer *Jan Roegiers* stelt vast dat De Lijn zich voorneemt te werken met rijtijden die variëren binnen en buiten de spits. Het lid vraagt uitleg bij die methode. Wat is de weerslag op het aanbod? Ook mevrouw *Marleen Van den Eynde* vraagt hoe het gesteld is met de rij- en rusttijden bij De Lijn.

De *minister* legt uit dat De Lijn met een nieuwe tool en op basis van gemeten doorkomsten de optimale reistijd berekent. Doel is dat het merendeel van de voertuigen op tijd is. Standaard werkt De Lijn met volgens het congestiepatroon wisselende tijdsperiodes. De variabilisering van de rijtijden wordt geïntegreerd in de gebiedsevaluaties, terwijl vandaag al een aantal kritische lijnen – dat wil zeggen met een lage klantentevredenheid – afzonderlijk worden bestudeerd. In eerste instantie heeft de variabilisering geen effect op het aanbod.

Onderzoek van onder andere de TU Delft leert dat de aanpassing van de rijtijden aan de realiteit zorgt voor een betere spreiding van de klanten over de voertuigen. Er wordt altijd op toegezien dat de noodzakelijke rusttijden voor de chauffeurs gerespecteerd worden.

De heer *Jan Roegiers* is blij met het voornemen om ritten met capaciteitsproblemen sneller te detecteren en te remediëren. Zelf wordt hij vrijwel dagelijks in Gent geconfronteerd met een tram waar men nauwelijks op kan. De bestelling van nieuwe, die groter en sneller zijn, komt niets te vroeg. Voor een modal shift moet het openbaar vervoer immers aantrekkelijk zijn. Wanneer wordt het genoemde voornemen in de praktijk gebracht?

Oplossingen voor structurele overbezetting zijn volgens minister *Hilde Crevits* versterkingsritten of verschuiving van ritten. Dat wordt situatie per situatie bekeken. Specifiek in Antwerpen komt er vanaf maart 2012 elke maand een nieuwe tram, in totaal 13. Dat jaar wordt ook de klassieke aanbesteding afgerond van 88 nieuwe trams voor Gent en Antwerpen, waaronder extra lange van 44 m. Ze worden ingezet op lijnen met haltes die voldoende lang zijn, of gemaakt kunnen worden met beperkte aanpassingen.

De heer *Lucas Van Der Taelen* heeft het over de vervoersmaatschappijen van de verschillende gewesten die op het Brusselse grondgebied actief zijn. Hij is blij met de gesprekken over een gemeenschappelijk vervoerbewijs maar een snellere afronding daarvan zou natuurlijk nog leuker zijn. Daarnaast kan een beter doordachte afstemming van het aanbod efficiëntiewinst opleveren, ook voor De Lijn. De demografische verwachtingen maken samenwerking nog dringender. Het lid vraagt de minister daarom om De Lijn aan te zetten tot verregaande gesprekken met MIVB en TEC. Dat is in ieders belang.

De *minister* bevestigt dat De Lijn, de MIVB, het departement, de Brusselse administratie en beide ministers structureel overleggen over de afstemming van het openbaar vervoer. De Lijn deed al voorstellen om haar netwerk in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aan te passen. Zo werden al lijnen verlegd om aansluiting te geven op de metrostations van Anderlecht. Probleem is echter het stervormige netwerk, waardoor men om tussen twee randgemeenten te reizen, eerst naar Brussel moet en dan er weer uit. Het GEN en het tramplan moeten daarop een antwoord bieden.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* merkt op dat zich in het Antwerpse hetzelfde probleem voordoet: ook daar rijden alle bussen uit de omgeving tot midden in de stad. Minister *Hilde Crevits* wil daar met Brabo 1 een antwoord op bieden, wat door mevrouw *Marleen Van den Eynde* wordt tegengesproken. Dat project kost miljarden maar biedt geen oplossing voor de mensen in de omliggende gemeenten waar de tram niet komt. Trams en metro's horen thuis binnen de stad. Aan de rand moet de overstap naar flexibele bussen worden georganiseerd. De heer *Dirk de Kort* herinnert aan de gebiedsevaluatie in het noorden van Antwerpen, op grond waarvan een spinnenwebstructuur wordt gesuggereerd. Ook ten zuiden werkt men aan openbaarvervoerknooppunten.

Ook in Vlaanderen, aldus de heer *Lucas Van der Taelen*, leidt gebrekkige samenwerking, maar dan tussen De Lijn en de NMBS, tot absurditeiten die men met overleg in efficiëntiewinst zou kunnen omzetten. Hij geeft het voorbeeld van de voorgenomen tramlijn Veurne-Koksijde naast de bestaande spoorweg en met gedeeltelijk dezelfde haltes.

Wat die afstemming met de NMBS betreft, wijst de *minister* erop dat het tracé van de tramlijn Koksijde-Veurne nog niet vastligt, maar dat het wel de bedoeling is dat in de eventuele haltes aan de NMBS-stations voor aansluiting op de treinen van en naar het binnenland wordt gezorgd. Bovendien is de aansluiting tram-trein veel beter en korter in Veurne dan in Adinkerke.

Mevrouw *Karin Brouwers* peilt naar de stand van zaken bij de START-lijnen. De *minister* meldt dat het overleg in de Openbaarvervoerscommissies nog aan de gang is, de laatste vergadering was op 18 november, maar de minister verzekert dat nog geen enkele START-lijn is afgeschaft. Voor de tramverbinding Vilvoorde-Zaventem wordt het eindrapport van de plan-MER verwacht tegen midden 2013. Zij vult meer in het algemeen aan dat voor alle tramprojecten waarover nog geen beslissing viel, een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt opgemaakt, behalve als dat methodologisch onmogelijk is, bij beperkte verlengingen met name.

Mevrouw *Lies Jans* merkt daarbij op dat Vlaanderen bedacht moet zijn op bijkomende kosten voor de taken die de NMBS niet langer wil uitvoeren. Zij is daarom blij dat de minister zich bewust is dat voor alle op stapel staande tramprojecten potentieelstudies, maatschappelijke kosten-batenanalyses en MER nodig zijn.

Mevrouw *Griet Smaers* wenst te vernemen of in 2012 weer stappen worden gezet in het project om taxi's in te zetten als belbussen op onderbezette lijnen?

Minister *Hilde Crevits* heeft het plan voor de vervanging van belbussen door taxi's op onderbezette lijnen, dat de beheersovereenkomst aan De Lijn oplegt op p. 18, nog niet ontvangen. De Lijn liet wel weten dat ze alle betrokkenen uitnodigde op een studiedag op 30 mei, waarvan de resultaten nu grondig worden onderzocht. Voor snelbussen zijn de voorwaarden niet min. Ze vereisen doorstromingsmaatregelen, halteaccomodatieaanpassing, en ingrepen in de 'park&rides'. Voor meer details verwijst ze naar de beleidsbrief.

1.2.4. Doorstroming

De elektronische nieuwsbrief met omleidinginformatie, die al meer dan 15.000 abonnees heeft, is een goed initiatief volgens de heer *Jan Roegiers*, maar sommige gemeentebesturen geven laat of helemaal niet hun wegwerkzaamheden aan. Kan de minister hen aanzetten om hun informatie tijdig te bezorgen zodat de reizigers kunnen geïnformeerd worden over de alternatieve route?

De *minister* beaamt dat de gemeenten respect moeten opbrengen voor De Lijn en hun wegenwerken tijdig signaleren. Het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD) kan voor een structurele oplossing zorgen, omdat wegbeheerders verplicht zullen zijn hun informatie erin te stoppen. Bovendien bevat de software een conflictdetectie-module. De eerste fase wordt volgend jaar geïmplementeerd. De dienstregelinginformatie wordt op dit moment uitgerold over alle haltes en de drukste zijn ook al uitgerust met borden voor dynamische informatie. Rond Gent loopt begin 2012 een proefproject met realtime-informatie over onverwachte storingen, dat bij succes veralgemeend wordt.

Daarover ondervraagd door de heer *Dirk de Kort*, verwijst de *minister* naar de beleidsbrief (p. 91) voor de randvoorwaarden voor de uitbouw van een snelbussennetwerk.

De heer *Dirk de Kort* merkt nog op dat men op het vlak van bereikbaarheid en doorstroming van het gewone verkeer winst heeft weten te boeken met vele, kleine en middelgrote initiatieven, maar dat neemt niet weg dat de algemene stremming van het verkeer ook bussen en trams doet stilstaan. De focus kan nog beter.

1.2.5. Betere communicatie met de klant

De heer *Jan Roegiers* signaleert dat de reizigersinformatie van De Lijn voorbeeldig is zolang men thuis de website kan raadplegen, maar dat zij aan de haltes buiten de steden vaak een groot probleem vormt. Immers, niet iedereen heeft toegang tot mobiele applicaties. Over de informatieborden in de steden en aan de kust wil hij weten of zij alleen dienen om de toestand in realtime aan te geven of ook om uitleg te verstrekken bij langdurige stilstand door een of andere calamiteit.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat het nieuwe concept van statische dienstregelingsinformatie momenteel stap voor stap wordt geïnstalleerd aan alle haltes in Vlaanderen. De kwaliteit van de informatie zal daardoor overal verbeteren, door gebruik van kaartmateriaal en door uniformisering. De drukste haltes worden daarenboven uitgerust met realtime informatieborden, die de werkelijke wachttijd tonen. Het is de bedoeling dat die realtime borden later ook informatie geven over verwachte en onverwachte storingen. Binnen enkele weken wordt in Gent een experiment opgezet waarin die informatie al zal worden gegeven. Na positieve evaluatie wordt die maatregel veralgemeend.

