Vlaams Parlement

stuk **2225** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 18 oktober 2013 (2013-2014)

Beleidsbrief

Mobiliteit en Openbare Werken

Beleidsprioriteiten 2013-2014

ingediend door mevrouw Hilde Crevits,
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

verzendcode: REG

De Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2013-2014 werkt de basisopties uit van het regeerakkoord en van de Beleidsnota Openbare Werken 2009-2014. De beleidsbrief vormt de basis voor een debat in het Vlaams Parlement. In voorkomend geval zullen uitvoeringsmaatregelen ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering of het Vlaams Parlement worden voorgelegd.

Volgens de bepalingen van het reglement van het Vlaams Parlement (artikel 74) en het samenwerkingsprotocol tussen het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering dat op 16 juni 2000 werd goedgekeurd, bevat deze beleidsbrief de volgende onderdelen:

- een overzicht van de uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2013 en vooruitzichten voor 2014,
- een samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar,
- een overzicht van de manier waarop de regering gevolg heeft gegeven aan de resoluties en moties die het parlement heeft aangenomen,
- een overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreetgeving.

INHOUD

Inleiding - Omgevingsanalyse 7
Personenvervoer 7
Goederenvervoer 7
Vlot en veilig verkeer 8
Milieu 9
Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2013 en vooruitzichten voor 2014 12
1. EEN KWALITATIEVE DIENSTVERLENING VOOR EEN VLOT EN VEILIG VERKEER OP HET TRANSPORTNET 12
1.1 Vlot en veilig verkeer 12
1.1.1 De bestaande wegennetwerken optimaal benutten 12
Dynamisch verkeersmanagement (DVM) 12
Slimme verkeerslichten 13
Incident Management 14
We streven ernaar om incidenten op autosnelwegen snel te verhelpen. Dat verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid, en zorgt ervoor dat files zich niet kunnen uitbreiden naar de secundaire wegen. 14
In 2013 zijn maatregelen genomen om de locatie van een ongeval sneller te kunnen ontruimen. 14
In 2014 worden de bovenstaande maatregelen verder uitgewerkt en gecommuniceerd. 15
Vervoersmanagement 15
1.1.2 De bestaande maritieme en waterwegnetwerken optimaal benutten 17
Een veilige en vlotte maritieme scheepvaartafwikkeling garanderen 17
De overheidsvloot continu moderniseren 20
Een moderne en performante loodsorganisatie 20
Hydrografie 21
Een doelmatige, veilige en vlotte binnenscheepvaartafwikkeling garanderen 23
1.1.3 De verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen 25
Opleiding en ervaring als een solide basis voor elke verkeersdeelnemer 25
Bevorderen en afdwingen van veilig verkeersgedrag 34
Een hoogwaardig verkeerssysteem, ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening 35
Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader 37
Onderzoek en betrouwbare data voor een doeltreffend beleid 37
1.2 Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoeraanbod 39
1.2.1 De kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer verhogen 39
Doorstroming 39
Een eengemaakt vervoerbewijs voor de verschillende vervoersaanbieders 40
Tariefbeleid bij De Lijn 40
Dienstverlening aanpassen waar nodig 41
Leerlingenvervoer 41
Betere communicatie met de klant 42
1.2.2 De (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen 43
Een hogere kostendekkingsgraad 43
Marketingacties evalueren 44
1.2.3 Een veiliger openbaar-vervoeraanbod in Vlaanderen 45
1.2.4 Een beter (openbaar) vervoeraanbod voor minder mobielen 46
Betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap 46
Vervoersmogelijkheden voor minder mobielen garanderen 47
1.2.5 Een afgestemd spooraanbod 49
Vlaamse spoorstrategie 49
Naar een beter overleg 49
Streekgebonden personenvervoer per spoor 50
Het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor 50
Capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer 50

Capaciteitsuitbreiding voor het reizigersvervoer 52
1.3 Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa 52
1.3.1 Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren 52
Logistieke ketens optimaliseren, onder meer via bundeling en clustering 52
Comodaliteit 53
Lange Zware Voertuigen (LZV's) 54
Vrachtroutenetwerk 54
Stedelijke distributie – vlottere fijnmazige distributie 55
Promotie van de scheepvaart, short sea shipping en estuaire vaart 56
1.3.2 Innovatie in de logistieke ketens stimuleren 58
Promotie van Vlaanderen als logistieke regio 59
Draagvlak bij de bevolking 60
1.3.3 Logistiek Vlaanderen – 'Samen sterk' 60
1.4 De impact van de vervoersector op mens en milieu beperken 61
1.4.1 We beperken de geluidshinder van het verkeer 61
1.4.2 We beperken de lichtvervuiling 62
1.4.3 Een masterplan voor groen vervoer: groen vervoer door groene energie 62
1.4.4 3E-convenant binnenvaart 63
1.4.5 Milieuvriendelijk transport opleggen/stimuleren a.d.h.v. vergunningenbeleid 64
1.5 Efficiënte en kostenbewuste overheid 65
1.5.1 Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid 65
Een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen als integratie- en toetsingskader 65
Een nieuw Vlaams Mitigatieplan (VMP) 65
Een mobiliteitsbeleid gebaseerd op kennisopbouw en beleidsmonitoring 66
1.5.2 Beheersovereenkomsten 67
1.5.3 De regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken wordt vereenvoudigd 67
Algemeen 67
Onteigeningen 68
Een projectleider en een projectgroep voor grote infrastructuurprojecten 68
1.5.4 Mobiliteit tegen de juiste prijs 69
Slimme kilometerheffing voor vrachtwagens 69
Verkeersbelasting op basis van de milieuprestaties van het voertuig 70
1.5.5 Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem 70
Het lokale mobiliteitsbeleid versterken 70
Scheepvaartdecreet: bevoegdheden regionaliseren voor een beter beheer 72
Wegendecreet 72
Staatshervorming 72
1.5.6 Mobiliteit en het verenigingsleven 73
1.5.7 Gelijke kansen 74
Duurzame mobiliteit voor mensen in armoede 74
1.5.8 Internationale samenwerking uitbouwen 74
Europees 74
Internationaal 76
2. EEN KWALITATIEF HOOGSTAANDE EN GOED DOORDACHTE INFRASTRUCTUUR 77
2.1 De schakels van het vervoernetwerk optimaal beheren en uitbouwen 77
2.1.1 Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden 77
Een goed onderhouden wegennet 77
Winterdienst 79
Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links 80
Toeristische functie van de wegen verbeteren 83
Minder hinder - optimale planning en afstemming van wegenwerken 83
Ook bij de uitvoering van grote openbaar vervoerprojecten (vb. Brabo 2 of Spartacus) zal voorzien worden in een begeleidend minder hinder programma.Nevenbedrijven 84
2.1.2 Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken 85

Meer fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) als uitgangspunt 85
De kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen verhogen 86
Interregionaal beleid 90
Comodaliteit met het openbaar vervoer 90
Trage Wegen 91
2.1.3 Het openbaar-vervoernetwerk verder uitbouwen 91
Tram- of lightrailprojecten in alle Vlaamse provincies 91
Voorstadnetten versterken 94
Snelbussennetwerk uitbouwen 96
Stationsomgevingen en halteplaatsen uitbouwen tot multimodale knooppunten 97
Het gemeenschappelijk gebruik van privévoertuigen stimuleren 99
Grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS-groep 99
2.1.4 Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden 100
Investeren om het netwerk van waterwegen te vervolledigen 100
Baggerwerken 102
Het netwerk van waterwegen onderhouden en vernieuwen 103
Kaaimuren/overslagpunten 104
2.1.5 Veilige infrastructuur 104
2.2 De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken 105
2.2.1 Multimodale terminals/hotspots ontwikkelen 105
Inland terminals waterwegen 105
Concept Extended Gateways 105
Concept/visie consolidatiepunten 105
2.2.2 Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid 106
Toegankelijkheid maatgevende schepen 106
Ontdubbeling van de maritieme toegangen 107
Voldoende investeren in het onderhoud van de maritieme toegangen 108
Flankerend milieubeleid bij havenuitbouw 111
2.2.3 De werking van de luchthavens verzekeren 112
Vlaamse regionale luchthavens worden beter beheerd 112
Een geïntegreerd luchthavenbeleid, binnen een Europese en internationale context 112
De luchthaven van Zaventem en de luchthavenregio 113
3. OPENBARE WERKEN MEER DAN MOBILITEIT 114
3.1 Duurzaam kustbeheer 114
3.1.1 Multifunctionaliteit van de kust 114
Kust 114
Kustjachthavens 115
Masterplan uitbreiding Nieuwpoort 116
3.1.2 Veiligheid tegen overstroming vanuit zee 116
3.1.3 Project Vlaamse Baaien 2100 117
3.2 Integraal waterbeleid 118
3.2.1 Van een integraal waterbeleid naar een geïntegreerd waterbeleid 118
3.2.2 De Europese kaderrichtlijn Water, de Europese Overstromingsrichtlijn en het Vlaams decreet Integraal Waterbeleid verder implementeren 119
3.3 Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit 120
Overstromingen tegengaan 120
Droogteproblematiek aanpakken en laagwaterscenario's opmaken 121
Rationeel watergebruik stimuleren 122
De ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium 2010 uitvoeren 122
Instaan voor crisiscommunicatie 122
3.4 Multifunctionaliteit 123
De waterwegen en de Noordzee kunnen een bron zijn van hernieuwbare energievoorziening... 123
Inpassing in het omgevende milieu 123
3.4.1 Naar een nieuwe ruimtelijke–landschappelijke functie 128
3.4.2 Architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit 129

Wegen ... 129
Waterwegen en kust ... 129
Water in de stad ... 130
3.4.3 Uitbouwen van het toeristisch potentieel van de waterwegen en de kust ... 131
Kustweerbericht ... 131
Een beleidsplan waterrecreatie en –toerisme uitwerken ... 131
Promotie waterrecreatie ... 133

Bijlage 1. Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar ... 134
Bijlage 2. Moties en resoluties ... 139
Bijlage 3. Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten ... 154
Bijlage 4. Overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving. ... 155
Bijlage 5. Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof ... 166
Bijlage 6. Arresten van het Grondwettelijk Hof en van het Hof van Justitie die betrekking hebben op de Vlaamse regelgeving ... 173

Lijst met gebruikte afkortingen ... 174

Inleiding - Omgevingsanalyse

Personenvervoer

De personenauto blijft het populairste vervoermiddel in Vlaanderen. Bovendien neemt het gebruik ervan gestaag toe.

Autogebruik terugdringen.

Volgens het *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011-2012)* gebeurt 73,4% van het woon-werkverkeer met de auto als hoofdvervoerwijze. Het collectief vervoer en de fiets zijn goed voor respectievelijk 11,5% en 11,2% van de woon-werkverplaatsingen. Het woon-schoolverkeer verloopt duurzamer: het gebruik van auto (30,8% van de verplaatsingen), collectief vervoer (28,9%) en fiets (28,6%) staan ongeveer op eenzelfde niveau.

Openbaar vervoer. Tussen 2007 en 2010 stagneerde het collectief wegvervoer met autobussen en autocars. In 2012 bleef het aantal reizigers van De Lijn zo goed als stabiel op 544 miljoen. De lichte daling komt haast uitsluitend door een daling van het aantal DINA-abonnementen en abonnementen die de VDAB aflevert[1].

De NMBS boekte in 2012 voor het zestiende opeenvolgende jaar een groei van het aantal reizigersritten. Binnen België hebben reizigers 223 miljoen keer de trein genomen (+67% in vergelijking met 1990). In Vlaanderen zijn 6,5 miljard personenkilometer afgelegd met de trein (+6,6% in vergelijking met 2009), goed voor een nieuw record.

Auto ook voor korte afstanden. In 2010 legden de Vlamingen 80,6% van de personenkilometers met de auto af, 11,4% met de bus en 8% met de trein.

Een belangrijk deel van de verplaatsingen speelt zich af op het lokale niveau. Voor meer dan de helft van de verplaatsingen (52,4%) is de afstand korter dan 5 km en amper een vijfde (21,4%) is langer dan 15 km. Voor afstanden tot en met 1 km gaat 71,8% van de Vlamingen te voet of met de fiets. Toch kiest nog altijd 27,3% de auto voor die verplaatsingen. In de afstandsklasse tussen 1 en 5 km zijn er heel wat minder trappers en stappers, slechts 27,7%,. Er is dus nog een groot potentieel voor duurzame modi in Vlaanderen. Daarom hebben we de voorbije regeerperiode sterk geïnvesteerd in een kwaliteitsvollere en veilige fietsinfrastructuur.

Luchthavens. Na het crisisjaar 2009 nam het aantal passagiers in de Vlaamse luchthavens opnieuw gestaag toe. Brussels Airport nam in 2012 het leeuwendeel (98%) voor zijn rekening, met net geen 19 miljoen passagiers. De Vlaamse regionale luchthavens (Oostende-Brugge, Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem) kregen in 2012 442.000 reizigers over de vloer: een daling van 6% in vergelijking met 2011. Die daling komt vooral doordat de route Antwerpen-Manchester (tijdelijk) is stopgezet.

Goederenvervoer

Vlaanderen is een logistieke hotspot. De centrale ligging, de aanwezige knowhow en het dichte multimodale transportnetwerk zijn belangrijke troeven. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de zevende plaats voor België in het landenklassement volgens de Logistics Performance Index van de Wereldbank. De logistieke sector vertegenwoordigt 5,8% van het BBP (2010) en 4,4% van de werkgelegenheid (2011). Sinds 2008 staan die percentages onder druk door de moeilijke economische omstandigheden. We willen onze positie verstevigen door in te zetten op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten, en door de economische poorten vlot bereikbaar te maken voor verschillende modi.

Wegvervoer. Ongeveer 81% van het goederenvervoer gaat over de weg, goed voor ongeveer 36 miljard tonkilometer (2011). Sinds het begin van de economische crisis in 2007 daalt het aantal tonkilometers over de weg, met in 2010 een kleine heropleving. Transitverkeer was in 2010 goed voor een vijfde van het totaal aantal tonkilometers.

[1] Beheersovereenkomst 2011 – 2015 De Lijn – Vlaamse Regering *Evaluatie 2013 – Uitvoeringsjaar 2012*, blz. 3, 4.

Spoor. De economische crisis en de terugval van de industrie leidden in het laatste decennium tot een afname van het goederenvervoer per spoor. In 2011 groeide het spoorvervoer in het Vlaamse Gewest opnieuw met 2%, tot 3,8 miljard tonkilometer. Het aandeel van het spoorvervoer in de modale verdeling bedraagt 9%. Die cijfers houden geen rekening met de vervoersstromen van privé-spooroperatoren. Sinds de liberalisering van het Europese spoorvervoer zijn er naast NMBS Logistics ook een aantal andere spelers op de markt. Hun gezamenlijk marktaandeel wordt geschat op ongeveer 20%. In 2012 transporteerde NMBS Logistics 34 miljoen ton (-17% in vergelijking met 2011).

Binnenvaart. Na een trafiekdaling in 2009 en een gedeeltelijk herstel in 2010 en 2011, was de binnenvaart in 2012 goed voor ongeveer 4,2 miljard tonkilometer: een daling van 5%. Op de waterwegen zijn in 2012 5% minder goederen gelost en 4% minder goederen geladen. In de Vlaamse havens is 1% meer overgeslagen, goed voor 112 miljoen ton. Het transport via de waterwegen is goed voor een aandeel van 10% van het goederenvervoer. De containerisatietrend binnen de binnenvaart zet zicht door: de elf containerterminals langs de binnenwateren behandelden 527.000 TEU (+2% in vergelijking met 2011).

Zeehavens. In 2012 is 257 miljoen ton verscheept in de Vlaamse havens. Dat is 3% minder dan het jaar voordien. In de Antwerpse haven is in 2012 184 miljoen ton verscheept (-2% in vergelijking met 2011). De haven van Antwerpen is de Europese nummer twee voor goederentrafiek, na koploper Rotterdam. In het belangrijke containersegment is ze de derde in Europa (na Rotterdam en Hamburg) en de vijftiende wereldwijd. Zeebrugge behandelde in 2012 44 miljoen ton (-7% in vergelijking met 2011), Gent 26 miljoen ton (-3%) en Oostende 3 miljoen ton (-17%). Het aandeel van de Vlaamse trafiek in de *range* Le Havre-Hambrug daalde in vergelijking met 2011 met circa één procentpunt, tot 23,3%.

De Vlaamse havens zijn belangrijke economische spelers. Samen waren ze in 2011 goed voor 14,5 miljard euro aan directe toegevoegde waarde. Dat is 7,7% van het Vlaams BBP. De havens creëren 101.478 directe voltijdse banen en 3,1 miljard euro directe investeringen. Gezien het uitzonderlijke economische belang van de havens is het bijzonder belangrijk om de marktpositie van onze havens veilig te stellen. Deze economische poorten moeten uitstekend bereikbaar zijn via verschillende modi aan zee- en landzijde. In 2012 investeerde het Vlaamse Gewest 338 miljoen euro in de vier zeehavens en hun maritieme toegankelijkheid.

Luchthavens. In Brussels Airport liep het vrachtvervoer in 2012 met 3,3% terug tot 459.265 ton. Voor het goederenvervoer bekleedde de nationale luchthaven in 2011 de negende positie in Europa. Ook de regionale luchthaven van Oostende-Brugge kende een minder succesvol jaar, met een daling van 7,3% tot 53.166 ton. Net als de zeehavens creëren ook de luchthavens heel wat welvaart. De nationale luchthaven leverde in 2009 3,3 miljard euro toegevoegde waarde en 39.060 voltijdse jobs op (direct en indirect). De drie Vlaamse regionale luchthavens samen genereerden in datzelfde jaar een toegevoegde waarde van 152 miljoen euro en 2.408 voltijdse jobs.