Voor ‘dynamische’ informatie aan haltes zonder realtime informatiebord, focust De Lijn op mobiele toepassingen. De recent gelanceerde iPhone app en de mobiele website m.delijn.be zijn hiervan voorbeelden. Ook bij die toepassingen komt binnen afzienbare tijd storingsinformatie.

Mevrouw *Karin Brouwers* drukt haar waardering uit voor de plug-in routeplanner, de elektronische nieuwsbrief en de i-Phone applicatie. Bij de online aflevering van attesten bij vertraging, die zij heel goed vindt, wil het lid weten vanaf hoeveel minuten De Lijn van vertraging spreekt. De *minister* antwoordt dat De Lijn een attest uitreikt op vraag van de reiziger vanaf een vertraging van één minuut. Controle gebeurt via de registratie van de realtimegegevens.

1.2.6. Marketingacties evalueren

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt meer uitleg over de evaluatie van de marketingacties. Mevrouw *Marleen Van den Eynde* is van mening dat de campagne ‘1 miljoen bomen voor Vlaanderen’ van De Lijn niet binnen de taken van de vervoersmaatschappij past. De maatschappij zou dat geld beter investeren in campagnes voor dienstverlening, stiptheid en veiligheid. Wat heeft zij gekost en waar worden de bomen geplant?

Elke marketingcampagne van De Lijn wordt geëvalueerd, stelt minister *Hilde Crevits*. Als ze niet het gewenste effect hebben, worden ze bijgestuurd of niet herhaald. RETIBO zal de effectmeting van lokale campagnes vergemakkelijken. ‘1 miljoen bomen voor Vlaanderen’ is geen campagne van De Lijn maar van de Vereniging voor Bos in Vlaanderen (VBV). Zij is gekoppeld aan de wereldwijde Billion Tree Campaign. De Lijn verwijst haar klanten die een bospas kopen naar die actie en brengt op die manier de milieuvriendelijkheid van het openbaar vervoer onder de aandacht. Zij belooft schriftelijk te laten weten wat het initiatief aan De Lijn gekost heeft.

1.2.7. Beter (openbaar) vervoeraanbod voor minder mobiele

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt aan welke ‘andere sturende maatregelen’ de minister denkt om haltes toegankelijker te maken voor wie minder mobiel is? Mevrouw *Marleen Van den Eynde* hoopt dat de minister haar beleidsbrief zal toetsen aan de getuigenissen in het programma Volt¹⁷ over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder mobiele.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat sinds september iemand van de vzw Enter werkt als toegankelijkheidscoördinator aan een voorstel van geïntegreerd beleidsplan. Het moet half 2012 klaar zijn. Het programma voor lagevloervoertuigen wordt voorts uitgevoerd met klassieke investeringen in nieuwe toestellen. De Lijn vraagt bij elke heraanleg van halteplaatsen aan de wegbeheerders om ze toegankelijker te maken en bekijkt of het huidige aanbod van gesubsidieerde accommodatie binnen de samenwerkingsovereenkomsten kan worden uitgebreid met een verhoogde, aanrijdbare boordsteen, een kunstmatige geleidelijn of een opstapvlak in rubbertegels.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* begrijpt dat men niet meteen alle haltes kan aanpassen maar kan men niet doelgericht beginnen met plaatsen waarvan men weet dat personen met een beperking er dagelijks gebruik van maken, bijvoorbeeld om naar school te gaan? Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat De Lijn er op de eerste plaats moet voor zorgen dat de informatie over de toegankelijkheid correct en up-to-date is. Zij betreurt dat we niet in een cultuur leven waarin bij de halteplaatsen van meet af aan werd rekening gehouden met toegankelijkheid, waardoor aanpassingen nu veel geld kosten, ofwel aan het gewest, ofwel aan de lokale overheid. Mevrouw *Marleen Van den Eynde* blijft erbij dat De Lijn, in tegenstelling tot de NMBS, met de informatie waarover zij beschikt, niets doet.

Mevrouw *Karin Brouwers* wil vernemen hoe de minister de diensten aangepast vervoer extra zal ondersteunen als de middelen onveranderd blijven ten opzichte van vorig jaar? Het lid vraagt om bij de financiering van de samenwerking tussen deze diensten, waarvoor in Leuven een proefproject loopt, rekening te houden met alle gereden kilometers, dus ook die om mensen in afgelegen dorpen op te halen. De betrokkenen zijn bang dat ze van Mobiliteit minder gaan krijgen dan vroeger in de enveloppe van Gelijke Kansen zat.

De minister geeft toe dat een decreet ter subsidiëring van vervoer voor personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit, dringend nodig is. Ondertussen werd het werkingsbudget voor aangepast vervoer in 2011 al verhoogd tot 1.721.000 euro. Ze vernoemt de creatie van de digitale databank toegankelijk vervoer, de opstart van een businessplan

¹⁷ Reportage op één, 16 november 2011.

voor een gebiedsdekkend, complementair, geïntegreerd toegankelijk vervoersysteem in Vlaanderen, en de voorbereiding van het Vlaams-Brabantse proefproject met een provinciaal aanspreekpunt voor transportmogelijkheden. De vaststelling van de subsidiecriteria voor een spontaan gegroeide sector blijkt veel meer tijd te kosten dan gedacht. Een en ander gebeurt samen met de overlegkoepel van diensten voor aangepast vervoer. Misschien moet overwogen worden om de gebruikers zelf te vergoeden en hen te laten kiezen. De minister heeft nog niet beslist.

1.2.8. *De exploitanten van De Lijn*

Mevrouw *Karin Brouwers* waardeert de stijging van het aandeel van de exploitanten in het aantal gereden kilometers, dat net iets hoger is dat van De Lijn, maar wijst meteen op de problemen waarmee zij blijvend te maken hebben. Het gaat met name om de gunstiger loonvoorwaarden – behalve het uurloon zelf – bij De Lijn, die hen op een krappe arbeidsmarkt personeel afsnoept. Mevrouw Brouwers pleit voor meer gelijkgeschakeling.

De *minister* verklaart dat alle exploitanten die geregeld vervoer uitvoeren in opdracht van De Lijn contractueel verplicht zijn de cao-voorwaarden van paritair comité 140 na te leven, die grote gelijkenissen vertonen met die van De Lijn voor haar eigen chauffeurs. Viasoc, een private stichting die sinds 2007 paritair is samengesteld door vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers, controleert de naleving. Mevrouw *Karin Brouwers* wijst er op dat chauffeurs een knelpuntberoep uitoefenen, zodat kleine verschillen al goed kunnen zijn voor het verlies van personeel dat men eerst zelf wel heeft opgeleid. Zij blijft daarom pleiten voor een nog betere afstemming.

1.2.9. *Een afgestemd spooraanbod*

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt hoe het staat met de efficiënte verknoping met de NMBS? Zijn al gesprekken begonnen over de treinen die de spoorwegmaatschappij wil afschaffen? Zij kijkt ook uit naar de gedachtewisseling binnenkort in de commissie over de Vlaamse spoorstrategie. De heer *Dirk de Kort* kijkt eveneens uit naar dat debat.

Ook mevrouw *Lies Jans* heeft vragen over dat onderwerp. Bij de ontwikkeling van een eigen Vlaamse spoorstrategie moet niet alleen overlegd worden met de NMBS maar ook met de logistieke sector. Wat is de stand van zaken? Wat is in dit verband geworden van het executief comité van ministers dat werd opgericht door het decreet van 2002 over de samenwerking tussen de federale staat en de gewesten op het vlak van spoorbeleid? Hoeveel keer kwam het samen en hoe werkt het? Voerde het een behoefteanalyse uit en ontwikkelde het een meerjareninvesteringsplan? Het lid wil niet dat de fouten uit het verleden herhaald worden, vandaar haar vragen. De Vlaamse spoorstrategie moet een omvattende visie worden en niet slechts een papieren verlanglijst, onderstreept zij.

De IJzeren Rijn is niet opgenomen in het basisnetwerk van het Europese TEN-T. Waarom niet? Wat zijn de gevolgen voor de verdere realisatie? Had de minister al contact met de Europese Commissie daarover en met haar federale collega? Was op 1 november inderdaad een ontwerp van ‘memorandum of understanding’ met Nederland klaar? Wat staat erin? Lost het alle problemen op?

De heer *Dirk Peeters* oppert of het niet mogelijk is meer vrachttransport op de Betuwelijn te brengen, in afwachting van de IJzeren Rijn, die geen prioriteit vormt voor Europa en noch door Nederland, noch door Duitsland welwillend bejegend wordt? Wat is het standpunt van de minister?