Tot slot is er het **pijpleidingvervoer** van aardgas, aardolie en chemische producten. De Rotterdam-Antwerpen Pijpleiding bevoorraadt de Antwerpse petrochemische cluster jaarlijks met bijna 30 miljoen ton ruwe aardolie. In 2011 werd in gans België 1,5 miljard tonkilometer aardolie getransporteerd.
In 2012 werd 1,2 miljard tonkilometer chemische stoffen (ethyleen, propyleen, ammoniak, chloor, andere koolwaterstoffen) en 2,3 miljard tonkilometer technische gassen (zuurstof, waterstof, stikstof, andere gassen) getransporteerd.

Vlot en veilig verkeer

Uitbreidend voertuigenpark. Tussen 2000 en 2012 steeg het aantal personenwagens en bedrijfsvoertuigen met respectievelijk 17,5% en 38%. Sinds 1990 nam de hoeveelheid verkeer met een derde toe (57 miljard voertuigkilometer in 2010). Vooral de verkeersintensiteit op de snelwegen is de voorbije decennia sterk gegroeid. De bezettingsgraad van wagens blijft de laatste jaren stabiel op een erg laag gemiddelde van 1,35 personen per auto.

Tegenover 2007 is de filezwaarte op Vlaamse wegen in 2012 toegenomen. Een deel van die toename komt door talrijke ingrijpende wegenwerken, waardoor de kwaliteit en de veiligheid van de wegeninfrastructuur is verbeterd.

Ondanks de duidelijk stijgende trend daalde in 2012 de filezwaarte in de regio Antwerpen, mee door de invoering van een spitsstrook op de E34-E313 tussen Antwerpen-Oost en Ranst in de richting van Luik. Door de extra capaciteit van de spitsstrook daalt de verzadigingsgraad lokaal.

Wegennet ontlasten. Verschillende maatregelen zijn nodig om het wegennet te ontlasten.

- Ten eerste pakken we gefaseerd de ontbrekende schakels aan in weg-, spoorweg-, waterweg- en fietsnetwerken, zoals ze geïdentificeerd worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen of het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De werken voor de aanleg van nieuwe tramlijnen en missing links in het wegennet bevinden zich in verschillende stadia van uitvoering.
- Ten tweede optimaliseert de Vlaamse overheid de bestaande wegencapaciteit via dynamische verkeersmanagementsystemen (DVM). Het aantal geïnstalleerde DVM-systemen op de Vlaamse hoofdwegen steeg tussen 2011 en 2013 met bijna 50%.

Ten slotte stimuleren we duurzame modi en zorgen we voor een betere integratie van de verschillende modale netwerken. Voor het goederenvervoer willen we dat het spoor en de waterwegen meer worden gebruikt. Voor het personenvervoer zetten we de Vlaming aan om te stappen, te fietsen, het openbaar vervoer te gebruiken of te carpoolen. Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk was in 2012 al 12.086 km lang. De Lijn werkt aan de verwezenlijking van het wensnet van de Mobiliteitsvisie 2020. In Vlaanderen doen al 5.798 mensen aan georganiseerd autodelen via Cambio (op 1 mei 2013) en zijn 70 carpoolparkings en 10 Park & Rides aangelegd. In 2012 schommelde de gemiddelde bezettingsgraad van alle carpoolparkings rond de 60%.

Veiligheid. Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wil tegen 2015 het aantal doden en dodelijk gewonden minstens doen dalen tot 250 en het aantal zwaargewonde slachtoffers tot 2.000. Daartoe wordt ingezet op de 4 E's van de verkeersveiligheid (Education, Enforcement, Engineering, Evaluation). Volgens het Pact 2020 moet het jaarlijks aantal doden tegen 2020 op minder dan 200 worden gebracht, en het aantal zwaargewonden onder 1.500. Daarom hebben we tijdens deze legislatuur onder andere de resterende gevaarlijke punten in Vlaanderen aangepakt.

De geleverde inspanningen werpen hun vruchten af: sinds 2000 is het aantal doden (-56%) en zwaargewonden (-43%) sterk afgenomen. Ook in vergelijking met 2011 vielen in 2012 minder lichtgewonden (-9%), zwaargewonden (-14%) en doden (-12%). Toch vallen nog altijd 381 verkeersdoden op de Vlaamse wegen. Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in Vlaanderen was in 2011 hoger dan het EU-gemiddelde (68 in vergelijking met 60). Extra maatregelen op basis van de vier E's (Education, Enforcement, Engineering, Evaluation) blijven nodig om de doelstellingen te halen.

Fietsers zijn bijzonder kwetsbaar. Het doden- en gewondencijfer bij fietsers daalde in de periode 2000-2012 minder sterk dan bij andere weggebruikers. De promotie van de fiets moet dus samengaan met een verbeterd aanbod aan verkeersveilige fietsinfrastructuur.

Milieu

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid streeft ernaar om de impact van het verkeer op mens en milieu te beperken zonder de sociale en economische functie van mobiliteit te ondermijnen. De onderstaande indicatoren wijzen uit dat het leefmilieu een aandachtspunt moet blijven.

Emissies.

De Vlaamse transportsector was in 2011 verantwoordelijk voor een uitstoot van 16.270 kton CO_2-equivalentenHet Vlaams Mitigatieplan en het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen onderzoeken hoe de broeikasgasemissies van de transportsector kunnen worden beperkt. Bij de uitwerking van kosteneffectieve maatregelen om de CO_2-emissies te beperken, wordt ook het maatschappelijk middenveld betrokken. De emissies van ozonprecursoren, verzurende componenten en fijn stof dalen als gevolg van strengere Europese emissienormen voor nieuwe voertuigen en brandstoffen. De emissies van ozonprecursoren, verzurende

componenten en fijn stof dalen als gevolg van strengere Europese emissienormen voor nieuwe voertuigen en brandstoffen

Vernieuwd wagenpark. De vernieuwing van het wagenpark zal het totale personenwagenpark milieuvriendelijker maken. Nieuwe dieselwagens moeten sinds 2009 bijvoorbeeld een roetfilter voor fijn stof hebben (Euro 5-standaard). Bovendien zijn hybride wagens aan een opmars bezig, van 25 exemplaren in 2009 tot 7.308 in 2012. De elektrische wagen is minder populair met slechts 340 voertuigen in 2012. Toch zijn al 410 laadpunten voor elektrische wagens beschikbaar.

In 2012 bleef in Vlaanderen het aandeel van energie uit hernieuwbare bronnen ten opzichte van de totale hoeveelheid transportbrandstoffen onveranderd op 4%.

In de periode 2000-2010 was er een absolute ontkoppeling tussen de personenkilometers en de emissies door personenvervoer. Dat wil zeggen dat de activiteiten toenemen (meer personenkilometers) maar dat de milieudruk daalt. In het goederenvervoer steeg tussen 2000 en 2010 het aantal gerealiseerde tonkilometers van vrachtwagens sneller dan de toename van broeikasgasemissies. In dat geval spreken we van een relatieve ontkoppeling tussen vervoersactiviteit en milieudruk.

Andere hinder. De luchtverontreiniging door verkeer is niet het enige negatieve externe effect. Ook geluids- en geurhinder, trillingen, parkeeroverlast, het gebruik van smeltmiddelen, het ruimtetekort voor zwakke weggebruikers, de problemen om het dierenbestand op peil te houden en een gebrekkige belevingswaarde reduceren de kwaliteit van het leefmilieu.

Door een modale verschuiving te stimuleren in de richting van personen- en goederenvervoer per fiets, openbaar vervoer of binnenvaart, kan Vlaanderen de impact op mens en milieu beperken. De milieudoelstelling is een van de vijf basisdoelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat moet worden afgestemd op het Klimaatbeleidsplan. Voor geluidsoverlast wordt het mobiliteitsbeleid afgestemd op de geluidsactieplannen. De ruimtelijke impact van mobiliteit wordt afgestemd op het toekomstige Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Waterbeheersing. Het overstromingsrisico aan de Noordzeekust en de Vlaamse waterwegen blijft een belangrijke natuurlijke bedreiging. Vlaanderen is kwetsbaar door de dichte bewoning, de laaggelegen polders en de globale klimaatsverandering, met de bijbehorende stijging van de zeespiegel. De zeewering (als integraal deel van een duurzaam kustbeheer) en de waterbeheersing van onze waterlopen zijn dan ook een groot aandachtspunt voor het Vlaamse beleid.

Bronnen:

Arvis, J.-F., M.A. Mustra, L. Ojala, B. Shepherd, D. Saslavsky. (2012). *Connecting to compete 2012. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington: Wereldbank.

Declercq, K., D. Janssens, G. Wets. (2013). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011-2012). Verkeerskundige interpretatie van de belangrijkste tabellen (Analyserapport)*. Hasselt: Instituut voor Mobiliteit.

De Lijn. (2013a). *Beheersovereenkomst 2011 – 2015 De Lijn – Vlaamse Regering. Evaluatie 2013-Uitvoeringsjaar 2012*. Mechelen: De Lijn – Vlaamse Vervoermaatschappij.

De Lijn. (2013b). *Jaarverslag 2012*. Mechelen: De Lijn – Vlaamse Vervoermaatschappij.

Deville, X., S. Vennix (2011). *Economic importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium – Report 2009. Working paper 218*. Brussel: Nationale Bank van België.

Langneaux, F. (2008). *Economic importance of Belgian Transport Logistics. Working paper 125*. Brussel: Nationale Bank van België.

Hoornaert, S. (2013). *Verkeersindicatoren hoofdwegennet Vlaanderen 2012*. Antwerpen: Vlaams Verkeerscentrum.

NMBS. (2013). *Jaarverslag NMBS 2012*. Brussel: Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Merckx, J.-P., D. Neyts. (2013). *De Vlaamse havens. Feiten, statistieken en indicatoren voor 2012 (ontwerpversie)*. Brussel: Vlaamse Havencommissie.

OESO. (2013). *Economic Review Belgium 2013*. Parijs: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling.

Studiedienst van de Vlaamse Regering i.s.m. Beleidsdomein MOW. (2013). *VRIND 2013. Deel 5 Slimme draaischijf van Europa (ontwerpversie)*. Brussel: Ministerie van de Diensten voor Algemeen Regeringsbeleid, Vlaamse overheid.

Van Steertegem, M. (eindred.). (2013). *Milieurapport Vlaanderen. MIRA Indicatorenrapport 2012*. Erembodegem: Vlaamse Milieumaatschappij.

Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2013 en vooruitzichten voor 2014

1. EEN KWALITATIEVE DIENSTVERLENING VOOR EEN VLOT EN VEILIG VERKEER OP HET TRANSPORTNET

1.1 Vlot en veilig verkeer

1.1.1 De bestaande wegennetwerken optimaal benutten

Dynamisch verkeersmanagement (DVM)

Met systemen voor dynamisch verkeersmanagement (DVM) stuurt de wegbeheerder het verkeer in functie van het tijdstip en de omstandigheden. Ze worden ook gebruikt om de weggebruiker beter te informeren over hindernissen, werkzaamheden, alternatieve routes of vervoersalternatieven.

DVM verhoogt de verkeersveiligheid omdat het de weggebruikers snel informeert over gevaar op de weg (bijvoorbeeld de staart van een file). In functie van de verkeerssituatie kan de opgelegde maximumsnelheid worden aangepast. Daardoor vermindert de kans op ongevallen en verbetert de doorstroming.

Een efficiënt dynamisch verkeersmanagement veronderstelt een volledig en betrouwbaar beeld van de verkeerssituatie. Die informatie wordt via een hele waaier kanalen aangeleverd. Het hoofdwegennet is stelselmatig voorzien van meetlussen en camera's. Dat basismeetnet is intussen afgewerkt en operationeel. Voor het volledige hoofdwegennet is informatie beschikbaar over verkeersvolume en –samenstelling.

Op plaatsen waar dynamische signalisatieborden aanwezig zijn of geplaatst worden, wordt het basismeetnet stelselmatig verdicht. De transportassen in de grootstedelijke gebieden rond Antwerpen, Brussel en Gent komen het eerst aan bod.

De beleidsvisie *Uitbouw van dynamisch verkeersmanagement op het Vlaamse autowegennet* vormt de leidraad om de dynamische verkeersinfrastructuur te implementeren en te optimaliseren. Bepaalde wegvakken kunnen sneller dan in het implementatietraject voorzien met DVM-infrastructur worden uitgerust indien een bepaald wegvak wordt aangepakt, bijvoorbeeld in functie van de verkeersveiligheid of bij geplande grote onderhoudswerken.

De Vlaamse Regering en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben afspraken gemaakt over de uitbouw van een geïntegreerd verkeersmanagement en een gemeenschappelijke DVM-aanpak voor de Ring rond Brussel en de aansluitende snelwegen.

Realisaties 2013

In 2013 is een spitsstrook gebouwd op de E40 tussen Sterrebeek en Heverlee, die overgaat in een weefstrook op de E314 tot in Wilsele. Het volledige traject is voorzien van wegvakmanagement. Een spitsstrook op de E19 tussen Antwerpen-noord en Sint-Job-in't-Goor wordt voorbereid.

Sinds de zomer van 2013 zijn op de E17 tussen Destelbergen en De Pinte systemen voor wegvakmanagement in dienst in de richting van Kortrijk. De andere rijrichting is in volle uitbouw. Eind 2013 beginnen de werken voor een volwaardig wegvakmanagement op de R2, in een eerste fase op het segment Rechterscheldeoever tot en met het tolplein van de Liefkenshoektunnel.

Op de E314 in Zolder en de E313 in Beringen zijn RVMS-borden (Roadside Variable Message Sign) geplaatst, telkens in de richting van het knooppunt Lummen.

Het basismeetnet van het project *Meten in Vlaanderen* is gefinaliseerd en de volgende fase is gestart. Ongeveer 20 snelwegparkings met tankstations worden uitgerust met meetlussen. Verschillende trajecten op

en rond de Antwerpse Ring, die al wegvakmanagment hebben, krijgen een hogere detectiedichtheid. Op de E40 is het traject Wetteren–Groot-Bijgaarden volledig uitgerust met systemen voor basiswegvakmanagment.

Ook tunnels worden steeds meer uitgerust met systemen voor dynamisch verkeersbeheer. De Craeybeckx- en Kennedytunnel zijn uitgerust met detectieapparatuur en dynamische signalisatie. In de Vierarmentunnel in Tervuren zijn de voorbereidingen gestart voor wegvakmanagement in beide richtingen.

Het cameranetwerk op de Vlaamse hoofdwegen wordt uitgebouwd met verkeers- en ANPR-camera's (automatische nummerplaatherkenning). In 2013 is bijzondere aandacht gegaan naar de integratie van de bestaande ANPR-camera's in een netwerk met extra politionele functionaliteiten. In de zomer van 2013 is een nieuw RVMS-bord (Roadside Variable Message Sign) in dienst genomen op de E34, ter hoogte van Oud-Turnhout.

De doelen uit de beleidsnota 2009-2014 zijn grotendeels gehaald.

- Het Vlaams Verkeerscentrum en het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum zijn op een nieuwe, gemeenschappelijke locatie samengebracht.
- Het basismeetnet *Meten in Vlaanderen* is voltooid. Het hoofdwegennet is uitgerust met camera's en de verdere verdichting is in uitvoering (in synergie met de aanleg van spitsstroken en basiswegvakmanagement).
- Het hoofdwegennet is nagenoeg volledig uitgerust met netwerkmanagement. De laatste fase wordt begin 2014 afgerond.
- Het wegvakmanagement is in volle uitbouw
- De Vierarmentunnel krijgt in de loop van 2014 systemen voor dynamisch verkeersbeheer. Daarmee zullen alle Vlaamse tunnels op het trans-Europese wegennet (TERN) met dat systeem zijn uitgerust.

Te realiseren 2014

In 2014 worden de volgende projecten gefinaliseerd:

- wegvakmanagement op de E17 tussen Destelbergen en De Pinte,
- spitsstrook op de E19 tussen Antwerpen-noord en Sint-Job-in't-Goor,
- wegvakmanagement op de R2,
- uitbreiding van *Meten in Vlaanderen* naar alle parkings met tankstations,
- een verhoogde dichtheid van de detectiesystemen op alle wegvakken met dynamische rijstrooksignalisatie,
- de volgende fase van het netwerk van ANPR-camera's op de snelwegen (prioriteiten nog te stellen),
- 3 extra RVMS-borden: op de R0 buitenring ter hoogte van Huizingen, de R0 binnenring ter hoogte van Jette en de A12 ter hoogte van Antwerpen-Noord,
- dynamische signalisatie in en rond de Vierarmentunnel.

In 2014 starten de volgende nieuwe projecten:

- basiswegvakmanagement op de E34 van Beerse tot Ranst,
- basiswegvakmanagement op de E19 tussen Loenhout en Brasschaat.

Slimme verkeerslichten

De beheersovereenkomst 2011-2015 van AWV bepaalt dat bepaalde verkeerslichten zullen worden ingeschakeld in een netwerk van slimme verkeerslichten. De individuele regeling van verkeerslichten kan in vele gevallen nog worden verbeterd. Een nieuwe methodiek om de groentijden voor alle rijrichtingen te bepalen, maakt tijdwinst mogelijk voor de weggebruikers en voor het openbaar vervoer in het bijzonder.

Door een coördinatie van verschillende verkeerslichten kan de doorstroming verbeteren. Een dergelijke 'groene golf' kan op kleine of grote schaal gebeuren (zoals in Antwerpen). Zo kan de lichtenregeling worden geoptimaliseerd op een lineair traject met een korte opeenvolging van verkeerslichten. Na het passeren van het eerste verkeerslicht krijgen de weggebruikers ook groen aan het volgende verkeerslicht, zolang ze tegen

de gewenste snelheid rijden. Met een groene golf kunnen de verschillende verkeerslichten op elkaar inspelen om prioriteit te geven aan het verkeer in één richting, om bijvoorbeeld het openbaar vervoer of fietsers te bevoordeligen of om het aantal verliesuren en wachtminuten te beperken.

Realisaties 2013

Het proefproject *Slimme Verkeerslichten Leuven* onderzoekt een adaptief verkeersregelsysteem met coördinatie tussen zeven kruispunten in Leuven. In een eerste fase in 2009 is een computersimulatie gemaakt van het verkeersregelsysteem, dat nu wordt geïmplementeerd. Momenteel zijn alle kruispunten uitgerust met nieuwe detectoren. In de proefperiode (2013) draait het verkeersregelsysteem passief mee zonder de verkeersregeling effectief te beïnvloeden. Na de nodige bijsturingen wordt het regelsysteem daarna in dienst genomen.

Het proefproject *Slimme Verkeerslichten Antwerpen (Berchem)* wil de doorstroming van tramlijn 15 bevorderen met een verkeersregelsysteem dat vijf kruispunten in Antwerpen op elkaar afstemt. In de loop van 2013 wordt het regelsysteem op de kruispunten geïnstalleerd en wordt er proefgedraaid.

In Gent is in 2012 het contract gegund voor een verkeerscoördinatiesysteem om de verkeersregelaars op de stadsring R40 te regelen. In 2013 wordt het eerste segment van de stadsring getest. Na die testfase wordt ook het tweede segment geïnstalleerd.

Het Groene Golf Team (GGT), een extern expertteam van de KU Leuven, onderzocht hoe een klassieke voertuigafhankelijke verkeerslichtenregeling kan worden geoptimaliseerd. De belangrijkste aanbevelingen zijn om meer detectielussen per rijstrook aan te brengen en de ontruimingstijden aan de lichten aan te passen. De aanbevelingen zullen in de praktijk worden getest op het kruispunt van de N17 met de N41 in Dendermonde. In 2013 werden twee verkeersregelingen geïnstalleerd.

In 2011 is de voorbereiding begonnen van de allesomvattende studie die de technische aspecten van de nieuwe installatie beschrijft, samen met de verkeersregeling op het terrein. De studie hanteert het STOP-principe en bekijkt voor elk kruispunt, elke as en elk gebied welke weggebruiker wanneer moet worden bevoordeeld. In 2013 wordt het bestek gefinaliseerd en gepubliceerd voor de verkeerscomputer met de verkeerskundige studies. Het contract loopt over een periode van 4 jaar. Het bestek komt tot stand in nauwe samenwerking met De Lijn, de stad Antwerpen, de verkeerspolitie en het Vlaams Verkeerscentrum.

Investeringen in slimme verkeerslichten hebben voornamelijk impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

Te realiseren 2014

In 2014 worden de twee proefprojecten voor slimme verkeerslichten in Berchem en Leuven geëvalueerd. Ook de verkeersregelingen in Dendermonde worden geëvalueerd, als basis voor een advies over nieuwe verkeersregelingen. De werken voor de nieuwe verkeerscomputer in Antwerpen gaan in 2014 effectief van start. Het derde (en laatste) segment van de verkeerscomputer voor de stadsring Gent (R40) wordt in gebruik genomen. Daarmee zal de volledige stadsring van Gent geregeld worden door de verkeerscomputer.

Incident Management

We streven ernaar om incidenten op autosnelwegen snel te verhelpen. Dat verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid, en zorgt ervoor dat files zich niet kunnen uitbreiden naar de secundaire wegen.

Realisaties 2013

In 2013 zijn maatregelen genomen om de locatie van een ongeval sneller te kunnen ontruimen.

- Er wordt nagegaan welke routes de hulpdiensten het best volgen bij een incident op een autosnelweg. Daarover maken alle betrokken diensten en niveaus duidelijke afspraken.
-

De federale overheid werkt aan een wetgevend initiatief om bepaalde door de politie opgevorderde (hulp)diensten (zoals bv. takelaars, begrafenisondernemers, parketdeskundigen) al dan niet onder begeleiding over de pechstrook naar een incidentlocatie te laten rijden.

Het systeem FAST (Files Aanpakken door Snelle Tussenkomsten) werd in 2012 geevalueerd en vervolgens werden nieuwe aanbestedingen georganiseerd. Niet alle percelen konden echter worden toegewezen. Daarom werden er in 2013 voor die percelen die niet gegund konden worden in 2012 nieuwe procedures opgestart.

Te realiseren 2014

In 2014 worden de bovenstaande maatregelen verder uitgewerkt en gecommuniceerd.

AWV finaliseert de haalbaarheidsstudie rond calamiteitenschermen en formuleert een voorstel tot proefproject in samenwerking met de bevoegde hulpdiensten.
De aanbestedingsprocedures voor de FAST-contracten worden afgerond.

Vervoersmanagement

Conform de doelstellingen in het Pact 2020 streven we ernaar om tegen 2020 minstens 40% van de woon-werkverplaatsingen te laten gebeuren te voet, per fiets of via collectief vervoer. Bedrijfsvervoerplanning en concrete projecten zijn daarbij bijzonder belangrijk. Daarom willen we ondernemingen en werknemers beter informeren over mobiliteitsmogelijkheden en -oplossingen, en reiken we middelen aan om de huidige of toekomstige mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

Woon–werkverkeerprojecten

Het Pendelfonds subsidieert projecten die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Bedrijven, bedrijvengroepen, overheden of instellingen kunnen een subsidie aanvragen die maximaal de helft van de projectkosten bedraagt.

Realisaties 2013

Op 15 juni 2013 is de achtste oproep gelanceerd om subsidies aan te vragen binnen het Pendelfonds. De dossiers moeten op 15 oktober 2013 ingediend zijn. De Begeleidingscommissie zal nog in 2013 een advies formuleren.

Het Pendelfonds raakt stilaan bekend bij de ondernemingen. Bij de eerste 7 projectaanvragen zijn in totaal 192 dossiers ingediend. In totaal zijn 85 projecten goedgekeurd, wat staat voor meer dan 20 miljoen euro subsidies. Voor de achtste oproep zijn eind september meer dan 200 dossiernummers aangevraagd (wat niet betekent dat evenveel dossiers zullen worden ingediend).

De eerste cijfers van bedrijven die in de laatste fase van hun project zitten, tonen aan dat het Pendelfonds wel degelijk een gunstige invloed heeft op de vervoerskeuze van de werknemers. De maatregelen uit de eerste zeven oproepen zouden het woon-werkverkeer van meer dan 100.000 werknemers beïnvloeden. Dat is ongeveer de helft van het aantal werknemers van de deelnemende ondernemingen

In het voorjaar van 2013 is met alle betrokken partners een rondetafel gehouden om de werking van het Pendelfonds te optimaliseren. Het finale overleg over de afronding van deze evaluatie loopt met de betrokken partners.

In het najaar van 2013 wordt een negende oproep gelanceerd.

Te realiseren 2014

De achtste en de negende oproep voor het Pendelfonds worden gefinaliseerd en de opstart van de tiende en elfde projectoproep wordt voorbereid. De evaluatie van het Pendelfonds wordt afgerond en geïmplementeerd.

Shuttledecreet

Het Shuttledecreet creëert een kader voor shuttlediensten tussen openbaarvervoerknooppunten en afgelegen, moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen die niet kunnen worden bediend via het normale openbaar vervoer.

Realisaties 2013

Een werkgroep met leden van De Lijn, de administratie en het kabinet heeft in 2013 een concept uitgewerkt voor de strategische en operationele werking van een shuttlesysteem. Op basis van het concept stelt een extern advocatenbureau nu een voorontwerp van decreet op. De doelstellingen van het decreet zijn:

- de bereikbaarheid van bedrijven(terreinen) en economische knopen verzekeren en verbeteren,
- vervoersarmoede[2] bestrijden (en zo ook werklozen activeren en de mogelijkheden tot tewerkstelling vergroten),
- bedrijven in staat stellen om het juiste personeel aan te trekken.

In afwachting van het Shuttledecreet worden de projecten Havenbus (Zeebrugge) en MaxMobiel (Gent) ondersteund via een nominatim subsidie.

Realisaties 2014

Het Shuttledecreet wordt in 2014 voorgelegd aan het Vlaams parlement.

Mobiliteitsbudget

Voka heeft samen met organisaties uit het mobiliteits- en milieumiddenveld en een aantal logistieke vervoerpartners een proefproject uitgewerkt om het concept van het multimodale mobiliteitsbudget te promoten. Met dat mobiliteitsbudget kunnen werknemers hun bedrijfswagen aanvullen met, of volledig vervangen door, duurzame vervoersmodi.

Realisaties 2013

Het proefproject is opgestart in het najaar van 2011 en in de loop van 2012 geïmplementeerd in vijf pilootbedrijven. De resultaten zijn bekendgemaakt tijdens een symposium in het Vlaams Parlement op 12 maart 2013. Tijdens het proefproject in de deelnemende bedrijven daalde het autogebruik voor woon-werkverplaatsingen tot 37%. Het aandeel van het openbaar vervoer (vooral de trein) en van de fiets steeg aanzienlijk. Positief was dat de deelnemers bewust gingen nadenken over mobiliteit, woon-werkverkeer en de verschillende verplaatsingsmogelijkheden.

Ondanks de complexe fiscale wetgeving, is het vandaag toch al mogelijk om te werken met een systeem van mobiliteitsbudget. De voorwaarde is dat de onderneming over een goed en klantvriendelijk beheersinstrument beschikt om het mobiliteitsbudget goed op te volgen, op bedrijfsniveau en op individueel niveau.

Realisaties 2014

Op basis van de resultaten van deze proefprojecten gaan we na welke Vlaamse beleidsmaatregelen en regelgeving de toepassing van het mobiliteitsbudget kunnen stimuleren. De doelstelling moet zijn dat bedrijven en werknemers meer en meer met flexibele, op maat gemaakte mobiliteitspakketten en -budgetten gaan werken. Tevens wordt nagegaan waar er gericht ondersteuning kan worden geleverd.

De ondersteuning van het woon-werkverkeer wordt onder artikel MBO/1MF-E-2-C/WT in de begroting ingeschreven.

[2] Met betrekking tot de bereikbaarheid van tewerkstellingsplaatsen.

1.1.2 De bestaande maritieme en waterwegnetwerken optimaal benutten

Een veilige en vlotte maritieme scheepvaartafwikkeling garanderen

Realisaties 2013

Havencoördinatieplatforms

Voor de bouw van een nieuw havencoördinatiecentrum in Antwerpen (het ACC of Antwerps Coördinatie Centrum) zijn in 2013 verschillende pistes van externe financiering afgewogen en uitgewerkt met de Participatiemaatschappij Vlaanderen. De pistes zijn ook afgestemd met het Havenbedrijf Antwerpen. In het najaar van 2013 komt de financiering van het nieuwe gebouw op de agenda van de Vlaamse Regering.

In Zeebrugge is, in samenwerking met het Agentschap Facilitair Management en het Havenbestuur Zeebrugge, een voorbereidende studie gemaakt voor een gemeenschappelijke werkvloer op de zesde verdieping in het Vandamme Sluisgebouw, waar alle lokale scheepvaartverkeersdiensten zullen samenzitten.

Een nieuw gemeenschappelijk platform voor de diensten op het Kanaal Gent-Terneuzen wordt als optie meegenomen in de voorbereidende samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, Rijkswaterstaat Nederland, het Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen).

In Oostende werken de Vlaamse overheidsdiensten van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) samen met vele externe kustwachtpartners. Er is een principeakkoord gesloten met de Radio Maritieme Diensten van Defensie op de marinebasis van Zeebrugge. De samenwerking moet voor meer operationele synergie zorgen en begin 2015 leiden tot een geoptimaliseerde samenwerking die wordt ondersteund vanuit één gemeenschappelijke werkvloer in Oostende.

Studie Ketenbenadering

De ketenbenadering, waarbij alle diensten die betrokken zijn bij de scheepvaart op de Schelde hun werking op elkaar afstemmen, verbetert de dienstverlening en zorgt voor een vlot en veilig verkeer. De Vlaams-Nederlandse Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart heeft de studie Ketenbenadering in 2012 afgesloten en past de principes toe in de verdere werkprogramma's en projecten.

Scheiden zeevaart – kleine vaart

Mogelijke conflicten tussen de grote zeevaart en de vaart met kleine diepgang kunnen worden beperkt als de kleinere vaartuigen meer in de nevengeulen van de Westerschelde zouden varen, en minder in de hoofdvaargeul. Daarvoor moeten we een minimale diepte garanderen in de drie cruciale nevenvaargeulen waarvan de binnenvaart gebruikmaakt.

Uit het technisch onderzoek van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie blijkt dat daarvoor slechts beperkte en goedkope aanleg- en onderhoudsbaggerwerken nodig zijn. De kostenverdeling, het terugstorten van baggerspecie en de vergunningsprocedure zijn het onderwerp van Vlaams–Nederlands overleg.

Het verkeersmanagement op het kanaal Gent-Terneuzen optimaliseren

Als de nieuwe Zeesluis in Terneuzen in gebruik wordt genomen, zal dat een hogere verkeersintensiteit en een schaalvergroting van de scheepvaart tot gevolg hebben. Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), Rijkswaterstaat Nederland en de beide havenbedrijven hebben een studietraject opgestart om een toekomstig model voor verkeersmanagement op het Kanaal Gent-Terneuzen uit te tekenen. Het model streeft een verregaande operationele samenwerking na tussen alle partners, een beter scheepvaartmanagement en meer efficiëntie. Eén aspect is om de bediening van de bruggen en sluizen op het Kanaal beter te coördineren, zodat de vaarweggebruikers en havenklanten hun vervoersproces optimaler kunnen plannen. Een plan van aanpak met verschillende concrete projectvoorstellen wordt tegen eind 2013 uitgewerkt.

Schelderadarketen en RIS

De Schelderadarketen verzorgt de verkeersbegeleiding en het verkeersmanagement van de scheepvaart op de Schelde en de aanloopgebieden op zee.

De huidige radarsoftware-verkeersbegeleidingssystemen van de Schelderadarketen worden in 2013 vernieuwd, met Europese subsidie uit het TEN-T programma, op elk van de 5 verkeerscentrales (Zeebrugge en Zandvliet op Vlaams grondgebied, en Terneuzen, Vlissingen en Hansweert op Nederlands grondgebied). De systemen van het MRCC in Oostende en enkele kleinere aangrenzende havenradarsystemen zijn technologisch geïntegreerd in de Schelderadarketen. Het Beheer- en Exploitatieteam voor de Schelderadarketen wordt erkend als competentiecentrum in het technisch beheer van radarsystemen voor scheepvaartverkeersbegeleiding.

Op Nederlands grondgebied is voor de Schelderadarketen de bouw opgestart van een nieuwe radartoren ter hoogte van Neeltje Jans. Het aanbestedingscontract is in 2013 gegund. In vergelijking met een offshore constructie in zee is Neeltje Jans een stuk goedkoper in investering en exploitatie.

Voor de uitbreidingen van het radarsysteem op de Zeeschelde worden het vergunningentraject en het aanbestedingstraject voorbereid in nauwe samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV. Een nieuwe radartoren op het oosterstaketsel in Oostende is in 2013 opgeleverd en kan in 2014 in gebruik worden genomen. De radartoren garandeert een veel betere dekking van de kuststrook en voorziet ook de kustwachtpartners van radarinformatie.

Vlaanderen wisselt berichten uit met het Europees maritiem informatienetwerk SafeSeaNet. We blijven daarmee de koploper bij de realisatie van de Europese Monitoringrichtlijn. Ook in 2013 is sterk geïnvesteerd in aanpassingen aan de ICT-systemen die als berichtencentrale fungeren voor al wie bij de verkeersafwikkeling betrokken is. De haveninformatiesystemen van de vier Vlaamse havenbedrijven worden internationaal als voorbeeld genomen voor de principes van een *national single window* (portaalfunctie voor de scheepvaart). In 2013 is het projectvoorstel voor een Belgische *national single window* goedgekeurd door het Europees TEN-T steunprogramma. Het projectvoorstel voert de Europese richtlijn 2010/65/EU (de FAL-richtlijn) voor scheepsrapporteringen technisch uit.

In uitvoering van de Europese RIS-richtlijn (River Information Services) is de elektronische berichtenuitwisseling verder uitgebouwd tussen het agentschap MDK, Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart en de Vlaamse logistieke havenpartners. In het Scheldegebied wordt RIS zoveel mogelijk geïntegreerd in de Schelderadarketen, aansluitend op de RIS-systemen op de binnenwateren. Ook deze projecten worden uitgevoerd met Europese subsidiesteun binnen het TEN-T programma.

Langetermijnvisie VTS 2020

VTS (Vessel Traffic Services) is een scheepvaartbegeleidingssysteem dat vergelijkbaar is met de luchtverkeersleiding voor vliegtuigen. De studie VTS 2020 heeft in 2012 een visie ontwikkeld die de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart nu gefaseerd implementeert en opvolgt.

De nautisch-operationele werking van VTS past binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer met Nederland. Voor de vijf VTS-centrales van de Schelderadarketen (twee op Vlaams grondgebied en drie op Nederlands grondgebied) is in 2012 een werklastmeting uitgevoerd. In 2013 zijn voorstellen gedaan om de personeelsbezetting en werking van de verkeerscentrales te optimaliseren. Daarover vindt nu in de schoot van de Permanente Commissie overleg plaats.

De technologische langetermijnvisie voor de Schelderadarketen heeft in 2013 geleid tot de uitwerking van het Beheer- en Exploitatieteam Schelderadarketen als een competentiecentrum voor het technisch beheer en management. Het competentiecentrum bedient niet alleen de eigen gebruikers maar ook aangrenzende gebruikers en gebieden van de Vlaamse overheid, Rijkswaterstaat Nederland en de Vlaamse en Nederlandse havengebieden.

In 2013 is een budget van 5.995.000 euro voorzien voor technologische innovaties en navigatieondersteunende middelen op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse zeehavens, en voor de VTS-infrastructuur van de Schelderadarketen.

Te realiseren 2014

Havencoördinatieplatforms

Eind 2013 wordt aan de Vlaamse Regering het dossier voorgelegd voor de bouw en financiering van het Antwerps Coördinatie Centrum (ACC). In 2014 zal die beslissing worden uitgevoerd en start de ontwerpopdracht. In Zeebrugge wordt het ontwerp afgerond voor de herinrichting van een zesde verdieping in het Vandamme Sluisgebouw en worden de bestekken aanbesteed, in samenwerking met het Agentschap Facilitair Management en het Havenbestuur Zeebrugge. Voor het Kanaal Gent-Terneuzen wordt in 2014 vastgelegd hoe het geïntegreerd verkeersmanagement zal worden uitgevoerd. Dat gebeurt op basis van de gemeenschappelijke strategische visie met Rijkswaterstaat Nederland, Zeeland Seaports en het Havenbedrijf Gent.