Voor al die vragen over de Vlaamse spoorstrategie verwijst minister *Hilde Crevits* behalve naar haar beleidsbrief (p. 50) naar de geplande gedachtewisseling in de commissie (8 december 2011).

1.3. *Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa*

1.3.1. *Piekdossier*

Met betrekking tot het veelbelovende piekproject vraagt mevrouw *Marleen Van den Eynde* naar evaluatie en mogelijke uitbreiding. De *minister* verwacht de eerste resultaten van de evaluatie van het Piekproject binnenkort. Het project heeft als doel na te gaan of het maatschappelijk en bedrijfseconomisch haalbaar is om tijdens de dagrand leveringen aan supermarkten uit te voeren met stil materieel. Alle testen zijn intussen gedaan en de resultaten zijn bijeengebracht. Het rapport is al besproken op de projectstuurgroep (met onder meer de betrokken steden en gemeenten) en met de sociale partners. Op basis van de opmerkingen legt het onderzoeksbureau de laatste hand aan de bedrijfseconomische analyse en de aanbevelingen.

1.3.2. *Lange zware vrachtwagens (LZV's)*

De heer *Steve D'Hulster* vraagt wie zitting zal hebben in de opvolgingscommissie van de proeven met lange en zware vrachtwagens? De heer *Dirk de Kort* wil weten wanneer effectief kan gestart worden met het project lange en zware vrachtwagens? Mevrouw *Lies Jans* weet dat Denemarken tijdens zijn Europese voorzitterschap de lange en zware vrachtwagens op de Europese tafel wil brengen met het oog op een aanpassing van de regelgeving, die ook al nodig is voor de proefprojecten. Ondersteunt de minister die oproep en, zo ja, hoe? En de heer *Dirk Peeters* informeert ook naar de plannen met lange en zware vrachtwagens: gaat Vlaanderen door met een proefproject of wacht het op Europa?

De *minister* meldt dat het uitwerken van de voorwaarden voor een proefproject met lange zware vrachtwagens is gepland in de komende weken en maanden. Binnen de EU hebben ze voor- en tegenstanders, maar de huidige regelgeving verhindert proeven op eigen grondgebied niet. Een precieze datum is er nog niet, maar het ontwerp van decreet en de uitvoeringsbesluiten zijn in volle voorbereiding. Zij zou in het voorjaar 2012 graag behandeld zien samen met ontwerpen van decreet over het uitzonderlijk vervoer en over de aslasten.

1.3.3. *Vrachtroutenetwerken*

Wanneer worden stappen gezet met betrekking tot het vrachtroutenetwerk, vraagt de heer *Steve D'Hulster*.

De *minister* noemt het een moeilijk dossier maar hoopt nog dit jaar de dienstenopdracht voor de uitwerking van een regionaal vrachtroutenetwerk inclusief bewegwijzeringsmodel voor de eerste vijf regio's te kunnen toewijzen. Op voorstel van de Inspectie van Financiën wordt gewerkt met een basisbestek en herhalingsopdrachten. Deadline blijft eind 2012, begin 2013.

1.3.4. *Innovatie in de logistieke ketens*

Mevrouw *Lies Jans* memoreert het voorstel om een aparte commissie (ad hoc) op te richten over het logistiek beleid in Vlaanderen. Voor N-VA gaat het om meer dan alleen mobiliteit. Wat denkt de minister daarvan?

Minister *Hilde Crevits* beseft dat logistiek en logistiek beleid raakvlakken hebben met verschillende beleidsdomeinen. Zo participeren ook het Agentschap Ondernemen, en de departementen Leefmilieu, Natuurbehoud en Energie (LNE), en Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO) aan de werkgroepen. Maar Flanders Logistics, waarin innovatieve acties in de logistiek worden voorbereid, wordt getrokken door het beleidsdomein Openbare Werken en Mobiliteit. Daarom vindt zij niet een aparte commissie maar wel de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken de meest voor de hand liggende om daarover van gedachten te wisselen. De keuze komt uiteindelijk aan het parlement toe, vanzelfsprekend.

Mevrouw *Griet Smaers* vraagt een toelichting bij het met 6.482.000 euro verhoogde vastleggingskrediet voor slimme logistiek. Welke extra acties komen er in 2012?

De *minister* verduidelijkt dat de stijging van het begrotingsartikel MBU/3MG-E-2-G/WT-Werking en toelagen – Zeehavens en Maritieme Toegang (van 80.390.000 euro in 2011 naar 86.872.000 in de begroting 2012) hoofdzakelijk betrekking heeft op de verbetering en de werking van de haveninfrastructuur. Het budget binnen haven- en waterbeleid voor slimme logistiek in de enge zin bedraagt ongeveer 500.000 euro en dat voor onder andere het vervoltraject Piek en de logistieke consultants.

1.4. Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu

1.4.1. Beperking van de geluidshinder door verkeer

Mevrouw *Tine Eerlingen* wil weten of het voorbeeldenboek dat het team van de Vlaamse Bouwmeester maakte voor een innovatieve aanpak van geluidsoverlast langs Vlaamse wegen, effectief gebruikt zal worden, ook wat de maatregelen op lange termijn betreft. Zijn de stille varianten in wegverharding in het buitenland al getest en hoe kiest men hier het materiaal voor de geplande proefvakken?

De *minister* stelt dat het voorbeeldenboek voor de aanpak van geluidsoverlast als inspiratiebron wordt gebruikt door architecten en studiebureaus. Het bevat geen sluitende oplossingen en is evenmin exhaustief. Het klaverblad in Lummen en het complex in Aalter vormen voorbeelden van plaatsen waar naar een betere integratie in het landschap wordt gezocht. AWW houdt heel veel rekening met de geluidsaspecten van materialen. Naast de klassieke metingen van het geluidsniveau aan woninggevels worden sinds de zomer ook rolgeluiden gemeten in een speciaal voertuig met standaardbanden, waarvoor in 2012 ook proefvakken worden aangelegd met verschillende toplagen.

Mevrouw *Griet Smaers* vraagt wat de kosten zijn die verbonden zijn aan het actieplan Geluid. Mevrouw *Marleen Van den Eynde* noemt verkeerslawaaï een zeer zware vorm van hinder en het is goed dat de voorbije jaren in geluidsschermen werd geïnvesteerd. Maar in Ranst wacht men al meer dan twintig jaar. Alle studies zijn klaar en zij wezen uit dat het Vlaams Gewest honderd percent moet betalen, wat bewijst dat de hinder er zeer groot is. Toch blijft de minister het dossier doorschuiven naar de mogelijke budgetten in het investeringsprogramma. Het lid is benieuwd maar waarschuwt dat de bewoners er al lang niet meer in geloven. Terloops informeert het lid ook naar het stopzetten van de bouwwerken voor een geluidsdam in de Keizershoek in Harelbeke.

De *minister* bevestigt dat het departement LNE een actieplan Geluid uitwerkt. Een globale kostenschatting is niet evident. Hoeveel kost bijvoorbeeld geluidsreductie door snelheidsbeperking? Wel bekend is dat de aanleg van stille toplagen aan AWW ongeveer 17 miljoen euro extra kost voor de hele kritische zone, die 329,3km of 38% van het hoofdwegennet uitmaakt. Bij structureel onderhoud wordt daar nu al rekening mee gehouden. De aanleg van de 44.400 m geluidsschermen uit de prioriteitenlijst kost 44,4 miljoen euro. In het ontwerp van investeringsprogramma zijn opnieuw voor ruim 11 miljoen euro projecten in het kader van geluidswerende maatregelen opgenomen, maar ook de reguliere onderhoudswerken komen vaak de strijd tegen geluidshinder ten goede.

Een van de in het vorige investeringsprogramma voor 2012 geplande werken is de plaatsing van geluidsschermen in Ranst, die worden aanbesteed in de eerste jaarhelft. De dimensies zijn bepaald en de architectonische waarde wordt bestudeerd. Natuurlijk kunnen ze niet zonder bouwvergunning worden geplaatst, erkent de minister. Voor de Keizershoek is er een bouwvergunning, verzekert ze.

1.4.2. *Beperking van de lichtpollutie*

Mevrouw *Tine Eerlingen* is benieuwd of minister *Crevits* al heeft overlegd met haar collega *Joke Schauvliege* over de aanpak van lichtvervuiling en haar effect op de menselijke gezondheid, met het oog op een omvattende visie op lichthinder in 2012?

De verlichting van de gewestwegen zal bestudeerd worden, zegt minister *Hilde Crevits*. In de begeleidingscommissie zit een vertegenwoordiger van LNE. De minister pleit wel voor voorzichtigheid. Gezien de bewoning wordt het een moeilijke evenwichtsoefening. De mensen moeten ook tijd krijgen om eraan te wennen. Zij heeft vijf miljoen euro extra ingeschreven in de onderhoudsbegroting voor reflecterende maatregelen op de snelwegen. De samenwerking met het KMI loopt goed.