In Oostende worden voorbereidingen getroffen om begin 2015 de Radio Maritieme Diensten te verhuizen van de marinebasis Zeebrugge van Defensie naar een gemeenschappelijke werkvloer met de Vlaamse overheidsdiensten van het MRCC.

Scheiden zeevaart – kleine vaart

Voordat de baggerwerken in de drie nevenvaargeulen van de Westerschelde van start kunnen gaan, moet er duidelijkheid zijn over onder meer de kostenverdeling, het terugstorten van de baggerspecie en de vergunningsprocedure.

Optimaliseren verkeersmanagement kanaal Gent-Terneuzen

De synergiestudie van het Agentschap MDK, Rijkswaterstaat Nederland, Zeeland Seaports en het Havenbedrijf Gent zal eind 2013 afgerond zijn. Daarna worden de krijtlijnen vastgelegd voor een geïntegreerd verkeersmanagement op het Kanaal Gent-Terneuzen, met concrete migratieprojecten op korte en lange termijn.

Schelderadarketen en RIS

De Schelderadarketen als instrument voor verkeersbegeleiding en scheepvaartverkeersmanagement wordt in samenwerking met Nederland voortgezet. In 2014 komen er met de respectieve partners projecten om het radardekkingsgebied uit te breiden op de Zeeschelde, de Noordzee, de aanloopgebieden naar Oostende en het noordelijk aanloopgebied Walcheren (met onder meer de radartoren op Neeltje Jans).

De software voor de verkeersbegeleidingssystemen van de Schelderadarketen wordt in 2014 opgeleverd, met inbegrip van de simulatorsystemen voor opleidingen in Kallo. De infrastructuur voor seinen en lichten in het havengebied van Oostende, en aansluitend in Blankenberge en Nieuwpoort, wordt vanaf 2014 stelselmatig vernieuwd. Conform de internationale normen gebeurt dat met een meer efficiënte en duurzame technologie.

Binnen het TEN-T programma worden de RIS- deelprojecten verder uitgevoerd. In uitvoering van de Europese FAL-richtlijn wordt het project voor een *national single window* opgestart, in samenwerking met de haveninformatiesystemen.

Langetermijnvisie VTS 2020

De afdeling Scheepvaartbegeleiding vernieuwt in 2014 zijn ISO9001:2000 kwaliteitslabel en de accreditatie voor de opleiding van scheepvaartverkeersbegeleiders conform de IALA V.103 normen (International Association of Lighthouse Authorities).

De Langetermijnvisie VTS 2020 wordt verder uitgewerkt, met het Beheer- en Exploitatieteam Schelderadarketen als expertisecentrum, via een rollend meerjarenprogramma voor technologische en innovatieve projecten. Om in alle omstandigheden de dienstverlening te kunnen garanderen, wordt in 2014 een technisch en operationeel bedrijfscontinuïteitsplan uitgewerkt.

Investeringen voor de veilige en vlotte maritieme verkeersafwikkeling hebben voornamelijk impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

De overheidsvloot continu moderniseren

Realisaties 2013

We blijven investeren in de modernisering van de Vlaamse overheidsvloot. In 2013 zijn de volgende vaartuigen in dienst genomen:

- 1 hydrografisch vaartuig in het Scheldegebied (Pierre Petit),
- 2 nieuwe redeboten voor de beloodsing in Vlissingen–Nederland (Deurloo en Honte),
- 1 reddingsboot in Oostende (Orka),
- 1 veerboot in Gent (Maurice Maeterlinck).

Het nieuwe beloodsingsconcept met 3 tenderswaths (Wielingen, Westdiep en Westerschelde) en 1 moederswath (Wandelaar) is intussen volledig geïmplementeerd. In 2012 hebben de nieuwe beloodsingsmiddelen 178 uren meer gevaren dan de oude beloodsingsmiddelen, die door de slechte weersomstandigheden hun operaties steeds vroeger moesten staken. Die tendens is voortgezet in 2013.

Te realiseren 2014

In 2014 wordt de eigen Vlaamse vloot verder vergroend door een aantal vaartuigen te vervangen. Behoudens onvoorziene vertragingen op de scheepswerven, worden een redeboot in Vlissingen (de Raan) en een nieuwe multifunctionele redeboot op de Schelde (Zeeaster) in gebruik genomen. Ook de veerboten Pieter Bruegel (Schelde) en Cyriel Buysse (Gent) worden opgeleverd.

Een moderne en performante loodsorganisatie

Realisaties 2013

Onder meer dankzij de nieuwe beloodsingsmiddelen is in 2013 het aandeel van de DAB Loodswezen in de wachttijden voor de zeescheepvaart verder teruggelopen tot slechts 2%.

Naar aanleiding van de loodsenacties in februari 2012 tegen de federale pensioenhervorming heb ik een overleg opgestart met vertegenwoordigers van de loodsen en de havengemeenschap om de nautische keten en de inzet van de loodsen verder te optimaliseren. Het overleg werd in 2013 voortgezet. Belangrijk is de afspraak dat een vooruitgang in het pensioendossier en de eindeloopbaanproblematiek gekoppeld wordt aan vooruitgang in het optimalisatiedossier. Het overleg verloopt hoofdzakelijk binnen de geëigende overlegstructuren van het Loodswezen.

Eind 2013 wordt een concreet voorstel dat invulling kan geven aan de vragen naar eindeloopbaan en optimalisatie voorgelegd. Hierover zal overleg worden georganiseerd met de vakbonden en de loodsverenigingen.

Te realiseren 2014

In 2014 zal het sociaal overleg worden voortgezet. Na afronding zullen de maatregelen kunnen worden geïmplementeerd. Tijdens het geëigende overleg zullen de opleiding en technische loopbaan van de loodsen worden onderzocht. Nagegaan wordt of het mogelijk en wenselijk is om loodsen sneller te laten doorgroeien, waardoor ze sneller de grootste schepen kunnen beloodsen.

Tot slot wordt verder onderzocht hoe en onder welke voorwaarden loodsenploegen de piekmomenten in het scheepvaartverkeer kunnen opvangen zonder negatieve gevolgen voor de normale werking van de loodsdienst.

Hydrografie

Hydrografisch kenniscentrum

Realisaties 2013

De schaalvergroting in de scheepvaart vereist navigatiekaarten met een steeds grotere graad van detail en updatefrequentie. Ook baggerwerken moeten nauwkeurig worden aangestuurd met peilingen en monitoring, en de nautische bodem moet steeds gedetailleerder in kaart worden gebracht. Nationale en internationale afspraken en nieuwe uitdagingen vragen een verdere uitbouw en optimalisatie van de Vlaamse Hydrografie.

Begin 2013 is een afsprakenregeling tussen het agentschap MDK en het Departement MOW ondertekend die de maritieme dienstverlening, baggerwerken en de studies van het Waterbouwkundig Laboratorium voor een veilige en vlotte scheepvaart beter op elkaar afstemt.

In 2013 worden nieuwe meetsystemen opgevolgd om de nautische bodem te bepalen. De Vlaamse Hydrografie, de afdeling Maritieme Toegang en het Waterbouwkundig Laboratorium vergelijken verschillende apparaten om een grotere nauwkeurigheid te verkrijgen en de meest optimale parameter te selecteren voor de weergave van de nautische bodem.

De meetgegevens worden verder vervolledigd. In 2012 peilde de Vlaamse Hydrografie een eerste deel van het noordelijk deel van het Belgisch Continentaal Plat. Ook in 2013 werden een aantal meetcampagnes uitgevoerd. De weersomstandigheden hebben een belangrijke impact op de campagnes. Een aanbesteding met aandacht voor een flexibeler vaarinzet wordt voorbereid.

De Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart heeft beslist om vanaf september 2013 de dieptes in de vaargeulen gedetailleerder weer te geven in de elektronische peilplannen. De Vlaamse Hydrografie gaat samen met Rijkswaterstaat na hoe beide diensten elkaar kunnen ondersteunen bij de productie van elektronische peilplannen en hoe ze bij onvoorziene omstandigheden als back-up kunnen fungeren voor elkaars systemen.

Om de verwerking van nautische wijzigingen beter op te volgen, is in 2012 het huidige opvolgingssysteem voor cartografische producten doorgelicht. De doorlichting loopt tot eind 2013. Ze omvat het opvolgsysteem voor de elektronische peilplannen, de zeekaarten, de IENC's (elektronische nautische kaarten voor de binnenvaart) en andere producten, zoals Berichten aan Zeevarenden en de Lichtenlijst. In een vervolgproject komen eventuele verdere optimalisaties aan bod. Een webapplicatie om gegevens aan belanghebbenden ter beschikking te stellen, wordt verder voorbereid.

Gezien de technische evolutie is goed opgeleid personeel essentieel. De Vlaamse Hydrografie heeft een structurele samenwerking met de Hogere Zeevaartschool om opleidingen te geven en te volgen.

De vooropgestelde datum voor de ISO-certificatie van de nautische eindproducten is eind 2013.

Te realiseren 2014

De frequentie en flexibiliteit van de metingen op het noordelijk deel van het Belgisch Continentaal Plat worden geoptimaliseerd. Om een volledig beeld van de zeebodem te verkrijgen, komt er een partnerschap om de bathymetriedatabank aan te vullen. Het doel is om via de webapplicatie gegevens ter beschikking te stellen voor studies inzake zeewering en morfologie, en om baggerwerken voor de scheepvaart aan te sturen. Die actie past binnen het decreet Geografische Data Infrastructuur.

Bij baggerwerken om de toegankelijkheid van de havens te verbeteren, is het belangrijk om een optimale tijdspanne tussen baggeren en peilen te handhaven. Om een beter beeld te krijgen en de intervallen te optimaliseren, trekt de Vlaamse Hydrografie een optimalisatietraject.

Om de productie van de verschillende cartografische producten te stroomlijnen, komt er een managementsysteem. Via een bilaterale overeenkomst met Nederland worden de papieren zeekaarten aan de landsgrenzen in 2014 verder op elkaar afgestemd.

Investeringen op de bovenstaande domeinen of acties rond deze thema's hebben een impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT en MC0/1MI-E-2-B/WT.

Hydrometeo-kenniscentrum

Realisaties 2013

De afdeling Kust beheert en exploiteert op zee en langs de kust een operationeel meetnet van getij, golven, stroming, wind en andere specifieke parameters (het Meetnet Vlaamse Banken). De afdeling maakt ook het kustweerbericht.

Getij- en stroommetingen

De stroom- en getijmeetcampagnes om tegen 2015 een nieuwe stroomatlas te maken voor het Belgisch Continentaal Plat, zijn voortgezet. Voor de haventoegang in Oostende zijn stromingsmetingen gestart om de nieuwe stroomatlas in het najaar van 2013 te finaliseren.

Om de continuïteit en een betere kwaliteit van de metingen te verzekeren, wordt het vernieuwingsprogramma voor de getijmeters in de kusthavens voortgezet.

In het eerste kwartaal van 2013 is de nieuwe maregraaf in Zeebrugge in productie genomen. Dat is een instrument om de waterhoogte tijdens de getijbewegingen te registreren. In Oostende wordt een draagconstructie gebouwd om de maregraaf te verplaatsen. In de tweede helft van 2013 zal ook de maregraaf in Nieuwpoort worden verplaatst. De in 2012 nieuw ingevoerde technologie om het getij op zee te meten via een meetboei met gps-technologie, wordt verder bestudeerd.

Meetnet Vlaamse Banken

De windmeters van de afdeling Scheepvaartbegeleiding worden in 2013 en 2014 opgenomen in het Meetnet Vlaamse Banken. Op vraag van de beheerders van de VTS-centrales zullen de metingen waar nodig ook in een aangepaste vorm worden aangeboden.

Momenteel is alleen in Zeebrugge een automatisch meteostation operationeel. In het najaar van 2013 start de aanleg van een automatisch meteostation in Oostende en begint de voorbereiding van een meteopark op de westkust.

Voor een beter beheer van historische data en om nieuwe data in real time te valideren, is een uitgebreide kwaliteitsbewaking aangewezen. Daarvoor komen er in 2013 bijkomende tools. De webapplicatie om gegevens aan belanghebbenden ter beschikking te stellen, is begin juli 2013 in productie genomen.

Meetnet Vlaamse Kust

De afdeling Kust levert data aan verschillende werkgroepen voor het onderzoeksproject Vlaamse Baaien. Voor de werkgroepen Ontwikkelingen op Zee en Duurzame Kust analyseert de afdeling het effect van ondiepe zandbanken op de golfvoortplanting. De afdeling zal daarvoor metingen uitvoeren ter hoogte van de Broersbank voor de kust van Koksijde. De meetcampagne moet bepalen of de ophoging van zandbanken al dan niet een efficiënte maatregel is om de kustveiligheid te verhogen. De resultaten van de meetcampagne zullen ook bruikbaar zijn om ontwerpen van kustverdedigingsmaatregelen te optimaliseren.

De meetcampagne start in het najaar van 2013. Om de data van het project Vlaamse Baaien ter beschikking te stellen, wordt in 2013 een nieuw specifiek Meetnet Vlaamse Kust opgestart.

Oceanografisch Meteorologisch Station

Informatie over het weer op zee is belangrijk voor de veiligheid van de scheepvaart en van infrastructurele werken op zee en aan de kust. Het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) maakt voor alle professionele gebruikers een zee- en kustweerbericht.

Een project om het huidige manuele stormvloedwaarschuwingssysteem te automatiseren en te vervangen door een getrapt systeem via sms en telefoon, is in 2012 opgestart. In 2013 vinden de voorbereidingen plaats om het systeem in 2014 in te voeren, uitgebreid te testen en operationeel te maken.

Certificering

De vooropgestelde datum voor ISO-certificatie van de hydrometeorologische eindproducten is eind 2013.

Te realiseren 2014

Getij- en stroommetingen

In 2014 start voor de opmaak van een stroomatlas voor het Belgisch Continentaal Plat een studie om het getij en de stromingen sneller en flexibeler te bepalen. De getijmeters in Oostende en Blankenberge worden vernieuwd.

Meetnet Vlaamse Banken

Om het Meetnet Vlaamse Banken verder te optimaliseren, wordt de kwaliteitscontrole geïntensifieerd. In 2014 komt er een automatisch meteostation op de westkust.

Meetnet Vlaamse Kust

Tijdens het stormseizoen van de winter 2013-2014 brengen we de golfdempende impact van de ondiepe zandbanken voor de kust in beeld. Die meetcampagne past in het project Vlaamse Baaien.

Oceanografisch Meteorologisch Station

Naast het stormvloedwaarschuwingssysteem wordt ook de windwaarschuwing geautomatiseerd. Het waarschuwingssysteem wordt onder meer geactiveerd als de windsnelheden bepaalde grenzen overschrijden.

Investeringen op de bovenstaande domeinen of acties rond deze thema's hebben een impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT en MC0/1MI-E-2-B/WT.

Een doelmatige, veilige en vlotte binnenscheepvaartafwikkeling garanderen

River Information Services (RIS)

River Information Services zijn moderne verkeersmanagementsystemen die zorgen voor een snelle elektronische overdracht van gegevens tussen water en de wal. De voorbije jaren zijn verschillende RIS-applicaties ontwikkeld die de basis vormen voor het Vlaamse RIS-systeem (FlaRIS).

Realisaties 2013

In 2013 is de ontwikkeling begonnen van VisuRIS, een visualisatietool waarmee een RIS-operator een volledig overzicht moet krijgen van het Vlaamse waterwegennetwerk. Tijdens de studiefase voor VisuRIS is gebleken dat de huidige RIS-architectuur verouderd is en moet worden omgevormd tot een architectuur op basis van diensten (services). De optimalisatie van de architectuur is gestart onder de naam FlaESB (Flanders Enterprise Service Bus). De indienststelling is voorzien voor begin 2014.

Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) en nv De Scheepvaart (DS) hebben een uniek meldpunt ontwikkeld voor de reisgegevens van beroepsvaart. Dat systeem kan worden gebruikt om meldingen aan andere waterwegbeheerders te doen, zodat schippers zich in Vlaanderen slechts eenmaal elektronisch moeten melden. Ook het project *Elektronisch Betalen* is opgestart, zodat schippers niet langer aan wal moeten komen om hun vaarrechten te betalen.

Er is een begin gemaakt met de opmeting van de waterlopen via mobile mapping en de opmaak van geactualiseerde en meer gedetailleerde digitale vaarkaarten op basis van die gegevens. Langs de Vlaamse Waterwegen zijn intussen een 50-tal hotspots operationeel. De dienstverlening is uitgebreid met het unieke loket van DS en W&Z, en er is een ruimer aanbod van toegankelijke sites. Dankzij subsidie is ongeveer 95% van de Belgische vloot uitgerust met het automatisch identificatiesysteem AIS.

Te realiseren 2014

De RIS-operator zal in zijn dagelijkse takenpakket worden ondersteund door VisuRIS. Na de ingebruikname van die tool start de ontwikkeling van een portaal waarmee bijvoorbeeld brandweer, logistieke partners en binnenvaartondernemers informatie kunnen opvragen, met volledig respect voor de privacy.

Alle waterwegen met een belangrijke scheepvaartfunctie zullen worden opgemeten. De volledige set van digitale vaarkaarten zal beschikbaar zijn in 2014. De optimalisatie van de RIS-architectuur wordt gefinaliseerd.

Een algemene elektronisch meldplicht wordt ingevoerd om de veiligheid en efficiëntie van het binnenvaartverkeer te bevorderen, en om incidenten en potentieel gevaarlijke situaties op de waterwegen beter te kunnen beheersen.

Bedieningstijden

Realisaties 2013

Om de positie van de binnenvaart te versterken en een duurzame en hoogwaardige logistiek te realiseren, moeten de bedieningsuren van kunstwerken op onze waterlopen aan de vraag worden aangepast.

In overleg met alle stakeholders werden bedieningstijden aangepast om zo in te spelen op de economische noden.

Te realiseren 2014

De bedieningstijden op zondag worden geëvalueerd. Op basis van die evaluatie kunnen aanpassingen worden overwogen. In 2014 wordt onderzocht hoe de bedieningstijden van de Kattendijksluis kunnen worden uitgebreid en geoptimaliseerd.

In overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waalse Gewest streven we ernaar om de bedieningsuren op het kanaal naar Charleroi uit te breiden. De resultaten van het onderzoek naar de uitbreiding van de bedieningsuren van de sluizencomplexen op het Albertkanaal zullen bepalend zijn voor een beslissing terzake.

Afstandsbediening beweegbare kunstwerken

Door beweegbare kunstwerken van op afstand te bedienen en de bediening van verschillende kunstwerken te clusteren, wordt de waterweg beter beschikbaar. Dat komt de binnenvaart ten goede.

Realisaties 2013

De eerste fase van de afstandsbediening op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is operationeel. Ze maakt het mogelijk om twee bruggen van op afstand te bedienen.

Waterwegen en Zeekanaal NV werkt een beleidsvisie en een plan van aanpak uit voor de implementatie van afstandsbediening. W&Z onderzoekt hoe ze de dienstverlening aan de waterweggebruikers kan verzekeren of uitbreiden en tegelijk de inzet van het personeel kan optimaliseren door de bediening van kunstwerken te centraliseren. In afwachting zijn al verschillende acties genomen.

Voor de afstandsbediening van de Scheldebruggen in Temse en de Nijverheidsbrug in Ruisbroek wordt overlegd met de spoorwegbeheerder over de bediening van de spoorbruggen.

Een bestek is uitgeschreven voor de afstandsbediening van de bruggen op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. De afstandsbediening van Sas Slijkens vanuit de sluis van Plassendale is gerealiseerd, net als de afstandsbediening van de Gentse Bataviabrug vanuit de Tolhuissluis in Gent. Binnen het lopende programma wordt op het Zeekanaal Brussel-Schelde de opdracht aanbesteed om de hefbrug van Vilvoorde verder te automatiseren. Op het kanaal naar Charleroi is de opdracht lopende voor de centrale bediening van de vier sluizen.

Te realiseren 2014

In 2014 wordt de centrale bediening gerealiseerd van de tien bruggen en de sluis te Rijkevorsel op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. In functie van de studie die in opdracht van W&Z werd uitgevoerd, zullen de beleidsvisie en de implementatie van afstandsbediening worden vastgesteld.

Er komt in 2014 afstandsbediening voor de vier sluizen op het kanaal naar Charleroi, de Verbrande Brug over het Zeekanaal Brussel-Schelde en de Rupelbrug in Willebroek-Boom. De verdere automatisering van de Jan Bogaertsbruggen in Kapelle-op-den-Bos op het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt opgestart.

Zodra er een akkoord is met Infrabel over de automatisering van de Scheldebruggen in Temse en de Nijverheidsbrug in Ruisbroek, zullen de werken worden aanbesteed.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS

1.1.3 De verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen

Opleiding en ervaring als een solide basis voor elke verkeersdeelnemer

Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid besteedt bewust veel aandacht aan sensibilisatie, opleiding en training. Kwetsbare doelgroepen die oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken, krijgen extra aandacht. Het gaat onder meer om jongeren (secundair onderwijs, cfr. ook het Vlaams Jeugdbeleidsplan), senioren, fietsers en voetgangers, beginnende bestuurders en motorrijders.

De laatste jaren is via doelgroepgerichte projecten een breed aanbod aan educatieve initiatieven gecreëerd, zowel voor het brede publiek als voor de professionals in de sector van verkeer en mobiliteit. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) speelt een centrale rol en geeft een hele reeks opleidingen volgens het principe *Teach the teacher*. Alle initiatieven passen in een verticale leerlijn: levenslang leren over verkeer en mobiliteit, van kleuter tot senior. Diverse actoren dragen via gesubsidieerde projecten bij tot deze solide basis, met onder meer vzw Rondpunt, vzw Motorcycle Action Group, Verenigingen voor Verkeersveiligheid, vzw Okra, vzw Fietsersbond, Transport en Logistiek Vlaanderen, en Responsible Young Drivers.

Op die manier concretiseren we het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en de aanbevelingen van de federale Staten-Generaal over educatie en sensibilisatie. Deze aanpak vormt een stevige basis voor de bijkomende bevoegdheden inzake sensibilisatie en educatie die Vlaanderen bij de uitvoering van de zesde Staatshervorming zal krijgen (onder andere inzake de rijopleiding, de rijscholen en de examencentra).

Voor deze actieprogramma's en projecten wordt geput uit het begrotingsartikel MB0/1MF-E-2-A/WT.

Realisaties 2013

Kleuteronderwijs

Het lespakket *Horen, zien en rijden. Voorbereiding op verkeersvaardigheid in het kleuteronderwijs* van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) bevat lesmateriaal om de motorische ontwikkeling van kleuters te stimuleren. Die ontwikkeling is een belangrijke voorwaarde om te kunnen starten met fiets- en verkeersvaardigheidstraining. De nadruk ligt op praktijklessen en -tests. Het pakket wordt geleverd in een praktisch koffertje.

Na de lancering in 2011 is dit educatieve pakket nog altijd zeer in trek bij kleuterscholen. Het wordt intussen als een standaardwerk beschouwd. Het pakket werd opnieuw voorgesteld op een studiedag voor leerkrachten in april 2013. De studiedag toonde ook hoe je met kleuters kunt werken rond verkeersborden. De VSV gaf voorts een training aan studenten van de lerarenopleiding kleuteronderwijs.

In samenwerking met het Levenslijn Kinderfonds werd *Aya* ontwikkeld: een educatieve en sensibiliserende serie voor kleuters. Het is de bedoeling dat de serie nauw aansluit bij de belevingswereld van kleuters waardoor ze spelenderwijs een aantal basisregels van het verkeer leren. De 12 afleveringen worden sinds juli 2012 uitgezonden door VTM Kzoom. Tussen 2 juli 2012 en 14 januari 2013 is Aya 473 maal uitgezonden. 542.574 Vlamingen, waaronder 195.832 kinderen tussen 4 en 9, zagen minstens één aflevering. De figuurtjes kregen een directe vertaling naar de leefwereld van de kleuters in de vorm van een bordspel dat door de Koning Boudewijnstichting en een privépartner werd gefinancierd. 1368 kleuterscholen kregen gratis een Aya-lespakket toegestuurd.

In 2013 komen er 7 nieuwe afleveringen, met 3 nieuwe personages (mama, oppas, buschauffeur) en een uitbreiding van de setting (speelplein, bus). Voor de realisatie van de nieuwe afleveringen en de verdere

promotie van het figuurtje Aya bij de kleuterscholen kreeg het Levenslijn Kinderfonds in 2013 een projectsubsidie van 225.000 €.

Basisonderwijs

De VSV verspreidt al tien jaar verkeersbrevetten, waaronder drie fietsbrevetten en vier voetgangersbrevetten. Ze zijn een stimulans voor leerkrachten om van hun verkeerslessen praktijklessen te maken. Fietsen en stappen leer je immers niet in de klas. Bovendien is de uitreiking van een verkeersbrevet een leuke beloning voor het kind dat veelvuldig heeft getraind om stap- en fietsvaardigheden onder de knie te krijgen.

Na tien jaar zijn de verkeersbrevetten aan een grondige opfrissing en actualisatie toe. Aansluitend bij het Fietsbrevet Goud (tevoren het brevet van Superfietser) dat wordt uitgereikt na het Grote Fietsexamen in het zesde leerjaar, lanceerde de VSV in het schooljaar 2012-2013 twee nieuwe fietsbrevetten. Het Fietsbrevet Brons is bedoeld voor de eerste graad lager onderwijs, op het einde van het tweede leerjaar. De focus ligt op stuurvaardigheid. Leerlingen worden getraind in evenwicht, reactiesnelheid, stuurvastheid en zin voor coördinatie. Het Fietsbrevet Zilver is bedoeld voor de tweede graad lager onderwijs, op het einde van het vierde leerjaar. De kinderen oefenen verkeersvaardigheden die ze later in het echte verkeer moeten kunnen toepassen: omkijken over de linkerschouder, arm uitsteken, rekening houden met anderen. Ook stuurvaardigheid blijft belangrijk.

In de loop van het schooljaar 2013-2014 komen er vernieuwde voetgangersbrevetten en een Groot Voetgangersexamen voor het vierde leerjaar. Dat werd in 2013 inhoudelijk vormgegeven. Het voetgangersexamen is een praktijktest in het echte verkeer. Kinderen van het vierde leerjaar stappen een parcours af langs een uitgestippelde route. Er wordt gecontroleerd of ze de vijf basisvaardigheden beheersen om veilig en zelfstandig in het verkeer te stappen.

De Grote Verkeerstoets van de VSV werd in 2010 voor het eerst georganiseerd voor alle vijfde leerjaren van alle Vlaamse lagere scholen. De toets vindt telkens plaats in de maand mei en is een gratis online toets waarin de leerlingen meerkeuzevragen beantwoorden aan de hand van digitale foto's en filmpjes. De leerkracht of ouder krijgt zo een goed beeld van wat de kinderen al weten en kunnen om goed te functioneren in het dagelijkse verkeer. Ook wordt meteen duidelijk aan welke verkeersregels en vaardigheden ze nog aandacht moeten besteden.

De vierde editie van De Grote Verkeerstoets vond plaats op donderdag 23 mei 2013. In totaal legden 25.419 leerlingen de toets af. 78% van de leerlingen was geslaagd. Ook volgend schooljaar zal de toets worden georganiseerd.

Alle zesde leerjaren van Vlaanderen kunnen zich inschrijven voor de praktijktest *Het Grote Fietsexamen*. De scholen die deelnemen, ontvangen een uitgebreid doepakket, kunnen didactisch materiaal downloaden op de website en ontvangen het Fietsbrevet Goud voor alle deelnemende leerlingen. Ook gemeenten of politiezones, die vaak als organisator van een fietsexamen optreden, kunnen zich registreren. Het voorbije schooljaar werd het examen voor de tweede maal aangeboden aan de scholen. 450 klassen namen deel, samen goed voor 7.974 leerlingen. Meer dan 8 op 10 (83,4%) van de leerlingen slaagden in het Grote Fietsexamen.

Met de nieuwsbrief *Veilig naar School* houdt de VSV alle basisscholen, gemeenten, politiezones en verkeersouders op de hoogte van de laatste nieuwtjes op verkeerseducatief vlak. De nieuwsbrief verschijnt vier keer tijdens het schooljaar en één keer tijdens de grote vakantie met een nummer exclusief voor gemeenten, politiezones en verkeersouders. De nieuwsbrief is gratis en bestaat in papieren en digitale vorm. Een bevraging bij de scholen heeft duidelijk gemaakt dat een gedrukte nieuwsbrief niet langer wenselijk is. Vanaf het schooljaar 2013-2014 wordt alleen nog een digitale nieuwsbrief uitgegeven, die wel wordt uitgebreid naar het secundair onderwijs.

Zowel in het voorjaar als in het najaar organiseert de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) onder de noemer *Verkeer op School* nascholingen over verkeers- en mobiliteitseducatie (VME) in het onderwijs. De bedoeling is om leerkrachten en educatieve medewerkers te ondersteunen bij verkeerslessen en –activiteiten op school. De opleidingen zijn praktijkgericht en houden rekening met de bestaande ontwikkelingsdoelen en eindtermen, en met de motorische en cognitieve vaardigheden op de verschillende leeftijden.

Voor het basisonderwijs biedt de VSV drie basiscursussen aan: verkeers- en mobiliteitseducatie, voetgangerstraining en fietstraining op school. Wie de drie basisopleidingen volgt, heeft een stevige basis om als verkeersgangmaker te fungeren in de school. Naast de drieledige basiscursus zijn er ook specialisatie- en verdiepingscursussen voor alle onderwijsniveaus.

Met de Verkeersouders heeft de VSV een uitgebreid netwerk van vrijwilligers die ijveren voor de verkeersveiligheid en verkeersvaardigheid van leerlingen. Iedereen die zich inzet om de school en de leerkrachten te helpen bij de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en om de leerlingen een veilig verkeersgedrag aan te leren, kan zich aanmelden als verkeersouder: oma's, opa's, buren, of andere vrijwilligers. Voortaan wordt aan Verkeersouders op het einde van elk schooljaar gevraagd of ze het volgende schooljaar nog actief zullen zijn. In september 2013 is een nieuwe wervingscampagne via ouderraden en ouderkoepels georganiseerd om het project van de Verkeersouders verder bekend te maken.

Secundair onderwijs

Het Educatief Actieplan Verkeers- en Mobiliteitseducatie vormt al enige tijd de leidraad voor een geïntegreerde aanpak van verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs. Het plan is opgevat als een kalender en biedt een waaier van mogelijkheden om een verkeers- of mobiliteitsproject uit te werken. Verspreid over de schoolkalender worden verschillende verkeers- en mobiliteitsthema's behandeld. Voor elke graad is er een apart plan: een verzameling van ideeën, waarbij de school bepaalt wat wanneer het best aan bod komt. In 2013 zijn de laatste ontbrekende lesfiches uitgewerkt. De lesmap is nu volledig.

Met het project Slimme Mobiele Scholen (SMS) zorgt de Vlaamse Stichting Verkeerskunde sinds 2010 voor de financiële en logistieke ondersteuning van verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs (zie ook het Vlaams Jeugdbeleidsplan). De VSV biedt de scholen:

- een duidelijk overzicht van alles wat er op de markt is op het vlak van verkeers- en mobiliteitseducatie voor het onderwijs, via de SMS-webshop. Die webshop is een zeer uitgebreide online inventaris van educatieve materialen en projecten over verkeers- en mobiliteitseducatie in Vlaanderen. Alle materialen uit de SMS-webshop komen in aanmerking voor de SMS-subsidie,
- gratis begeleiding door een professionele SMS-begeleider,
- maximaal 750 euro projectsubsidie voor de aankoop van educatief materiaal en de organisatie van verkeers- en mobiliteitsinitiatieven op school, zoals theatervoorstellingen, vormingen, begeleidingen of eigen creatieve voorstellen.

Voor het schooljaar 2012-2013 schreven zich 536 scholen in. Dat zijn er 76 meer dan in het vorige schooljaar.

Voor de begeleiding van de secundaire scholen heeft de VSV sinds september 2012 drie SMS-begeleiders in dienst. De secundaire scholen kunnen een beroep doen op de begeleiders voor inhoudelijk advies over de implementatie en de organisatie van activiteiten rond verkeers- en mobiliteitseducatie. Eerst vullen ze daarvoor een mobiplan in hun online schooldossier in. Dat is een korte zelfevaluatie waarmee ze de afgelopen activiteiten voor verkeers- en mobiliteitseducatie van de school in kaart brengen. Het mobiplan moet worden ingevuld vóór de begeleiding met de SMS-begeleider. Als de school vorig schooljaar al deelnam aan SMS, actualiseert ze het bestaande mobiplan. De SMS-begeleider bestudeert het mobiplan om zich een beeld te kunnen vormen van de verkeerswerking van de school die hij gaat begeleiden.

In 2013 werden alle nieuwe SMS-scholen verplicht om deel te nemen aan een regionale startvergadering. De SMS-begeleiders leggen dan de verschillende fases uit die de school moet doorlopen bij hun deelname aan SMS. Ze gaan in op specifieke vragen en de scholen maken kennis met de didactische leermiddelen die op de SMS-webshop staan. In 2014 kiezen we opnieuw voor een lokaal bezoek aan nieuwe SMS-scholen. De school is verplicht om een afspraak vast te leggen met een SMS-begeleider. De SMS-begeleider gaat naar de school en licht het project en de SMS-webshop toe. De scholen worden ook uitgenodigd op de studiedagen *Verkeer Op School* van de VSV.

SMS-scholen die al langer deelnemen aan het project, worden begeleid om hun verkeerswerking verder uit te bouwen. Ook zij kunnen een beroep doen op de SMS-begeleiders met hun specifieke vragen en noden. De begeleiding is vraaggestuurd. Alle SMS-scholen worden verplicht om deel te nemen aan een van de studiedagen *Verkeer op School* voor het secundair onderwijs. Het zijn de SMS-begeleiders die de

studiedagen organiseren en inhoudelijke verzorgen: zij hebben voeling met het werkveld en kunnen dus het best inspelen op de noden die er leven. Tijdens de studiedag is er ook tijd om schoolspecifieke vragen te stellen aan de begeleiders.

In het schooljaar 2012-2013 is voor de vijfde keer het Rijbewijs op School aangeboden aan alle secundaire scholen in Vlaanderen en Brussel. Sedert het schooljaar 2010-2011 kunnen niet alleen de leerlingen van het laatste jaar secundair onderwijs deelnemen, maar ook de leerlingen die een jaartje zijn blijven zitten en al 17 zijn. Zij hebben de vereiste leeftijd om het theorie-examen af te leggen en wachten daar vaak niet mee tot het laatste studiejaar. Via het project kunnen ze zich inhoudelijk beter voorbereiden en de lessen in schoolverband volgen.

In september 2012 lanceerde de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een digitaal educatief leerplatform voor Rijbewijs op School. Leerlingen kunnen via een persoonlijk account op het online platform oefenen voor hun theorie-examen. Ze volgen hun resultaten nauwgezet op en downloaden de presentaties van de lesgever en de leidraad theorie voor de leerlingen. Lesgevers kunnen hun leerlingen beter opvolgen: ze geven online taken, zetten hun lesmateriaal online of gebruiken verduidelijkende kant-en-klare presentaties.

De *Mobibus* is een mobiele interactieve tentoonstelling van de VSV die zich richt tot de tweede graad van het secundair onderwijs. Het programma van de tentoonstelling volgt het Educatief Actieplan Verkeers- en Mobiliteitseducatie voor secundaire scholen. De bus is ingedeeld in verschillende modules over duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid. Leerlingen doorlopen in een doorschuifsysteem het volledige parcours. Na het bezoek kunnen de leerlingen hun bezoek aan de Mobibus op eigen houtje voortzetten via de website www.mobibus.be, met meer informatie, interessante filmpjes en verkeerseducatieve games. Tijdens het schooljaar 2012-2013 deed de Mobibus gedurende 32 weken 21 verschillende gemeenten aan. 94 secundaire scholen (in totaal 8.494 deelnemers) bezochten de Mobibus.