1.4.3. *Groen vervoer*

Met het oog op de afweging tegen de hogere kosten wil mevrouw *Karin Brouwers* weten hoeveel procent besparing hybride bussen opleveren. Zij vraagt meteen ook waarom het brandstofverbruik tussen 2004 en 2009 toch elk jaar blijkt te zijn toegenomen. Mevrouw *Griet Smaers* peilt naar de inhoud van de aangekondigde aanbesteding voor de aankoop van nieuw materiaal door De Lijn, meer bepaald het aandeel van elektrische en hybride voertuigen daarin. De inzet op WaterstofNet vindt ze zeer goed. Ook mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt de aankoop van meer milieuvriendelijke voertuigen goed.

Minister *Hilde Crevits* deelt mee dat bij de aankoop van bussen niet alleen rekening wordt gehouden met de prijs maar ook met de brandstofkosten over de ganse levensduur en met de externe kosten van de overblijvende uitstoot. De eerste tests met hybride bussen reveleren een brandstofbesparing van ongeveer 20%. Als men ook met de uitstootkosten rekening houdt, zijn hun baten even hoog als hun kosten, bleek uit een theoretische studie in 2005. Maar sindsdien zijn de brandstofprijzen zodanig gestegen dat ook het gewone, bedrijfseconomische rendement van de investering al positief is in de meeste scenario's. De minister geeft een paar cijfers: een gemiddelde dieselhybride bus verbruikt 65.25l of 25% minder brandstof op een jaar, stoot 17,2 ton minder CO₂ uit en kost daardoor in totaal 5807 euro minder. De aankoop kost wel 106.000 euro meer, maar moet men over de hele levensduur verdelen.

Daarnaast vermeldt ze het project ecodriving: 5% minder brandstof verbruiken door ecologisch te rijden. De Lijn plant ook uitgebreide tests met elektrische bussen, in combinatie met een systeem van tussenlading. Het eerste project loopt in Brugge in 2012.

1.5. *Efficiënte en kostenbewuste overheid*

1.5.1. *Nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen*

Hoe evalueert de minister de aanpak van de voorbereidende informatieronde voor het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen, vraagt mevrouw *Lies Jans*. Terwijl meer dan 10.000 mensen de enquête beantwoordden, hadden de provinciale hoorzittingen veel minder succes, weet het lid.

De minister erkent dat de provinciale hoorzittingen ontgoochelend weinig succes hadden maar als de – zeer geslaagde – enquête alleen online had plaatsgevonden, had men ook daar kritiek op gegeven. Ze belooft de vraag van de heer *Marino Keulen* naar de manier waarop men de brede massa heeft trachten te mobiliseren, naast het geïnteresseerde publiek dat op de online enquête afkwam, te laten onderzoeken. Tegelijk relativeert minister *Hilde Crevits* met een verwijzing naar de zomer, het mooie weer en de ervaring dat iedere organisator wel eens te kampen heeft met een lage opkomst. Misschien zijn dergelijke provinciale informatieavonden over een vrij abstract onderwerp, dat verder van de

leefwereld af staat, tijdverlies, oppert de heer *Marino Keulen*. In bepaalde regio's leeft het mobiliteitsprobleem veel meer, repliceert mevrouw *Marleen Van den Eynde*, die suggereert om de gemeentelijke informatiebladen in te schakelen. De heer *Dirk de Kort* verwijst naar lokale Antwerpse informatie-initiatieven over andere onderwerpen, die wel heel wat meer volk trokken op hun informatieavonden. Minister *Hilde Crevits* merkt nog wel op dat de deelname aan de online enquête een vrij mooie doorsnede van de bevolking laat zien.

De heer *Dirk Peeters* merkt op dat het beleid te zeer op een verticaal spoor zit. De kruisverbanden tussen Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening en Milieu komen te weinig aan bod in de beleidsbrieven. Uplace is een duidelijk voorbeeld van een te eng aangepakt dossier.

De *minister* is het met de heer *Peeters* eens dat afstemming nodig is tussen Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Leefmilieu. Die beleidsdomeinen zijn ook vertegenwoordigd in de gewestelijke planningscommissie bij de opmaak van het mobiliteitsplan.

1.5.2. Vereenvoudiging van de regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken

Mevrouw *Griet Smaers* vraagt wat de minister verwacht van een aanpassing van de federale wetgeving met betrekking tot onteigeningen en welke acties heeft ze daartoe al ondernomen?

De diensten van de *minister* maken een analyse van de knelpunten in de federale regelgeving over onteigening, waarna zij concrete voorstellen tot aanpassing zal doen. Alle entiteiten van de Vlaamse overheid die geregeld onteigenen, worden daarbij betrokken, waarna de voorstellen zullen besproken worden met de andere gewesten. Ondertussen werden al afspraken gemaakt met de Aankoopcomités over de inzet van landmeters-experts, waarvoor een typebestek is uitgewerkt, dat op zich al voor een versnelling zorgt.

De heer *Dirk de Kort* hoopt dat de aanbevelingen van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten niet alleen in de wetgeving maar ook in het dagelijkse beleid worden omgezet.

1.6. Mobiliteit tegen de juiste prijs

1.6.1. Slimme kilometerheffing

Het lijkt de heer *Filip Anthuenis* niet realistisch dat in 2013 de slimme kilometerheffing kan worden ingevoerd. Hoe reageert de minister? Mevrouw *Lies Jans* informeert ook naar de stand van zaken bij de slimme kilometerheffing. Wordt de invoering voor vrachtwagens eind 2013 gehaald?

De *minister* meldt dat op 21 januari 2011 de Vlaamse Regering het politieke akkoord over de slimme kilometerheffing heeft bekrachtigd. De consultancyopdracht om de intergewestelijke organen te begeleiden bij de uitwerking van het DBFM-bestek, dat moet leiden tot de aanwijzing van een serviceprovider, werd na aanbesteding op 15 juli toegewezen aan het consortium Fairway. De startvergadering vond plaats op 17 augustus. Na validatie van het ontworpen systeem zal in overleg tussen de gewesten, de eerste markttoetsing gebeuren op het einde van het eerste kwartaal van 2012.

2. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur

2.1. Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden

2.1.1. Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links

De heer *Dirk de Kort* hoopt dat Openbare Werken niet opnieuw het slachtoffer wordt van besparingen ten gevolge van een financiële storm, zoals in de jaren negentig. Een gedach-

tewisseling over de financiering is wenselijk. Kunnen bepaalde onderdelen in dat verband niet opgenomen worden in TEN-T-netwerk met Europese subsidies?

De *minister* herinnert eraan dat Vlaanderen in het recente verleden al meer dan eens heeft genoten van Europese cofinanciering voor TEN-T-projecten en leverde een belangrijke bijdrage aan het Commissievoorstel tot herziening van het TEN-T-beleid. Naast de voortzetting van dat beleid onderzoeken haar diensten ook de innovatieve financiering met projectobligaties.

De heer *Steve D'Hulster* leest op pagina 14 van de beleidsbrief dat de werkzaamheden in en rond de Craeybeckxtunnel van start gaan eind 2011, terwijl de minister eerder op een schriftelijke vraag antwoordde dat het in april 2012 is. Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat in de Craeybeckxtunnel 32 beweegbare camera's worden geplaatst, 80 vaste camera's met automatische incidentdetectie en 60 dynamische pijl-kruisindicatoren. Voor een correcte aansluiting op de toegangswegen, bij calamiteiten en onderhoudswerken, moeten er ook buiten de tunnel dynamische verkeersmanagementinstallaties geplaatst worden. Eind dit jaar start de bouw van negen rijstrooksignalisatieportieken met in totaal 23 rijstrooksignalisatieborden, één VMS-bord, een aantal berichtenborden en bijkomende installaties. De werken voor de borden buiten de tunnel zijn gestart, de studie voor de aanpak van de installaties wordt uitgevoerd en de opdracht tot levering van de materialen ligt ter ondertekening bij de wegbeheerder. In het voorjaar van 2012 worden de werken in de tunnel uitgevoerd.

De heer *Dirk de Kort* vraagt naar de timing van de zwevende rotonde boven de A12. De minister kadert het kunstwerk in de omvorming Boom-Brussel. Daarbij wordt er voor de aansluiting op de N171 een rotonde gebouwd boven de A12. De bruggen daarvoor zijn al gebouwd in 2008, de verdere afwerking zit vervat in de tweede fase van de N171, beter bekend als de realisatie van de 'banaan', startend in 2012. Voor het Vlaams-Brabantse deel van de A12 zal het ontwerp voor het complex Meise-Westrode begin 2013 afgewerkt zijn. Zonder bijkomende vertraging zullen de verwerving en bouwaanvraag eind 2013 afgerond zijn, waarna de aanbesteding in 2014 kan starten. In 2015 zullen de werken aanvangen.

Mevrouw *Veerle Heeren* heeft een vraag naar aanleiding van de bekendmaking van de positieve resultaten van de sociaaleconomische haalbaarheidsstudie over een nieuwe verbinding tussen de regio Sint-Truiden en de E40. De haalbaarheid van de verbinding op zich werd al eerder bestudeerd. Welke stappen gaat de minister zetten en wanneer? Het lid wijst haar op de tijd die dergelijke projecten vandaag de dag vergen, gezien het verzet dat ze telkens weer oproepen.