Samen met het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) heeft de VSV in 2011 het project *Moving Forward* gelanceerd. Die ICT-applicatie is gebaseerd op een Geografisch Informatiesysteem (GIS) waarmee leerkrachten, leerlingen, directie of verkeersouders zelf schoolbereikbaarheidskaarten kunnen opstellen en raadplegen. Dergelijke schoolbereikbaarheidskaarten geven aan hoe je de school kunt bereiken op een veilige en duurzame manier. De applicatie werkt op een smartphone. De informatie is vrijwel meteen zichtbaar op een online kaart en kan online worden bewerkt.

In 2013 gebruikten tot op vandaag 46 scholen de applicatie. In 32 gemeenten zijn met Moving Forward knelpunten in kaart gebracht. Zes gemeenten waren zelf initiatiefnemer (Dendermonde, Laakdal, Merelbeke, Mortsel, Wuustwezel en Zingem). Het is hun bedoeling om samen met de scholen knelpunten in kaart te brengen en te komen tot een schoolbereikbaarheidskaart, en op termijn tot een veiliger woon-schoolverkeer.

Beginnende bestuurders (18+)

Beginnende bestuurders lopen veel meer risico's op een ongeval dan de rest van de bevolking doordat ze jong zijn en weinig ervaring hebben in het verkeer. De projecten *Start to Drive*, *On the road* en het *Startpakket voor vrije begeleiders* richten zich tot de jongeren en hun begeleiders.

Aangezien velen na hun theoretisch rijexamen met een voorlopig rijbewijs de weg op gaan onder begeleiding van een niet-professionele ('vrije') begeleider, is het belangrijk dat dat op een kwaliteitsvolle manier gebeurt. Een voertuig veilig besturen vereist kennis, vaardigheden, een goed begrip van risico's en de juiste denkprocessen. De vrije begeleiders hebben hier een belangrijke taak. Ze moeten correcte informatie overbrengen en ervoor zorgen dat de kandidaat-bestuurder voldoende en de juiste rijervaring opdoet. De vzw KWB organiseert met het *Startpakket voor vrije begeleiders* 35 vormingsmomenten voor een kwalitatieve begeleiding. De vzw wil 750 kandidaat bestuurders en hun begeleiders bereiken. In de loop van het project zal de vzw ook een kwalitatieve evaluatie uitvoeren van het project.

Het proefproject *Start to Drive* is een rij-initiatie voor kandidaat-chauffeurs en hun begeleiders. De opleiding bestaat uit een infoavond en twee uur praktijkopleiding bij de rijschool, een proefexamen, en het feitelijke examen in het examencentrum. Tussen de verschillende onderdelen wordt voldoende tijd voorzien om te oefenen met de begeleider. Een logboek biedt ondersteuning tijdens het traject. Het *Start to Drive*-proefproject liep van 2009 tot en met 2012 en bereikte 5000 deelnemers. Begin 2013 zijn alle

evaluatiegegevens doorgegeven aan de KU Leuven, die in het najaar van 2013 een aantal conclusies zal formuleren. Eind 2013 wordt de eindevaluatie van *Start to Drive* bekendgemaakt.

On the Road is een rijvaardigheidstraining voor jongeren tussen 18 en 24 die net hun rijbewijs hebben gehaald. Via het project kunnen de jongeren deelnemen aan een halve dag opleiding waar de nadruk ligt op defensief rijgedrag. Van januari tot en met juli 2013 telde het project 315 nieuwe deelnemers. In de loop van 2013 kwamen er drie extra locaties bij waar jongeren een opleiding kunnen volgen: Evergem, Wemmel en Lommel.

Senioren

Onze samenleving telt steeds meer senioren: in 2020 zal 22% van de Vlaamse bevolking ouder zijn dan 65. Uit de probleemanalyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen blijkt dat 65-plussers minder dan andere leeftijdsgroepen gedood worden of zwaargewond geraken bij verkeersongevallen. Dat komt vooral doordat ze zich minder vaak en minder ver verplaatsen dan personen uit andere leeftijdscategorieën. Uitgedrukt per afgelegde kilometers, maken ze wel een beduidend hogere kans om gedood of gewond te raken bij een verkeersongeval.

Met de groeiende populariteit van de elektrische fiets valt een toenemende (fiets)mobiliteit te verwachten, in het bijzonder bij de senioren. Aangezien de elektrische fiets een nieuw transportmiddel is waarmee de gebruikers nog geen of weinig ervaring hebben, kunnen hier extra risico's aan verbonden zijn.

Met het project *Veilig elektrisch fietsen* leidt de vzw Okra-Sport 40 trainers op om in Vlaanderen 5.000 senioren een cursus over het veilige gebruik van de elektrische fiets te laten volgen. Het educatieve project wordt samen met de Verenigingen voor Verkeersveiligheid en Mobiel 21 vzw uitgewerkt.

Sinds 2005 organiseert de Vlaamse Stichting Verkeerskunde het project *Mobiplus*: een opfriscursus verkeer en mobiliteit voor 55-plussers. De opleiding wordt georganiseerd op initiatief van een gemeentebestuur of een vereniging. In 2012 zijn Mobiplus-opleidingen georganiseerd in 19 verschillende gemeenten, goed voor een totaal van 401 deelnemers en 152 vormingsuren. In 2013 werd het project inhoudelijk herwerkt en aangevuld met de website www.veiligverkeer.be. Het aanbod is modulair gemaakt, zodat een gemeente of vereniging een specifiek programma op maat kan samenstellen. Vier modules vloeien voort uit het reguliere Mobiplus-programma. Andere modules zijn onder meer een verkeersquiz en een module Veilig naar het werk. De VSV zal het opleidingsaanbod stelselmatig uitbouwen in samenwerking met externe partners. In 2013 is er een samenwerkingsverband tot stand gekomen met de Verenigingen voor Verkeersveiligheid om de modules inhoudelijk vorm te geven.

Fietsers

Het project Velocitie van de Stichting Vlaamse Schoolsport (SVS) wil jongeren van de tweede en derde graad secundair onderwijs (14-18 jarigen) sensibiliseren om zich als fietser veiliger te gedragen in het verkeer. De SVS organiseerde het project als testcase voor het eerst in het schooljaar 2010-2011. De Vlaamse overheid ondersteunde het project voor het eerst in het schooljaar 2012-2013. Het kende een positief verloop en een sterke groei: in 2012 namen 95 secundaire scholen deel, in 2013 al 172.

Velocitie bevat 2 elementen. Enerzijds is er het inhoudelijke luik, met een voortraject in scholen en een slotevenement op het einde van het schooljaar. Anderzijds is er de promotiecampagne. Elke klas van het secundair onderwijs (met de focus op de tweede en derde graad) kan een eigen sensibiliserend fietsproject indienen op basis van ideeën die worden aangereikt door de SVS. In de volgende editie zullen veilige schoolroutes extra aandacht krijgen. De klassen of scholen met de beste fietsprojecten worden vervolgens geselecteerd om deel te nemen aan het slotevenement: de Velocitie quiz.

Op initiatief van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits en Vlaams minister-president Kris Peeters ondertekenden Wielerbond Vlaanderen, Vlaamse Wielrijdersbond, Fietsersbond, de twee waterwegbeheerders nv Waterwegen en Zeekanaal en nv De Scheepvaart, BIVV, Verenigingen voor Verkeersveiligheid, VSV en VVSG een hoffelijkheidscode "Ik fiets hoffelijk".
De hoffelijkheidscode moet elke fietser en wielertoerist oproepen tot wederzijds respect en verdraagzaamheid op basis van 15 aandachtspunten. Lokale fiets- en wielerclubs worden opgeroepen om deze hoffelijkheidscode te ondertekenen op www.ikfietshoffelijk.be.

Motorrijders

Sinds 2002 werkt de Vlaamse overheid op projectbasis samen met de vzw Motorcycle Action Group (MAG) om de verkeersveiligheid van motorrijders te verhogen via sensibilisering en educatie. Ongeveer 11% van de doden en zwaargewonden op de Belgische wegen zijn motorrijders, terwijl ze maar 1% van het totaal aantal afgelegde kilometers vertegenwoordigen. Motorrijders lopen dus een groot risico in het verkeer.

Om het project in 2013 voort te kunnen zetten, is eind 2012 een subsidie van 125.000 euro vastgelegd voor de Motorcycle Action Group. Met een uitgebreide versie van het opstartweekend wil de MAG 2000 Vlaamse motorrijders bereiken. Daarnaast biedt de vzw op drie manieren screenings aan.

- 500 motorrijders worden in een aantal basisoefeningen getest op de belangrijkste rijvaardigsheidselementen. . Motorrijders met gebrekkige vaardigheden worden zo geconfronteerd met hun tekortkomingen. Zij zullen het advies krijgen om verdere stappen te ondernemen om hun rijcapaciteit te verbeteren.
- In een vervolgactie zullen 100 motorrijders een rijvaardigheidstest op de openbare weg afleggen, met de nadruk op defensief rijgedrag en het vermijden van gevaarlijke verkeerssituaties.
- 200 deelnemers aan de screening krijgen de mogelijkheid om via een extra screening opvallende zwakheden aan te pakken die tijdens de eerste screening zijn vastgesteld. Daarmee wil de vzw aantonen dat deelnemers via oefening en training kunnen worden gemotiveerd om deel te nemen aan extra rijopleidingen.

Onder de noemer Ready to Ride organiseert de VSV met steun van de Vlaamse overheid en in samenwerking met de motorrijscholen sinds 2009 kwalitatief hoogstaande opleidingen defensief motorrijden. In het najaar van 2012 liep er een tijdelijke actie met 100 Ready to Ride-cadeaubonnen tegen een sterk verminderd tarief. Op minder dan 2 maanden tijd waren de 100 bonnen verkocht. Door het succes is de actie begin 2013 herhaald. In 2013 werd de Ready to Ride-website ook klantvriendelijker gemaakt, zodat mensen zich gemakkelijker kunnen inschrijven voor de Ready to Ride-cursussen en sneller opleidingscentra kunnen opzoeken.

Verkeersgetuigen

Verkeersgetuigen zijn personen die zelf, of indirect als familielid, betrokken zijn geraakt bij een verkeersongeval en die hun persoonlijk verhaal willen doorgeven aan jonge mensen op school. Als ervaringsdeskundigen zijn zij het best geplaatst om hun kennis en ervaring te delen met andere (jonge) mensen. De kennis over wat een verkeersongeval eigenlijk is en wat de gevolgen daarvan kunnen zijn, is in elk geval cruciaal voor de ontwikkeling bij jonge weggebruikers van een gepaste attitude in het verkeer.

In juli 2011 werd de vzw Rondpunt aangeduid om het project Verkeersgetuigen in heel Vlaanderen op zich te nemen. Het project Getuigen Onderweg stroomlijnt en coördineert alle soorten getuigenissen van verkeersslachtoffers en hun nabestaanden. Verkeersgetuigenissen worden momenteel in alle Vlaamse secundaire scholen aangeboden.

In november 2012 is de tweede projectperiode gestart, waarbij het project wordt uitgerold naar alle provincies en het bestaande aanbod wordt geoptimaliseerd. Voor de uitvoering van de tweede fase is in 2012 een bedrag van 204.805 euro vastgelegd. Op dit moment zijn er 50 verkeersgetuigen opgeleid en actief.

GAR

Het projectvoorstel Guardian Angel (GAR) van Drivers Up Safety vzw, dat eind 2011 werd goedgekeurd, had in eerste instantie tot doel om jongeren (van 12 tot 17) te laten communiceren over en bewust te maken van de gevaren verbonden aan het verkeer. De nadruk ligt op het gevaar om als fietser of bromfietser onvoldoende of niet gezien te worden in het verkeer.

Met een positief gebruik van *peergroup*-effecten wil Drivers Up Safety jongeren ertoe aanzetten om reflecterende en lichtgevende accessoires te dragen en een licht te gebruiken op fiets en of bromfiets. Jongeren worden ertoe aangezet om een vriend of vriendin een ‘Guardian Angel’ te bezorgen om te tonen

dat ze om hen bekommerd zijn. De GAR herinnert hen aan de gevaren van het verkeer en wijst er hen specifiek op dat het belangrijk is om gezien te worden.

In 2012 zijn 6.995 GAR-postkaarten verspreid en 8.921 fluo vleugels, hetGAR-logo, verdeeld. Er wordt uitgezocht op welke manier het project een inhoudelijk vervolg kan krijgen tijdens het schooljaar 2013-2014.

Levenslijn Kinderfonds

In 2010 kreeg het Levenslijn Kinderfonds van de Koning Boudewijnstichting een eerste subsidie van 100.000 € om een educatieve game te ontwikkelen voor jongeren in het secundair onderwijs.

In de eerste fase (2011 en 2012) is een 'state of the art'-analyse over educatieve games uitgevoerd. Het voortraject heeft geleid tot een game design document dat het volledige scenario en de vorm van het te ontwikkelen spel omschrijft. In 2012 ging de verdere ontwikkeling van start. De eerste editie van de game *On tour* komt er in het schooljaar 2013-2014. Hiervoor werd in 2012 een subsidie toegekend van 300.000 €.

De educatieve game heeft inhoudelijk twee grote troeven:

- de jongeren die deelnemen moeten verschillende verkeersrollen opnemen en komen in contact met de diverse manieren waarop ze kunnen participeren aan het verkeer,
- de jongeren moeten tijdens het spel beslissingen nemen die consequenties hebben voor de verkeersveiligheid. Ze ervaren zo op een veilige manier de mogelijke gevolgen van hun gedragingen in het verkeer.

In het najaar van 2013 zal de proefversie van de game worden uitgetest, in samenwerking met de vakgroep Media & ICT van de Universiteit Gent.

Dodehoekproblematiek

Sinds 2009 organiseren de vzw Fietsersbond en Transport & Logistiek Vlaanderen het subsidieproject Goed Gezien. Het opleidingspakket voor het basisonderwijs bestaat uit dodehoeklessen op school, met voor het praktijkgedeelte een echte vrachtwagen. In elke provincie worden nascholingen voor leerkrachten georganiseerd. In 2013 worden de schoolbezoeken aangevuld met een educatieve dvd. De doelgroep is verruimd met een pakket op maat van werknemers die naar het werk fietsen. Een aantal bedrijven geeft een opleidingspakket dat naast de dodehoekproblematiek ook fietsnazicht en verkenning van de omgeving omvat. De bedoeling is om een veilig fietsgebruik voor woon-werkverplaatsingen te stimuleren.

Truckveilig charter

Het truckveilig charter richt zich zowel tot transportbedrijven als tot individuele chauffeurs. Het is bedoeld om het aantal verkeersslachtoffers en verkeersongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn, te doen dalen. Het wil de transportsector ook een positiever verkeersimago geven.

Het charter werd op 12 april 2012 gelanceerd. Bedrijven en werknemers konden tot 15 augustus 2012 het charter ondertekenen op www.truckveilig.be. Op 25 september 2012 telde het charter in totaal 983 ondertekenaars, waarvan 86 werkgevers en 897 individuele chauffeurs.

Na evaluatie van de engagementen bleek dat de ondertekenaars die een evaluatieformulier invulden, aan de criteria voldeden om als eersten bekroond te worden met een truckveilig-label. 37 Transportbedrijven en 621 vrachtwagenbestuurders behaalden het label. De labels zijn op 21 februari 2013 uitgereikt tijdens de Transport & Logistics Awards 2013 in het Brusselse Tour & Taxis.

Vanaf maart 2013 ging een nieuwe fase in de campagne van start, met onder meer een vernieuwde website, een inhoudelijke promotiebrochure en een affichecampagne gericht op transportbedrijven. De campagne moedigt vrachtwagenbestuurders en transportbedrijven ertoe aan om het charter voor de eerste keer te ondertekenen, of hun engagement van 2012 te hernieuwen. Na een uitgebreide campagne hebben uiteindelijk 97 bedrijven en 1643 chauffeurs het charter ondertekend vóór 16 augustus 2013.

In het najaar van 2013 start een nieuwe evaluatieronde.

De Grote Verkeersquiz

De Grote Verkeersquiz, een speelse laagdrempelige manier om de kennis rond verkeer en mobiliteit te toetsen bij het grote publiek, werd in 2012 voor de derde keer georganiseerd. Het initiatief was een groot succes: de site lokte 59.482 unieke deelnemers, een stijging met 27% in vergelijking met de editie-2011. De quiz werd 88.607 keer gespeeld. Uit alle deelnames zijn 75 winnaars geselecteerd die mochten deelnemen aan de finale in het Vlaams Parlement.

De Grote Verkeersquiz streeft naar de kennisoverdracht van nieuwe reglementeringen, een opfrissing van bestaande kennis, en een attitude- en gedragsverandering. De participanten denken na over verkeersonderwerpen en -problemen zonder dat ze het gevoel krijgen 'gedoceerd' te worden. Voorts verzamelt de quiz statistische gegevens die de basis kunnen vormen voor verdere studie, of hiaten kunnen blootleggen in de verkeerskennis van de doorsnee Vlaming. Ten slotte kan de quiz ook worden gezien als een project dat nieuwe verkeerskundige initiatieven, zoals de nieuwe wegcode, mee ondersteunt.

De vierde editie van De Grote Verkeersquiz loopt van 1 tot 31 oktober 2013, opnieuw in nauwe samenwerking met radiozender MNM. In de week van 21 oktober 2013 staan alle uitzendingen van de MNM Avondshow (tussen 16 en 19 uur) in het teken van de quiz. De finale vindt plaats op 30 november 2013 in het Vlaams Parlement.