De *minister* beaamt dat een recente studie toont dat een verbinding tussen Haspengouwen en de E40 het verkeer vlotter en veiliger zou maken met een positieve impact op de economie, het toerisme en de overlast op de huidige routes. Een vorige studie achtte die verbinding niet nuttig. De batenanalyse berekent de winst op 34 miljoen euro en de kostprijs voor de aanleg tussen 18,3 en 62,2 miljoen euro, naargelang het tracé. In drie van de vier scenario's liggen de baten boven de meest optimistische schattingen van de investeringskosten. De minister heeft aan AWW opdracht gegeven een studieopdracht uit te schrijven voor de uitvoering van de plan-MER die de kostprijs alsook de effecten op mens en milieu van de alternatieven zal bepalen. De administratie zal die opdracht allicht starten in het voorjaar 2012. De minister kan nog niet zeggen of en wanneer de werken zullen starten.

De heer *Dirk de Kort* brengt ten slotte in dat de versnelling van investeringsprojecten even ambitieus moet worden aangepakt als de duidelijke inhaaloperatie op het vlak van wegenonderhoud.

2.1.2. *Minder hinder*

Mevrouw *Griet Smaers* herhaalt haar pleidooi voor de verruiming van de inzet van bereikbaarheidsadviseurs tot gemeentelijke werken.

Minister *Hilde Crevits* geeft wat nadere toelichting over het nieuwe bestek van bereikbaarheidsadviseur. Daarin is duidelijk omschreven dat hij een netwerk van contactpersonen van instanties die betrokken zijn bij wegenwerken (zoals gemeentebesturen en nutsmaatschappijen) moet opbouwen en onderhouden. Daarnaast werd het nieuwe bestek ruimer opgevat dan enkel bereikbaarheidsadvies. Ook andere partijen zullen nu mee gebruik kunnen maken van de communicatiekanalen van AWV.

De heer *Dirk de Kort* beklemtoont dat het van groot belang is dat bij wegwerkzaamheden gezorgd wordt voor minder hinder, schadeloosstelling van getroffen handelszaken, goede coördinatie en zorgvuldige communicatie. Een goed voorbeeld noemt hij de aanpak van de werken aan de viaduct van Vilvoorde.

2.2. *Fietspaden*

2.2.1. *Fietstoets convenanten*

Op een vraag van de heer *Steve D'Hulster* benadrukt de *minister* benadrukt dat AWV de fietstoets toepast sinds 2008. Bij ingrepen aan wegen worden dus steeds ook de mogelijkheden voor de fietspaden nagegaan. Dit instrument is geen bijkomende planlast, want in het voorstel tot gunning moet enkel een vakje aangekruist worden als de fietstoets uitgevoerd is. Zo moet het evident zijn dat bij de vervanging van de top laag van het wegdek ook het fietspad een nieuwe laag krijgt. Bij ontbreken van een vrijliggend fietspad waar het nodig is, kan natuurlijk niet gewacht worden op onteigeningen om de weg te onderhouden. De voorbereidingen voor de aanleg van het fietspad worden wel zo snel mogelijk gestart. De minister wijst de administratie geregeld op de noodzaak om ook fietspaden te onderhouden. Dat is in veel gevallen al een reflex maar moet dat altijd zijn.

2.2.2. *Fietsinfrastructuur*

Mevrouw *Griet Smaers* is blij met de fietsinvesteringen. Hoeveel gaat in 2012 precies naar fietspaden? Wordt volgend jaar al rekening gehouden met de gevolgen van het nieuwe ontwerp van Mobiliteitsdecreet?

De *minister* heeft beloofd in 2012 100 miljoen euro, de fietspot, vrij te maken voor het meerjarenprogramma van het Fietsteam. Die middelen zitten verweven in de verschillende budgetten van de deelnemende entiteiten. De voortgang van de projecten, vooral het Fietsfonds en de module 13-projecten, kan gevolgd worden in het meerjaren investeringsprogramma. Het ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr 1275*) zal uiteraard een invloed hebben op de aanleg en de financiering van fietsinfrastructuur. Nieuwe projecten zullen alvast de vereenvoudigde regels van dat ontwerp volgen; natuurlijk zijn er overgangsmaatregelen voor lopende projecten.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* is van oordeel dat er een tandje bij moet gestoken worden in de aanleg van veilige fietspaden langs gewestwegen. Welke rol zullen de provincies nog spelen in de toekomst? De *minister* zal de provincies hun rol laten spelen, onder meer in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De provincies subsidiëren de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen in het kader van het Fietsfonds voor veertig percent, de provincie West-Vlaanderen zelfs voor zestig percent. De Vlaamse overheid subsidieert voor veertig percent. Een aantal provincies treedt ook op als bouwheer voor fietswegen en fietssnelwegen.

2.2.3. *Fietspaden langs waterwegen*

De heer *Dirk de Kort* bemerkt in de enquêtes voor het informatief gedeelte van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen dat de Vlaming verkeersveiligheid op nummer één zet. Het lid pleit voor blijvende aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers en fietsers. De minister heeft een omslag gerealiseerd in het fietsbeleid van de afdeling Wegen. Het zou goed zijn, mocht die mentaliteitswijziging ook kunnen bij nv De Scheepvaart, dat fietspaden nog altijd als aanhorigheid ziet. Hij geeft de betreurenswaardige staat van het pad langs het Albertkanaal als voorbeeld. Mevrouw *Tine Eerlingen* attendeert op een mogelijk conflict tussen de verharding van jaagpaden in het kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en latere projecten van hermeandering. Het lid pleit er daarom voor dit samen te bekijken. De actualisering van het fietsvademecum is positief, evenals het voornemen om steden en gemeenten te wijzen op het belang van rijcomfort.

Het hermeanderen van waterwegen en de aanleg van en aandacht voor fietspaden door waterwegbeheerders zijn voor minister *Hilde Crevits* niet tegenstrijdig. Bij het hermeanderen van waterwegen worden de jaagpaden immers steeds ingepast. Het verharderen van een jaagpad kan pas als het past in de visie op die waterweg. Jaagpaden zijn in eerste instantie bedoeld voor de gebruikers van de waterweg, zoals bedrijven. Die functie primeert in alle gevallen. Het komt er niet alleen op aan de functies te verzoenen, maar vooral de veiligheid te garanderen. Daarom hebben de waterwegbeheerders dan ook zitting in Fietsteams. Daar wordt het medegebruik, de wegbedekking enzovoort besproken. Investeren in de paden langs de waterwegen ten behoeve van fietsers, ruiters en wandelaars levert meestal snel resultaat op omdat er geen onteigeningen moeten gebeuren. W&Z heeft vorig jaar een jaagpad langs de Durme tussen Zele en Dendermonde verhard. Ondertussen loopt er een studie voor veilige vrijliggende fietspaden langs parallelle gewestwegen, maar daarvoor zijn er nog onteigeningen nodig. In afwachting is het jaagpad een goed alternatief voor de fietsers. Op een opmerking van mevrouw *Tine Eerlingen* repliceert minister *Hilde Crevits* dat jaagpaden soms tijdelijk verhard worden, in afwachting van de aanleg van een fietspad. Goede afspraken in de Fietsteams moeten nutteloze investeringen vermijden.

2.3. *Het openbaarvervoernetwerk verder uitbouwen*

2.3.1. *Tram- of lightrailprojecten in alle Vlaamse provincies*

Mevrouw *Tine Eerlingen* polst wat de timing in in 2013 van het project-MKBA voor de tramverbindingen in Vlaams-Brabant? Komt die overeen met de verbintenissen ten aanzien van Uplace?

Minister *Hilde Crevits* verwijst al wie vragen heeft over de tramprojecten naar het verslag van de recente gedachtewisseling over dat onderwerp¹⁸. Volgens de huidige planning is het eindrapport van de plan-MER te verwachten tegen halverwege 2013. Een tramverbinding met Vilvoorde en Zaventem is niet mogelijk tegen 2015. Als Uplace in 2015 wordt geopend, is geregeld dat De Lijn met een hoogfrequente en snelle busverbinding Uplace zal kunnen bedienen.

2.3.2. *Stationsomgevingen*

Mevrouw *Lies Jans* merkt dat de beleidsbrief in het kader van de uitbouw van stationsomgevingen tot multimodale knooppunten terecht wijst op het belang van de fiets. Naast de fietspunten heeft nu ook NMBS haar eigen Blue Bike. Wordt er wel overlegd met het oog op afstemming? Het lid mist ook aandacht voor voldoende parkeerplaatsen, die volgens haar nodig blijven.

¹⁸ Gedachtewisseling over de vertramingsprojecten van De Lijn. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heer Jan Roegiers en mevrouw Marleen Van den Eynde (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1299*).

De Lijn ziet fietsinitiatieven in stationsomgevingen als een complementair aanbod, aldus de *minister*. Het is de bedoeling om er voor te zorgen dat de MOBIB-kaart ook gebruikt kan worden voor de diensten van Velo en Blue Bike, zoals de minister dat trouwens ook wil voor Cambio. Voorts wordt er gewerkt aan een prijsvoordeel voor abonnees van De Lijn en de opname van elkaars aanbod op de communicatiedragers.

Ook mevrouw *Tine Eerlingen* vindt dat naast fietsenstallingen en openbaar vervoer in de multimodale knooppunten de parkeerplaatsen voor privéauto's niet mogen vergeten worden.

2.3.3. *Het gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen stimuleren*

Wat Cambio betreft vraagt mevrouw *Tine Eerlingen* of de minister het gebruik van het systeem door de Vlaamse overheid als werkgever al heeft onderzocht?

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat voor projecten met een belangrijke mobiliteitsimpact moet er een mobiliteitseffectenrapport (mober) gemaakt worden, parkeerplaatsen maken daar altijd deel van uit, soms tot ontevredenheid van omwonenden. Er wordt onderzocht hoe de Vlaamse overheid het autodelen via Cambio kan stimuleren.

In augustus heeft de minister aan minister Geert Bourgeois gevraagd te onderzoeken of de Vlaamse overheid als werkgever kan deelnemen aan Cambio. Tijdens onderhandelingen met geïnteresseerde steden onderzoekt Cambio altijd het potentieel en de financiële leefbaarheid. Daarbij wordt steeds nagegaan of de stadsdiensten van Cambio zouden kunnen gebruik maken. Een aantal steden heeft al een abonnement. Ook de entiteitszetels van De Lijn in Antwerpen, Hasselt en Leuven hebben al een contract met Cambio. De bruikbaarheid van het systeem voor overheidsdiensten heeft echter beperkingen. Heel wat dienstvoertuigen van MOW en AWW hebben zichtbare kleuren of andere veiligheidsuitrusting, zodat het gebruik van Cambio-auto's uitgesloten is. Personeelsleden die ingeschakeld zijn in permanentiediensten, moeten snel gevolg geven aan oproepen, dus over een eigen wagen beschikken.

2.4. *Het waterwegennetwerk beheren en gericht uitbreiden*

2.4.1. *Albertkanaal*

Zowel mevrouw *Lies Jans* als mevrouw *Griet Smaers* informeren naar de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Hoe werkt De Scheepvaart aan het uitvoeringstraject? Is de einddatum nog steeds realistisch? Wordt gekeken naar nieuwe financiering?

Tot vreugde van de *minister* is het Albertkanaal opgenomen in de verordening van 19 oktober 2011 betreffende het TEN-T-netwerk, wat eventueel Europese subsidies kan opleveren. De administratie zal de mogelijkheden daarvoor onderzoeken. Voorts verwijst minister Crevits naar de recente voortgangsrapportage over het Masterplan 2020 voor gedetailleerde informatie over de geplande verhoging van de bruggen over het Albertkanaal¹⁹.

De heren *Dirk de Kort* en *Dirk Peeters* zijn benieuwd naar de sluizen van Wijnegem. Gaat het om de verruiming van de derde of de aanleg van een vierde sluis? Wanneer valt de beslissing? De *minister* heeft zich ertoe verbonden de alternatieven voor de uitbreiding van de sluis van Wijnegem in de volgende fase van de plan-MER en de MKBA mee te bestuderen. Ook de verruiming van de derde sluis wordt als alternatief beschouwd.

¹⁹ Verslag van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020. Eerste voortgangsrapportage. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/6).

Is het Albertkanaal wel waterdicht, vraagt de heer *Pieter Huybrechts*. Mogelijk wordt de wateroverlast in Viersel, Grobbendonk en Geel veroorzaakt doordat schroeven van schepen met een te grote diepgang lekken in de bodem van het kanaal hebben geslagen. Hoever staat het met de beloofde studies en met de oplossingen?

De *minister* antwoordt het volgende. In zones in Grobbendonk waar het grondwater door de nabijheid van het Albertkanaal opstuwt, worden permanent pompen ingezet om het grondwaterniveau op een aanvaardbaar peil te houden. In 2010 heeft De Scheepvaart een uitgebreid alternatievenonderzoek uitgevoerd, waaruit bleek dat het wegpompen van grondwater de beste oplossing blijft.

2.4.2. Baggerwerken

De heer *Dirk Peeters* heeft een vraag over de kleiputten die nv Waterwegen en Zeekanaal huurt in Kruibeke en Zwijndrecht om er 4 miljoen m³ baggerspecie te storten. De huur wordt betaald maar er wordt weinig gestort, want voor Kruibeke ontbreken vergunningen. Hoe beoordeelt de minister dit voor Argex wel zeer lucratieve contract? Kan en zal zij ingrijpen om het contract in de tijd te beperken? Hoe zal zij voorkomen dat in de toekomst dergelijke langlopende contracten nog worden afgesloten?

De *minister* antwoordt het volgende. In 2005 heeft het agentschap W&Z een huurovereenkomst gesloten met Argex voor de berging van 4 miljoen m³ vervuilde baggerspecie tot eind 2025 aan de goede prijs van 13 euro per ton droge stof, terwijl 30 euro per ton droge stof toen gangbaar. Daarenboven was de stortplaats zeldzaam goed: een kleiput gelegen aan een waterweg. Het Rekenhof heeft dat dossier grondig geanalyseerd en concludeert dat het agentschap gehandeld heeft in overeenstemming met het beleid van de Vlaamse Regering en rekening gehouden heeft met de schaarste aan geschikte stortplaatsen voor vervuilde specie. De medecontractant is zorgvuldig geselecteerd en er is een zeer concurrentiële prijs bedongen, het huurcontract geeft de mogelijkheid om op een planmatige manier het structurele onderhoud van de waterwegen uit te voeren, aldus het Rekenhof. Het burgerlijk wetboek is op dergelijk contract van toepassing.

Eigenlijk is er momenteel geen probleem, op het grondgebied van Kruibeke kan al gestort worden, zij het maximaal tot 2025 en een beperktere hoeveelheid. Tot nog toe is er 100.000 m³ gestort. Op 5 september 2008 is het RUP voor de berging van baggerspecie in de gemeenten Kruibeke en Zwijndrecht gestart. Op 29 augustus 2012 is de eindversie van de plan-MER goedgekeurd, het ontwerp RUP is op 21 oktober 2011 vastgesteld door de Vlaamse Regering. Het openbaar onderzoek loopt van 22 november 2011 tot 20 januari 2012. Na verwerking van het openbaar onderzoek kan het RUP door de regering besproken worden en kan ook de ontbrekende stedenbouwkundige vergunning voor Zwijndrecht bekomen worden. De minister leert uit de hele zaak dat het contract weliswaar juridisch correct is, maar dat voortaan pro's en contra's zorgvuldiger moeten worden afgewogen.

2.5. Veilige infrastructuur

2.5.1. Gevaarlijke punten

Mevrouw *Griet Smaers* herinnert eraan dat commissie in het voorjaar pleitte voor een snelle aanpak van de resterende zwarte punten²⁰. Welke bijkomende middelen worden uitgetrokken? Zal alles klaar zijn tegen eind 2013? Ook mevrouw *Lies Jans* vraagt een stand van zaken in het dossier van de zwarte punten, meer bepaald de aanbevelingen van het Rekenhof en het parlement ter zake.

²⁰ Resolutie betreffende de aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken door de Vlaamse Regering (*Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 1106/1-2). Zie ook: Verslag van het Rekenhof over het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen. Gedachtewisseling. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de dames Marleen Van den Eynde en Griet Smaers (*Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 37-J/1-2).

Volgens de *minister* zal de voortgang van het gevaarlijkepuntenprogramma behandeld worden in het opvolgingsrapport 2012. Middelen uit het FinancieringsFonds voor schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU) zijn overdraagbaar naar een volgend jaar. Van de 100 miljoen euro uit het FFEU, beschikbaar gesteld in december 2010, is er al 55 miljoen euro vastgelegd, de rest wordt vastgelegd in 2012. In 2011 kreeg het fonds 92 miljoen euro, ook daarover zijn afspraken gemaakt. Het FFEU-protocol wordt momenteel opgesteld. De timing voor het klaarmaken van de aanbesteding van de resterende TV3V-dossiers tegen eind 2013, zoals beloofd in de commissie, wordt gehaald. De minister herinnert ten slotte aan de gemaakte afspraak om daarover op 22 maart 2012 opnieuw een gedachtewisseling daarover te houden in de commissie.

Mevrouw *Griet Smaers* wil weten of de kritiek van het Rekenhof²¹ klopt dat, zonder bijkomende machtiging door het parlement, geen 100 miljoen euro uit de FFEU-middelen kan vastgelegd worden voor wegwerken van zwarte punten, maar slechts de overblijvende 46 miljoen euro van de vorige machtiging uit september 2010? Is een aanpassing nodig?

Voor een replek bij de opmerkingen van het Rekenhof verwijst de *minister* naar pagina 44 van haar beleidbrief; die stand van zaken maakt trouwens op verzoek van het Rekenhof deel uit van de brief. Volgens mevrouw *Griet Smaers* ziet het Rekenhof vooral het ontbreken van een parlementaire machtiging voor de overige FFEU-middelen als een probleem. De *minister* weet dat het een technische fout van Financiën en Begroting betreft die met een amendement zal worden rechtgezet.