Steden en Gemeenten; lokale politiezones

De *Mobiliteitsacademie* van de VSV heeft een uitgebreid aanbod aan opleidingen, vormingen en congressen voor verkeers- en mobiliteitsprofessionals uit diverse doelgroepen (steden en gemeenten, politiediensten, studiebureaus, enzovoort). In totaal vonden er dit voorjaar 12 verschillende opleidingen plaats, gespreid over 23 lesdagen met 615 deelnemers. Voor het najaar zijn er 16 verschillende opleidingen gepland, goed voor 24,5 opleidingsdagen en 500 à 600 deelnemers.

Op 22 mei 2013 organiseerde de VSV een *Inspiratiedag Fietsbeleid*. Zo'n 45 mobiliteitsambtenaren en andere professionals namen deel aan deze unieke uitwisseling van kennis en ervaringen inzake fietsbeleid in Vlaanderen en Nederland.

Het *Vlaams Congres Verkeersveiligheid* werd dit jaar op 16 mei 2013 georganiseerd in Antwerpen. Het congres had als titel *Wake-up call 2020 – de weg naar meer verkeersveiligheid*. Samenwerking en innovatie stonden centraal als methodieken om de Vlaamse doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid tegen 2020 te kunnen behalen. Het congres trok 372 deelnemers. Zij konden naast de plenaire sessies ook driemaal kiezen uit 5 thematische sessies: samenwerking, innovatie, best practices, onderzoek en debat.

In februari 2013 organiseerde de VSV in iedere provincie infomomenten *Duurzaam Lokaal Mobiliteitsbeleid* om de nieuwe regelgeving inzake lokaal mobiliteitsbeleid voor te stellen. De belangrijkste partners van het lokale mobiliteitsbeleid, zoals De Lijn, AWV, MOW, VVSG en de provincies, kwamen aan het woord. In totaal kwamen meer dan 700 mensen naar de infomomenten.

Op 5 november 2013 vindt de derde editie van het *Politiecongres* plaats. Het congres richt zich in eerste instantie tot verkeersdeskundigen in de lokale politiezones, gemeentebesturen en federale politie. Het thema van deze editie is technologische innovatie. Het Politiecongres biedt een uitgebreid aanbod aan onmiddellijk inzetbare informatie voor de politie en laat vooraanstaande specialisten op het vlak van verkeershandhaving en veiligheid aan het woord.

Naar aanleiding van het aantreden van de nieuwe gemeenteraden in januari 2013 heeft de VSV drie extra opleidingsinitiatieven voor lokale mandatarissen voorzien. De lokale mandatarissen ontvingen een map met praktische informatie en tips voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Ze werden ook uitgenodigd voor een ontmoetingsavond die in februari in de 5 provinciehoofdsteden werd georganiseerd. In totaal namen 160 personen deel. Ten slotte bood de VSV een intensief begeleidingstraject van 3 halve dagen aan. Momenteel hebben de volgende 11 gemeenten zich al kandidaat gesteld: Zwijndrecht, Kasterlee, De Panne, Herent, Sint-Pieters-Leeuw, Geraardsbergen, Schilde, Sint-Truiden, Kruibeke, Destelbergen en Sint-Niklaas.

Naast het bestaande aanbod inzake mobiliteitsmanagement heeft de VSV in 2013 een coachingsaanbod Verkeersveiligheid voor bedrijven ontwikkeld. Aan de hand van een handige checklist en volgens de methodologie Plan-Do-Check-Adjust krijgt het bedrijf stap voor stap een zicht op de risico's inzake

verkeersveiligheid voor de werknemers, de mogelijke maatregelen die het bedrijf kan nemen, hoe de maatregelen in een overkoepelende strategie kunnen worden geïntegreerd en hoe dat alles kan worden geëvalueerd en bijgestuurd.

Andere

Het Agentschap Wegen Verkeer heeft in 2013 samen met een productiehuis een aantal educatieve instructiefilmpjes gemaakt. Het eerste filmpje gaat over het correcte gebruik van een spitsstrook, aangezien het Vlaams Verkeerscentrum en de federale Wegpolitie aangaven dat de spitsstrook op de E313 in Antwerpen niet altijd goed wordt gebruikt. Het filmpje is gelanceerd bij de start van de werken voor de spitsstrook op de E40/E314.

Te realiseren 2014

Ook in 2014 geeft de VSV ondersteuning aan verkeers- en mobiliteitseducatie met educatieve en sensibiliserende projecten. Het principe levenslang leren, waarbij alle leeftijden en welbepaalde doelgroepen worden aangesproken, blijft centraal staan. De activiteiten van de VSV en andere educatieve actoren in de verkeers- en mobiliteitssector zijn gericht op een breed publiek, en waar nodig op specifieke doelgroepen als jongeren in het secundair onderwijs, voetgangers, fietsers en motorrijders.

Ook in 2014 zal het Agentschap Wegen en Verkeer instructiefilmpjes maken over verkeersveiligheid voor weggebruikers, met onder meer een filmpje over de Europese richtlijn rond tunnelveiligheid.

Fietsers

Het sensibiliserende educatieve project Velocitie wordt ook tijdens het schooljaar 2013-2014 georganiseerd. Het streefcijfer is 200 deelnemende scholen.

Verkeersgetuigen

Het project met de verkeersgetuigenissen, 'Getuigen onderweg' wordt verder gezet. In 2014 start een derde projectperiode waarbij opnieuw verkeersgetuigenissen in de vijf provincies plaatsvinden. Er zal ook worden uitgezocht of het 'format' van de verkeersgetuigenis ook op andere doelgroepen kan toegepast worden (bv. buiten een schoolcontext).

Levenslijn Kinderfonds

In 2014 wordt de educatieve game *On Tour* aangeboden aan alle secundaire scholen. De nieuwe afleveringen van het verkeersproject *Aya* voor kleuters worden uitgezonden.

Boosters

De langspeelfilm *Boosters*, over het verwerken van een verkeersongeval en verkeersveiligheid, zal worden gerealiseerd met de financiële inbreng van verschillende partners. Ook de Vlaamse overheid ondersteunt de productie met een subsidie van 64.700 €. De nadruk zal hierbij liggen op de inhoudelijke begeleiding van de filmmaker en de realisatie en verspreiding van een educatief pakket.

Dodehoekproblematiek

In 2014 zal het educatief project *Goed Gezien?* de dvd voor vrachtwagenchauffeurs verspreiden naar alle opleidingsinstanties voor het rijbewijs C. Ook dit schooljaar worden de bezoeken aan lagere scholen en de provinciale opleidingsmomenten voor leerkrachten voortgezet.

Verkeers- en mobiliteitsprofessionals / Steden & Gemeenten

De VSV Mobiliteitsacademie continueert haar opleidingen voor mobiliteitsambtenaren, politiemensen en studiebureaus. In samenwerking met het Departement MOW worden het Fietscongres, het Vlaams Congres Verkeersveiligheid, de Dag van de Mobiliteitsacademie en diverse infomomenten georganiseerd.

Bevorderen en afdwingen van veilig verkeersgedrag

Naast sensibilisering en educatie blijft ook handhaving noodzakelijk om veilig verkeersgedrag af te dwingen. Op basis van objectieve verkeersonveiligheidsgegevens bepalen we waar we investeren in handhavingssystemen.

Realisaties 2013

In 2013 ging veel aandacht naar de veiligheid ter hoogte van werven (met een semi-vaste snelheidscamera) en de beveiliging van filestaarten.

De vooropgestelde doelen uit de beleidsbrief 2009-2014 zijn behaald. Er is gericht geïnvesteerd in roodlicht- en snelheidscamera's op basis van objectieve gegevens over verkeersongevallen. Er zijn nu ongeveer 765 sites uitgerust, samen goed voor ongeveer 1100 flitspalen. Er is een studie uitgevoerd naar de effectiviteit van flitspalen. De proefprojecten over technologische innovaties zijn uitgewerkt en verder geïmplementeerd. Zo zijn er intussen 4 trajectcontrolesystemen in gebruik genomen, 9 *Weigh in Motion*-sites voor vrachtwagens, 14 systemen voor de controle van tussenafstanden en 1 geautomatiseerd systeem voor de toegangscontrole van zwaar vrachtverkeer in een dorpskern (Rieme) in gebruik.

Roodlicht- en snelheidscamera's

Snelheids- en roodlichtcamera's vergroten de objectieve en subjectieve pakkans. In 2013 lag de nadruk vooral op trajectcontrole, ook op het onderliggend wegennet. Er zijn geen extra snelheidscamera's in dienst genomen.

In 2013 wordt tijdens de meest risicovolle fases van werken op autosnelwegen opnieuw een semi-vaste flitspaal op de werven geplaatst. Daarvoor is een nieuw contract aanbesteed. De flitspalen moeten werfsituaties veiliger maken voor de weggebruikers en voor de arbeiders op de werf.

De effectiviteit van de roodlicht- en snelheidscamera's voor de verkeersveiligheid is geanalyseerd. Het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft nu een aantal vervolgonderzoeken opgestart naar het hoge aantal kop-staartaanrijdingen bij roodlichtcamera's.

Trajectcontrole

In 2012 is een eerste trajectcontrolesysteem in gebruik genomen op het viaduct Gentbrugge, richting Kortrijk. In 2013 zijn daar drie locaties bijgekomen:

- E17, viaduct Gentbrugge, richting Antwerpen,
- E40, traject Erpe-Mere–Wetteren, richting kust,
- E40, traject Erpe-Mere–Wetteren, richting Brussel.

De systemen meten de gemiddelde snelheid van voertuigen tussen twee vastgelegde punten. Het verhoogt de verkeersveiligheid op snelwegen en wordt als eerlijker gepercipieerd dan een flitspaal. Bovendien zorgt trajectcontrole voor een homogene verkeersstroom en een rustiger wegbeeld.

Aangezien trajectcontrole ook op het onderliggende wegennet kan worden gerealiseerd via een netwerk van nummerplaatherkenning, is een aanbesteding uitgeschreven voor een opdrachtencentrale. Via die centrale kunnen AWV en andere overheden bestellingen plaatsen om een netwerk van camera's voor nummerplaatherkenning uit te bouwen. Het systeem met een opdrachtencentrale garandeert een uniforme aanpak bij de verschillende overheden en gebruikers, vergroot de waaier aan functionaliteiten van het nieuwe systeem en drukt de prijs.

Nummerplaatherkenningscamera's registreren de kentekens van voertuigen. De ingewonnen gegevens komen terecht in tijdelijke databanken die onderworpen zijn aan de strenge principes van de Camerawet, de Privacywet en de Wet op het Politieambt. De data kunnen worden gebruikt voor verkeersanalyse en verkeershandhaving, met onder meer ook trajectcontroles op het onderliggende wegennet.

In de regio Brasschaat, Sint-Job-in-'t-Goor en Brecht start in 2013 een project met nummerplaatherkenning op de gewestwegen en komt er een eerste concepttest voor een geïntegreerd nummerplaatherkenningssysteem. Het startproject heeft tot hoofddoel om de nodige softwaremodules te ontwikkelen en maakt het mogelijk om eventuele extra modaliteiten en randvoorwaarden te definiëren voor volgende installaties.

Weigh in Motion (WIM)

Het systeem *Weigh in Motion* meet het gewicht van vrachtwagens terwijl ze rijden. Zo kunnen we potentieel overladen vrachtwagens efficiënter uit het verkeer halen en voorkomen we schade aan de weginfrastructuur door overbelading. Een overladen voertuig is ook gevaarlijker door zijn langere remafstand.

In 2013 zijn twee nieuwe systemen voor *Weigh in Motion* in gebruik genomen: op de E34 ter hoogte van Arendonk (richting Antwerpen) en op de E314 ter hoogte van Genk (richting Lummen). Alle geplande WIM-systemen zijn nu operationeel, met name:

- Erpe-Mere: E40 richting Gent, weegbrug Wetteren,
- Temse (Scheldebrug): N16-A12 richting Bornem, weegbrug Puurs,
- Brugge: E40 richting Oostende, weegbrug Jabbeke,
- Kruishoutem: E17 richting Kortrijk, weegbrug Kruishoutem,
- Deerlijk: E17 richting Gent, weegbrug Kruishoutem,
- Halle: R0 richting Brussel, weegbrug Ruisbroek,
- Geel: E313 richting Hasselt, weegbrug Tessenderlo,
- Arendonk: E34 richting Antwerpen, weegbrug Vosselaar,
- Genk: E314 richting Lummen, weegbrug Houthalen.

Inhaalverbod, tussenafstand en pechstrookrijden

In 2013 is op de E313 ter hoogte van Lummen (richting Antwerpen) een nieuw systeem in gebruik genomen voor controles op het inhaalverbod, tussenafstanden en pechstrookrijden.

Te realiseren 2014

In 2014 ligt de nadruk op de verdere uitbouw van trajectcontrolesystemen, met name op het onderliggende wegennet. Daarnaast wordt nog een beperkt aantal extra locaties uitgerust met roodlichtcamera's en/of snelheidscamera's, afhankelijk van de specifieke verkeersveiligheidsproblematiek op die locaties.

De grote lijnen voor de verkeershandhavingssystemen in 2014 zijn:

- investeren in trajectcontroles op autosnelwegen,
- op het onderliggend wegennet investeren in trajectcontroles in plaats van klassieke flitspalen, eventueel in combinatie met toegangscontrole voor vrachtwagens (vrachtwagensluizen),
- analoge flitsinstallaties geleidelijk ombouwen naar digitale installaties.

Een hoogwaardig verkeerssysteem, ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening

Realisaties 2013

Veilige en kwaliteitsvolle infrastructuur

Een veilige en kwaliteitsvolle infrastructuur kunnen we alleen bereiken met een kwaliteitsvol ontwerpproces. Daarom hebben we in 2013 het decreet van 17 juni 2011 *betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur* verder uitgevoerd.

In 2013 is de Europese richtlijn 2008/96/EG *betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur* verder omgezet in Vlaamse regelgeving. De richtlijn legt de lidstaten op om verkeersveiligheidseffectbeoordelingen, -audits en –inspecties uit te voeren op het trans-Europese wegennet (TERN).

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 21 december 2012 tot wijziging van artikel 11, 13, 15 en 17 van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012 (publicatie in het B.S. 2013-01-30) legt de bepalingen vast voor de organisatie van de opleiding tot onafhankelijk verkeersveiligheidsauditor.
- Het ministerieel besluit van 18 februari 2013 houdende de uitvoering van artikel 11, 13, 15 en 17 van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012 (publicatie in het B.S. 2013-03-11) omvat de aanvraagprocedure voor het bekwaamheidscertificaat tot verkeersveiligheidsauditor.
- De oprichting en samenstelling van de beoordelingscommissie, die onder andere instaat voor de erkenning van de opleidingen en de certificering van verkeersveiligheidsauditoren, is vastgelegd in het ministerieel besluit van 18 februari 2013 houdende de oprichting en de samenstelling van de beoordelingscommissie (publicatie B.S. 2013-02-3-11).
- Het ministerieel besluit van 29 april 2013 verleende goedkeuring aan het huishoudelijk reglement van de Beoordelingscommissie Verkeersveiligheidsaudit. Sindsdien heeft de Beoordelingscommissie Verkeersveiligheidsaudit 2 aanvragen behandeld om erkend te worden als opleidingsinstelling tot verkeersveiligheidsauditor. In het najaar van 2013 volgt een formele beslissing.

AWV is in 2013 met de voorbereidingen begonnen voor de nieuwe taken en verantwoordelijkheden om de richtlijn uit te voeren. De eerste procedures worden opgesteld om de richtlijnen op te nemen in de werking van het agentschap.

Spiegelafstelplaatsen

In 2013 zijn de drie laatste van in totaal twintig openbare spiegelafstelplaatsen aangelegd. Wegens slechte weersomstandigheden moest de afwerking worden uitgesteld van 2012 naar 2013.

In mei 2013 telde de afdeling Expertise Verkeer en Telematica van het Agentschap Wegen en Verkeer het aantal vrachtwagenbewegingen. In het najaar wordt een dienstencontract voorzien voor een kwalitatieve bevraging bij werknemers en werkgevers in de transportsector over de bekendheid en het gebruik van de publieke spiegelafstelplaatsen in Vlaanderen.

In de loop van 2013 is actief gezocht naar locaties voor bijkomende spiegelafstelplaatsen om de blinde vlekken verder op te vullen.

Goca vzw (Groepering Van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) maakt mee reclame voor de spiegelafstelplaatsen. Vanaf het najaar 2013 is de affiche te zien in alle stations van technische keuring met een vrachtwagenlijn. Er worden ook folders uitgedeeld aan de gecontroleerde vrachtwagenchauffeurs, de betrokken bedrijven en mensen die geslaagd zijn voor het praktisch rijexamen C. De folder, die in januari al werd bijgedrukt in 20.000 exemplaren en in september in 60.000 exemplaren, wordt telkens aangevuld en aangepast aan de recentste ontwikkelingen.

Ook gaan we samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde na of de afstelplaatsen, eventueel na aanpassingen, ook te gebruiken zijn door bestelwagens.

Verkeersbordendatabank

In maart 2013 werd de nieuwe verkeersbordendatabank ter beschikking gesteld van de gebruikers. Dat is gericht bekendgemaakt aan de doelgroep van (potentiële) gebruikers, in het bijzonder de lokale besturen. Nagegaan werd hoe die doelgroep nog beter kan worden bereikt. Een aantal gebruikers werd bevraagd naar mogelijkheden om andere gebruikers te activeren.

<u>Te realiseren in 2014</u>

Spiegelafstelplaatsen

Op basis van de resultaten van het in 2013 voorziene dienstencontract voor de evaluatie van de bekendheid en het gebruik van spiegelafstelplaatsen zullen verdere strategieën bepaald worden om de speigelafstelplaatsen waar nodig verder en beter bekend te maken.

Als de spiegelafstelplaatsen, eventueel mits beperkte aanpassingen, ook voor bestelwagens bruikbaar blijken te zijn, bekijken we de mogelijkheden om ze ook voor die doelgroep open te stellen en bekend te maken.