2.6. De zeehavens versterken

De heer *Dirk de Kort* toont zich tevreden met de versnelde uitbouw van haveninfrastructuur en met de stimulering van de binnenvaart, waarvoor hopelijk snel een Federale Regering ook haar deel van het werk zal doen.

2.7. De werking van de luchthavens verzekeren

Mevrouw *Tine Eerlingen* stelt vast dat de overheidsbijdrage aan de investeringen in de infrastructuur van de luchthavens van Antwerpen en Oostende thans erg verschillend is. Op welke basis zal de verdeling gebeuren na de oprichting van de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen?

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat het verschil in de investeringsdotatie van de luchthavens, Oostende 2,9 miljoen euro en Antwerpen 2,4 miljoen euro, komt omdat ze van een andere categorie zijn. Het gevolg daarvan is een langere start- en landingsbaan van 3200 meter in Oostende en 1510 meter in Antwerpen, en ruimte voor vliegtuigen van vleugelswijdte 65 meter in Oostende en van 36 meter in Antwerpen. Eigenlijk is het verschil louter voor veiligheidsinvesteringen.

Werd al een studiebureau geselecteerd voor het socio-economische onderzoek van de nachtvluchten in Zaventem, vraagt mevrouw *Tine Eerlingen*. Wanneer start en hoelang duurt zij? Zal het tijdig klaar zijn voor de mogelijke aanpassing van de actieplannen omgevingslawaai? Het lid vraagt ook uitleg bij de hst-ontsluiting van de luchthaven.

Aan het bestek voor de sociaaleconomische studie over nachtlawaai in Zaventem wordt naarstig gewerkt, verklaart de *minister*. Het is de bedoeling dat het bestek eind dit jaar klaar zal zijn, zodat de studie begin dit jaar kan worden aanbesteed. De ontsluiting van de luchthaven wordt geregeld in het START-plan. Diabolo is daar een onderdeel van. De minister somt enkele projecten van Diabolo op: het ondergrondse station in de luchthaven, de vervollediging van de wegencomplexen, een fietsbrug over de E19 in Machelen, een busnetwerk, de herinrichting van de Luchthavenlaan en de Bataviastraat.

²¹ Verslag van het Rekenhof over het onderzoek van de Vlaamse begroting voor 2012 (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 16/1, p. 27).

3. Openbare werken meer dan mobiliteit

3.1. *Inzetten op het beheersen van waterkwantiteit*

3.1.1. *Overstromingen tegengaan*

De heer *Steve D'Hulster* informeert of nog steeds 50 miljoen euro per jaar wordt uitgetrokken voor het Sigmaplan?

De *minister* geeft volgende uitvoerige uitleg. Het parlement krijgt geregeld een omstandig rapport over het Sigmaplan, met een actualisering van de risicoanalyses²². Sinds de goedkeuring van het geactualiseerde Sigmaplan is er al 242 miljoen euro vrijgemaakt. De budgetten volgen de vorderingen, maar de uitvoering van het plan kent een lichte vertraging. De GRUP's hebben roet in het eten gegooid. De uitvoering van het verdrag met Nederland zit wel op schema. Om de wijzigingen te bekostigen heeft de minister 6,3 miljoen euro vrijgemaakt, het totaal voor 2012 bedraagt 30 miljoen euro. Bij de budgetcontrole zal de minister nagaan of er nog meer middelen nodig zijn. Ze wijst op de wisselende middelen, in 2008 werd zelfs 70 miljoen euro aan het plan besteed. De totale kosten voor het plan werden in 2005 op 882 miljoen euro geraamd. Begin 2010 is de budgetbehoefte geactualiseerd en aangepast aan de stijging van de materiaalprijzen tot ongeveer 1 miljard euro. Op het prijspeil 2010 bedroeg de totale budgetbehoefte voor de periode 2006-2009 ongeveer 173,8 miljoen euro. Begin 2011 was er een totaal bedrag van ongeveer 178,9 miljoen euro vastgelegd voor de periode 2006-2010. Daarin zitten de verwervingen en de flankerende maatregelen maar niet de beheer- en de onderhoudskosten. Begin 2010 bedroeg het vastgelegde totaal bedrag 155,4 miljoen euro. Voor de periode 2006-2009 was er 173,8 miljoen euro vrijgemaakt waarvan 155,4 miljoen euro vastgelegd is. De projecten die klaar waren zijn met de vastgelegde middelen uitgevoerd, de overige middelen waren bedoeld voor projecten die vertraging opgelopen hebben.

3.2. *Multifunctionaliteit*

3.2.1. *Proefproject bermen- en dijkenbegrazing*

Wanneer wordt de evaluatiestudie begrazing door schapen afgerond, vraagt mevrouw *Tine Eerlingen*. De *minister* legt uit dat het Departement LNE momenteel een evaluatie maakt van het proefproject in samenwerking met Pronatura waarbij schapen van de middenberm van de N42 begrazen. De overeenkomst zal verlengd worden om de correcte evaluatie van die beheersvorm te garanderen. W&Z laat dijken al lang door schapen begrazen, dat is een milieuvriendelijke manier om het groenbestand op een aantal dijken te onderhouden. De openbare aanbesteding gebeurde in 2007 en loopt voor negen jaar.

3.2.2. *Waterkrachtcentrales*

Mevrouw *Tine Eerlingen* wil de visie van de minister kennen op de rendabiliteit van duurzame pompinstallaties met waterkrachtcentrale op onze kanalen, ter garantie van het waterpeil bij aanhoudende droogte? Het lid peilt ook naar de stand van zaken in het onderzoek naar de haalbaarheid en wenselijkheid van het gebruik van gecontroleerde overstromingsgebieden als alternatieve waterbron.

De *minister* antwoordt het volgende. Op het kanaal Leuven-Dijle zijn op vijf sluizen kleinschalige waterkrachtcentrales. De jaarlijkse productie van die centrales ligt rond de 950 megawattuur, het equivalent van het jaarlijks verbruik van ongeveer 270 gezinnen. Op de Zuid-Willemsvaart staan er op twee sluizen ook kleinschalige waterkrachtcentrales, met een jaarlijkse productie van ongeveer 300 megawattuur. De pompinstallaties op

²² Zie de verslagen van de gedachtewisselingen over de rapportering over het risicomanagement van grote infrastructuurwerken door de Vlaamse Regering aan het Vlaams Parlement (de laatste verslagen: *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 1054 en 1210).

de 6 sluizencomplexen van het Albertkanaal, verplicht volgens de voorwaarden van het Maasafvoeroverdrag tussen Vlaanderen en Nederland, zullen met een relatief beperkte bijkomende investering ook als waterkrachtcentrales kunnen werken. De bijkomende investeringen zullen trouwens volledig gedekt zijn door de energieopbrengsten. Als de zes op volle kracht draaien, kan de energieopbrengst het equivalent zijn van het verbruik van tienduizend gezinnen. De kracht hangt af van de beschikbare Maasafvoer, dus het peil van de Maas.

In opdracht van W&Z werd in juni 2009 een haalbaarheidstudie uitgevoerd naar de hydro-elektrische energieproductie ter hoogte van de in- en uitwateringsluis van het gecontroleerd gereduceerd getijdengebied. Daaruit bleek dat, met de huidige installaties, dat economisch niet haalbaar is gezien de korte periode om energie te produceren. Om die reden onderzoekt W&Z het opwekken van getijdenenergie op andere locaties bijvoorbeeld in de Zeeschelde.

3.2.3. *Woonboten*

Mevrouw *Marleen Vanden Eynde* pleit voor aanlegplaatsen voor woonboten. Momenteel liggen er vele illegaal door het gebrek aan reguliere aanmeerplaatsen. De bewoners en hun bezoekers maken dan bijvoorbeeld van lieverlede niet toegestaan gebruik van de jaagpaden. En de her en der gemeerde boten betekenen mogelijks hinder voor de andere gebruikers van de waterweg.

Wonen op het water is populair, geeft de *minister* toe. De agentschappen hebben als taak een duurzaam beleid voor woonboten te voeren. W&Z werkt met aanmeerplannen en concessies in een aantal steden. De Scheepvaart heeft het actieplan Schoon Schip, dat een aantal zones afbakt voor langdurig aanmeren. In totaal zijn er in die zones ongeveer negentig ligplaatsen. De Scheepvaart zal daarover overleggen met de lokale besturen. Ook W&Z creëert bijkomende ligplaatsen in samenwerking met de lokale verantwoordelijken in Lier, Gent, Brugge en Eeklo. Dat neemt niet weg dat het moeilijk zal zijn de wachtlijsten weg te werken omdat er een evenwicht moet zijn met de andere functies van de waterloop.

3.2.4. *Inpassing in het milieu*

De heer *Dirk Peeters* vraagt of de taluds naast autosnelwegen niet bebost kunnen worden, ter bescherming van de helling en meteen ook ter besparing op maaikosten en ander onderhoud?

Minister *Hilde Crevits* expliceert dat AWW momenteel een bomenvisie opstelt met regels voor de aanplanting van bomen langs gewestwegen. Bomen naast autosnelwegen zijn volgens die visie onveilig. Daarbij komt nog dat het beheer van houtige vegetatie meer onderhoud en financiële middelen vergt dan een grazige berm. Bij de aanleg van de huidige houtkanten is geen rekening gehouden met het eindbeeld. Houthakbeheer houdt in dat alle hout weggehakt wordt zodat er nieuw hout kan groeien; menig weggebruiker vindt die kaalkap niet mooi. De houtkanten kunnen een gevaar vormen voor de verkeersveiligheid als ze te veel uitgroeien, het onderhoud is dus aanzienlijk. Daarom onderzoekt AWW wat de ideale bermbegroeiing is. De zijbermen worden meestal grazig gehouden; dat is verkeersveilig en ecologisch, een kruidenrijke grasberm is ook mooi. Op middenbermen is het moeilijker om dieren te laten grazen of kruiden te planten.

Mevrouw *Tine Eerlingen* wil horen of er bij opfrissing en herstel van de gebouwen van AWW in eigen beheer ook energiebesparende werken worden uitgevoerd? Is dat ook bij andere diensten het geval? Bestaat op dit vlak een meerjarenplanning? De *minister* heeft een overzicht gevraagd over de investeringen in eigen gebouwen. Ze kan daar dus nog geen cijfers geven.

4. Opvolging moties en resoluties

Mevrouw *Karin Brouwers* betreurt dat niets nieuws over de Brusselse ring staat in de beleidsbrief. Is het verwachte MER klaar? Zij steunt in elk geval het idee om tussen Sterrebeek en Bertem de klaar liggende vierde rijstrook snel te gaan gebruiken, desnoods als spitsstrook²³.

De *minister* meldt dat de tactische studie E40-E314 zich bevindt in een eindfase met de laatste evaluaties van de mogelijke oplossingsmaatregelen. De draftversie van het eindrapport wordt op de stuurgroep van de tactische studie net voor het kerstreces besproken. Het eindrapport zal allicht begin 2012 opgeleverd worden.

5. Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof

Mevrouw *Griet Smaers* wil weten of er nu minder geld moet vrijgemaakt worden voor de betaling van verwijlntresten dan in de vorige jaren. Dat was beloofd.

De *minister* geeft volgend schema van de verwijlntresten:

	2008	2009	2010	31/10/2011
Departement	268.839	251.282	157.072	132.456
Luchthaven Antwerpen				0
Luchthaven Oostende				4.640
AWV	1.109.480	1.295.102	1.323.689	1.124.298
Ring en Leien Antwerpen	4.093.904	2.202.419	1.066.786	0
MDK	311.746	263.259	196.327	65.043
DAB Vloot				20
DAB Loodswezen				0
Totalen ministerie	5.783.969	4.012.062	2.743.874	1.326.457
W&Z	1.087.919	1.300.636	1.176.961	575.838
DS	578.109	418.280	191.402	0
De Lijn	10.900	1.853	18.436	103.569
Totalen	7.460.897	5.732.831	4.130.673	2.005.864

De verwijlntresten van het beleidsdomein MOW dalen van 7,4 miljoen euro in 2008 tot 2 miljoen euro op 31 oktober 2011. Op 12 september 2011 vond er een speciale thematische beleidsraad plaats, met de minister en de diensthoofden, over de verwijlntresten. Er zal een actieplan worden opgesteld en de verschillende entiteiten moeten leren van de goede voorbeelden. Daarnaast rapporteert de minister van Financiën en Begroting elk kwartaal over de verwijlntresten. De parlementsleden hebben inzage in die rapporten. Voor W&Z zijn de verwijlntresten de voorbije jaren constant, bij De Scheepvaart is er een daling, enkel bij De Lijn is er in 2011 een stijging. Dat is het gevolg van één dossier, namelijk voor het aanpassen van de bovenleidingen en de tractiestations in Gent. Zoals gewoonlijk gaat het om discussies tussen aannemer en bestuur over de prijzen van onvoorziene werken waardoor de opmaak van de verrekeningstukken vertraging oploopt. De kern is dat de termijn voor verwijlntresten al begint te lopen vanaf de zestigste of negentigste dag na het indienen van de schuldvordering (afhankelijk van het bestek) en bij discussies wordt de termijn niet opgeschort. De verrekeningstukken zijn dus het centrale probleem, aldus de minister.

²³ Voorstel van resolutie van mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers, mevrouw Tine Eerlingen, de heer Tom Dehaene, mevrouw Else De Wachter en de heren Willy Segers en Eric Van Rompuy betreffende de aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio van Vlaams-Brabant en Brussel (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 828/1-4).

6. Algemene opmerkingen

De heer *Jan Roegiers* waardeert de vaste indeling van de opeenvolgende beleidsbrieven van de minister, die zicht geeft op de evolutie doorheen de tijd.

De heer *Filip Anthuenis* vindt dat begroting en beleidsbrieven van visie getuigen. Hij waardeert daarbij de omgang tussen minister en parlement.

De heer *Dirk de Kort* denkt dat minister Crevits met haar omstandige informatie aan het parlement wel degelijk het verschil maakt op het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Hij dringt er en passant bij zijn collega's op aan om verder te kijken dan de infrastructuurwerken in de eigen regio. Zou het, halverwege de bestuursperiode, niet goed zijn aan de hand van ijkpunten en doelstellingen aan te geven wat met de vele initiatieven bereikt is? Het lid waardeert daarom het aangekondigde indicatorenrapport in het fiets-beleid.

Maar belangrijk is ook dat men weet waar men op lange termijn naartoe wil met het mobiliteitsbeleid. Hij kijkt daarom naar het gesprek over het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen en hoopt in dat verband op inzicht in de aanstaande regionalisering van een deel van het federale beleid.

Basisinfrastructuur hoort bij de kerntaken van de overheid. Misschien kan begrotingsruimte vrijgemaakt worden door te besparen op sommige initiatieven uit perioden van hoogconjunctuur die een half permanent karakter kregen en blijven drukken op de begroting.

Tot slot drukt de heer de Kort zijn waardering uit voor de manier waarop de minister met de commissie samenwerkt.

III. MOTIES VAN AANBEVELING

Tot besluit van het debat over de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken werden moties van aanbeveling schriftelijk aangekondigd door:

- de heren Marino Keulen en Filip Anthuenis;
- mevrouw Marleen Van den Eynde.

IV. INDICATIEVE STEMMING

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2012 (bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Crevits) wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Dirk DE KORT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

3E	engineering, enforcement and education
ADSEI	Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie
AIS	Automatic Identification System
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BIV	belasting op inverkeerstelling
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
CPW	Coördinatiepunt Wegenwerken
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DBFM	Design Build Finance Maintain
DBFMO	Design Build Finance Maintain Operate
DS	nv De Scheepvaart
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
FAST (Plus)	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldaafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven
FOD	federale overheidsdienst
GBC	gemeentelijke begeleidingscommissie
GIPOD	Generiek Informatieplatform Openbaar Domein
GIS	geografisch informatiesysteem
GOG	gecontroleerd overstromingsgebied
gps	global positioning system
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
ICAO	International Civil Aviation Organization
IENC	Inland Electronic Navigation Chart
INLANAV	Innovativ Inland Navigation
IRG	Interactieve Reglementengenerator
ITS	intelligent transportsysteem
IVA	intern verzelfstandigd agentschap
KAR	Korte Afstand Radio
KMI	Koninklijk Meteorologisch Instituut
Komimo	Koepel Milieu en Mobiliteit
LEM	luchthavenexploitatie maatschappij
LNE	Leefmilieu, Natuurbehoud en Energie (beleidsdomein en departement)
LNG	liquefied natural gas
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	lange zware vrachtwagen
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kunst
MER	milieueffectrapport
MIVB	Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOBIB	(elektronische) mobiliteitsbibliotheek
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein en departement)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OKRA	Open, Kristelijk, Respectvol en Actief (seniorenorganisatie)
PAC	Provinciale Auditcommissie
PMS	pavement management system
POM	provinciale ontwikkelingsmaatschappij
ReTiBo	Registratie Ticketing Boordcomputer
RIS	River Information Services
RISE	Reizigers Informatie Systeem
ROC	regionaal overslagcentrum

RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
RWO	Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (beleidsdomein en departement)
SHIP	Strategisch Haveninfrastructuurproject (Zeebrugge)
SSS	short sea shipping
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling voor de reconversie en de tewerkstelling van de luchthavenregio
TEC	Transport en Commun
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TU Delf	Technische Universiteit Delft
VBV	Vereniging Bos in Vlaanderen
ViA	Vlaanderen in Actie
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VIM	Vlaams Instituut voor Mobiliteit
Vlabel	Vlaamse Belastingdienst
VOKA	Vlaams netwerk van ondernemingen
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VTs	Vessel Traffic Services
VVM	Vlaamse Vervoersmaatschappij
WAP	Winteractieprotocol
W&Z	nv Waterwegen en Zeekanaal
WIM	Weigh In Motion