Verkeersbordendatabank

Ook in 2014 kunnen de lokale besturen de verkeersbordendatabank gratis gebruiken, om hun inventaris bij te houden en als planningsinstrument voor hun mobiliteitsbeleid. Om het hergebruik te stimuleren, worden de gesprekken en tests met onder andere kaartenmakers voortgezet. Het is de bedoeling om de data zo ruim mogelijk te laten gebruiken voor maatschappelijk relevante toepassingen. De waarde van de dataset hangt echter sterk af van de mate waarin hij wordt geüpdatet. Daarom zullen de lokale besturen in 2014 verder worden geactiveerd. Ook worden de mogelijkheden verkend om een open datasysteem te creëren of de data beter te verspreiden, om zo het hergebruik te stimuleren.

Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader

Sinds 1 januari 2008 zijn de gewesten bevoegd voor het toezicht op de aanvullende verkeersreglementen. Er is een wetgevend rkader uitgewerkt met een grote autonomie voor de lokale besturen. Vlaanderen ondersteunt de lokale overheden met advies en een digitale *tool*, de Interactieve Reglementengenerator (IRG).

Realisaties in 2013

Net als in de voorgaande jaren zullen we in 2013 ongeveer 2000 aanvullende reglementen hebben ontvangen. Meer dan 80% van de reglementen is afkomstig van de lokale overheden. Ongeveer 300 hebben betrekking op gewestwegen en moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse overheid.

De Vlaamse overheid adviseert de lokale overheden en politie over procedurele, vormelijke en inhoudelijke aspecten van de aanvullende reglementen. Ze geeft ook preadviezen voor de aanvullende reglementen over gewestwegen.

De IRG-tool moet wegbeheerders helpen om aanvullende reglementen snel en juridisch correct op te stellen. Momenteel wordt de beheersmodule van de toepassing uitgewerkt, zodat het achterliggende arsenaal aan beschikbare teksten vlot kan worden aangepast aan wijzigingen in het verkeersreglement en aan de noden van de gebruikers. Tegen eind 2013 moet de toepassing beschikbaar zijn voor alle relevante wegbeheerders, waaronder de steden en gemeenten en het Agentschap Wegen en Verkeer.

Te realiseren in 2014

We bouwen het complementair gebruik van de IRG en de Verkeersbordendatabank uit. Er komen ondersteunende elementen zodat aanvullende reglementen in de IRG overeenkomstige aanpassingen in de Verkeersbordendatabank initiëren, en omgekeerd. Op die manier willen we, in overleg met de gebruikersgroepen van beide toepassingen, een basisondersteuning uitbouwen voor het complementair gebruik.

Onderzoek en betrouwbare data voor een doeltreffend beleid

Realisaties 2013

Steunpunt Verkeersveiligheid

Het Steunpunt Verkeersveiligheid ging in 2012 van start en loopt in 2013 op kruissnelheid. De resultaten van de eerste onderzoeken, bijvoorbeeld naar de effectiviteit van de roodlicht- en snelheidscamera's, worden zichtbaar. Vervolgonderzoeken analyseren ongevallenpatronen op lichtengeregelde kruispunten (met en zonder roodlichtcamera's), en bekijken de impact van weginfrastructuur via een rijsimulator en gedrags- en conflictobservatie.

Ongevaldata

De *Vlaamse Task Force Ongevallenregistratie en –analyse* brengt diverse actoren: Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Centrex Wegverkeer, federale politie, Vaste Commissie van de Lokale Politie, BIVV, ADSEI (FOD Economie) en het Steunpunt Verkeersveiligheid samen. De Task Force buigt zich over een tijdige en kwalitatieve verkeersongevalregistratie. In 2013 startte ze een praktijkonderzoek naar de kwaliteit van de ongevallengegevens. Dat onderzoek moet goede praktijken en hulpmiddelen voor een accurate ongevalregistratie identificeren en de datastroom van de ongevalgegevens monitoren en analyseren. Op basis daarvan kan het proces dan geoptimaliseerd worden.

De Werkgroep Statistiek van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, subwerkgroep Lokalisatie, focust op de problematiek van een goede geografische lokalisatie van de verkeersongevallen. De Task Force Ongevallenregistratie en –analyse volgt die activiteiten van nabij op.

In het kader van de komende regionalisering van de verkeersveiligheid is in 2013 een specifieke werkgroep *Evaluatie en monitoring: ongevallenregistratie en analyse* samengeroepen. Die zal concrete aanbevelingen formuleren voor de Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid.

Gelokaliseerde ongevalgegevens komen steeds sneller ter beschikking voor analyse. In 2013 zijn de ongevalgegevens van 2011 in gelokaliseerde vorm opgeleverd , en de gelokaliseerde gegevens van 2012 kunnen op relatief korte termijn volgen. Uiteraard is het ook van belang dat de datasets zo volledig mogelijk zijn. In augustus 2013 heeft ADSEI (FOD Economie) de officiële verkeersongevalstatistieken voor 2012 gepubliceerd.

De ongevallentool Ongevallen-GIS is verder uitgebouwd met functionaliteiten voor de opmaak van tabellen en grafieken. Daarmee wordt het mogelijk om de evoluties van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers volgens verschillende thema's makkelijker op te volgen en te visualiseren.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid voert onderzoek uit naar de detectie van gevaarlijke wegsegmenten, ook in uitvoering van de Europese richtlijn 2008/96/EG over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Een concept voor een Road Safety Score wordt ontwikkeld.

In 2013 is het *Jaarrapport Verkeersveiligheid 2011: analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2011* opgemaakt en gepubliceerd.

Andere projecten binnen het Steunpunt Verkeersveiligheid gaan over ongevalanalyse, conflictobservatie en de evaluatie van beleidsmaatregelen. Daarbij wordt aandacht besteed aan onder meer rotondes, lichtengeregelde kruispunten, en het dynamisch verkeersmanagement.

Andere data

In 2013 is een studie opgestart naar fietsongevallen in landelijk gebied, als vervolg op de studie naar fietsongevallen in de grootstedelijke zone Antwerpen. De bedoeling is om na te gaan of de eerdere bevindingen in Antwerpen, als grootstedelijk gebied, ook opgaan voor en dus geëxtrapoleerd kunnen worden naar landelijke gebieden of dat hiervoor daarentegen andere bevindingen gelden. De studie zal ook meer diepgaand onderzoek verrichten naar tweerichtingsfietspaden op kruispunten, om eventueel tot nieuwe aanbevelingen te komen voor het Vademecum Fietsvoorzieningen. De studie zal een verrijkt databestand (met niet alleen ongevaldata, maar ook weg- en omgevingskenmerken) opleveren voor de analyse van fietsgerelateerde verkeersveiligheidsproblemen.

In het IIR-project (Inventarisatie, Inspectie en Rapportering van wegaanhorigheden) leverde het Agentschap Wegen en Verkeer verdere inspanningen om een aantal inventarissen op een uniforme wijze aan te maken en te centraliseren in de Wegendatabank. AWV maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande databronnen en gaat waar nodig op het terrein voor bijkomende gegevens. Daarvoor zijn in 2013 200 robuuste tabletcomputers aangekocht. Aan de hand van de inspectieresultaten krijgt AWV een globaal zicht op de kwaliteit van de wegaanhorigheden in haar beheer.

<u>Te realiseren 2014</u>

Steunpunt Verkeersveiligheid 2012-2015

Het Steunpunt Verkeersveiligheid zal ook in 2014 onderzoeksprojecten uitvoeren ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid. Het meerjarenprogramma van het Steunpunt Verkeersveiligheid omvat de volgende hoofdthema's:

- data en indicatoren,
- risicoanalyse,
- menselijk gedrag in relatie tot de systeemcomponenten voertuig en omgeving,
- ontwikkeling van verkeersveiligheidsmaatregelen,
- ranking en evaluatie van maatregelen.

Ongevalsdata

De Vlaamse Task Force Ongevallenregistratie en –analyse zet haar werkzaamheden verder, met onder meer de resultaten van het praktijkonderzoek als basis. De dataverzameling en –verwerking, en de samenwerking met de verschillende partijen, blijven aandachtspunten en zullen verder worden opgevolgd.

Voor de uitvoering van de Europese richtlijn 2008/96/EG zal de identificatie van gevaarlijke wegsegmenten worden geoperationaliseerd, op basis van studies van het Steunpunt Verkeersveiligheid. De ongevallentool wordt verder geoptimaliseerd. Daarbij zal vooral aandacht uitgaan naar de methodes en procedures van lokalisatie en aggregatie tot gevaarlijke punten. Het Steunpunt Verkeersveiligheid zal met de nu beschikbare ongevalgegevens van 2012 een nieuw verkeersveiligheidsrapport voor het jaar 2012 opmaken.

Andere data

De studie van fietsongevallen in landelijk gebied wordt in 2014 gefinaliseerd.

Voor de herziening van de vademecums zullen verschillende commissies het toepassingsgebied, het afwegingskader en de ontwerprichtlijnen behandelen. Alle relevante actoren worden bij het herzieningsproces betrokken.

AWV zal de nodige maatregelen nemen om de bestaande inventarissen actueel te houden, en om de inventaris van andere wegaanhorigheden verder te uniformiseren en te centraliseren in de Wegendatabank. AWV zal ook nagaan hoe de kwaliteit van de data kan worden vastgesteld, gedocumenteerd en geoptimaliseerd.

1.2 Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoeraanbod

1.2.1 De kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer verhogen

Doorstroming

Door de projecten voor doorstromingsmaatregelen in een meerjarenprogramma op te nemen, kunnen ze vlotter worden voorbereid en opgevolgd. Dat programma bevat infrastructurele ingrepen (zoals uitstulpende haltes, bussluizen of busbanen) en software (verkeerslichtenbeïnvloeding, verkeersregelsystemen, enzovoort). Het doorstromingsprogramma wordt in overleg met De Lijn en AWV opgesteld.

<u>Realisaties 2013</u>

In 2013 zijn alle verkeerslichten langs de kusttramlijn uitgerust met korteafstandsradio (KAR). De verkeerslichtenbeïnvloeding gebeurt dus niet met fysieke inductielussen tussen de tramsporen, maar draadloos. Dat vermindert de hinder door kabelwerken, en lost het probleem op van ontbrekende aan- en afmeldingen door defecte lussen.

Het proefproject voor de draadloze verkeerslichtenbeïnvloeding met KAR op de as Brussel–Leuven is in uitvoering. Het test de communicatie van KAR met het systeem van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en

onderzoekt de integreerbaarheid met het Retibo-project (Registratie-, Ticketing- en Boordcomputerplatform).

De Lijn selecteerde in samenspraak met AWV vijf assen in Vlaanderen waar de doorstroming van het openbaar vervoer kan worden geoptimaliseerd. Op relatief korte termijn moeten resultaten geboekt kunnen worden door beperkte ingrepen, onder meer aan de verkeerslichtenregeling.

Te realiseren 2014

In 2014 zal De Lijn de eerste ervaringen kunnen opdoen met verkeerskundige optimalisaties door de invoering van KAR op de kusttramlijn. Het KAR-project wordt verder uitgerold op de streekbuslijn Leuven-Brussel. De boordcomputers die in het strategisch project Retibo zijn voorzien, zullen op termijn het volledige beheer van het KAR-systeem op zich nemen. De boordcomputers kunnen bijvoorbeeld verkeerslichten en slagbomen beïnvloeden. In 2014 worden de aanpassingen op de vijf geselecteerde assen verder uitgevoerd en geëvalueerd.

De investeringen van De Lijn in doorstromingsbevorderende maatregelen hebben een weerslag op de artikelnummers MBO/1ME-E-5-Y/IS. Investeringen in doorstroming van het geregeld vervoer hebben bij AWV een impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

Een eengemaakt vervoerbewijs voor de verschillende vervoersaanbieders

De vier Belgische vervoermaatschappijen vormen hun ticketsysteem om tot een eengemaakt systeem met chipkaarten, kaartlezers en boordcomputers op alle voertuigen (treinen, trams, bussen en metro). Die Mobib-kaart maakt het voor de regelmatige gebruikers veel eenvoudiger om zich duurzaam te verplaatsen. In eerste instantie zal de reiziger met de chipkaart kunnen reizen op de netten van De Lijn, NMBS, MIVB en TEC. Later kunnen daar ook andere mobiliteitsdiensten bij komen, zoals auto- en fietsdelen, fietsenverhuur en randparkings, vervoer door andere operatoren of vervoer in het buitenland.

Realisaties 2013

In augustus 2011 is de hoofdopdracht voor de levering en indienststelling van een Registratie-, Ticketing- en Boordcomputerplatform (Retibo) na aanbesteding toegewezen aan de THV Profa. In februari 2013 startte De Lijn met deze leverancier een technisch proefproject om de nieuwe Retibo-apparatuur op de voertuigen uit te testen (boordcomputer, chauffeursconsole en valideertoestellen). Op 5 juni 2013 heeft de Raad van Bestuur van De Lijn een herzieningsovereenkomst met de THV Profa goedgekeurd. Op 19 juli 2013 is de overeenkomst door de Vlaamse Regering goedgekeurd. De nieuwe overeenkomst is een doorstart voor het project. In augustus 2013 begon de volledige uitrusting van alle voertuigen met de nieuwe Retibo-apparatuur.

De software voor de aanmaak en verdeling van de Mobib-kaarten voor 65-plussers is in juli 2013 in productie genomen. De uitrol van de kaarten ging van start in augustus 2013. In het vierde kwartaal van 2013 komen er praktische tests van het pilootproject voor de verkeerslichtenbeïnvloeding (KAR), dat geïntegreerd wordt in het Retibo-systeem. Rond de jaarwisseling moet KAR operationeel zijn op 10 voertuigen van De Lijn, op het traject Leuven-Brussel.

Na uitgave van de nieuwe Mobib 65+-abonnementen en met een eerste groep voertuigen op de baan, zal De Lijn eind 2013 de eerste reizigersregistraties kunnen uitvoeren. Dat zal in eerste instantie het geval zijn voor de testgroepen en de 65-plussers. Eind 2013 starten praktijktests voor de interoperabiliteit met andere Mobib-partners.

Te realiseren 2014

In 2014 wordt Mobib verder uitgerold.

Investeringen in dit domein of hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-5-Y/IS.

Tariefbeleid bij De Lijn

Realisaties 2013

Op 1 juni 2013 indexeerde De Lijn haar tarieven. Een rit met bus of tram werd gemiddeld 1,91% duurder. Daarmee bleef de gemiddelde stijging van de tarieven onder de inflatie van de consumentenprijzen. Gezien de afschaffing van het gratis abonnement door Brussels en Waals Gewest, werd ~~Nieuw is de invoering van~~ een betalend jaarabonnement (36 euro) voor 65-plussers die niet in Vlaanderen gedomicilieerd zijn, ingevoerd. ~~Vlaamse~~ senioren die in Vlaanderen gedomicilieerd zijn kunnen gratis blijven rijden met De Lijn.Te realiseren 2014

De Lijn blijft streven naar tariefvereenvoudiging, wat de overgang naar de Mobib-kaart zal vergemakkelijken. Voorverkoop blijft het geprefereerde verkoopkanaal. De Lijn blijft sms-ticketing promoten.

Dienstverlening aanpassen waar nodig

Conform het besluit Netmanagement wordt het netwerk van De Lijn uitgebouwd op basis van:

- de vervoerspotentiëlen op de te realiseren verbindingen,
- een efficiënte verknoping: binnen het eigen tram- en busnetwerk, met de NMBS, en met andere verplaatsingsmodi (comodaliteit).

Capaciteitsproblemen worden nauwgezet opgevolgd en zo accuraat mogelijk opgevangen.

Realisaties 2013

De vraaggestuurde bijsturing van het aanbod, in functie van vervoerspotentiëlen en kostenefficiëntie, is in overleg met alle betrokken partijen afgerond en geïmplementeerd.

Begin 2013 zijn de aanbestedingen afgerond voor 160 12-meter streekbussen, 27 12-meter stadsbussen, 27 gelede streekbussen en 41 microbussen. Het einde van de leveringen is voorzien tegen midden 2014. Daarnaast zijn 5 waterstofbussen en 3 elektrische bussen besteld. De levering van die bussen is voorzien begin 2014.

De Lijn heeft een aanbesteding uitgeschreven voor 88 nieuwe trams (Antwerpen en Gent). Voor het eerst zijn daar ook een aantal extra lange trams bij (43 m). In een eerste fase worden 10 tweerichtingstrams van 43 m voor Gent, 10 eenrichtingstrams van 43 m voor Antwerpen en 28 eenrichtingstrams van 32 m voor Antwerpen geleverd. De trams van de eerste schijf worden vanaf eind 2014 in dienst genomen.

Te realiseren 2014

Exploitatie-efficiëntie, met vooral stiptheid door een minimum aan doorstromingsvoorwaarden, is het hoofdaccent van het vraaggerichte netmanagement.

De Lijn blijft, in samenwerking met de organisatoren, grootschalig evenementenvervoer aanbieden. Dat is gunstig voor de verkeersveiligheid en de mobiliteit.

In 2014 is de ingebruikname van de eerste nieuwe trams voorzien. Het dossier voor de vervanging van de kusttrams in West-Vlaanderen wordt afgerond. Binnen het klimaatfonds is de mogelijkheid een proefproject opgezet met belbussen die op lokaal geproduceerd biogas rijden opgenomen.

Investeringen in dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-5-Y/IS.

Leerlingenvervoer

Realisaties 2013

Binnen de samenwerkingsovereenkomst tussen De Lijn en het Departement Onderwijs en Vorming, hebben de ambtelijke werkgroep en politiek-ambtelijke stuurgroep hun werkzaamheden voortgezet.

De processen van het leerlingenvervoer zijn in kaart gebracht en medio 2013 gevalideerd. Tegelijkertijd is de datauitwisseling in kaart gebracht tussen De Lijn en het Departement Onderwijs en Vorming. In 2013 wordt een sensibilisatiecampagne uitgewerkt die de leerlingen moet motiveren om tijdig aan de opstapplaats te zijn, zodat de totale ritduur voor de leerlingen zo beperkt mogelijk kan worden gehouden. In dat verband is ook een analyse gemaakt van de oorzaken en mogelijke oplossingen voor de langere rittijden. De Lijn

heeft in januari en september 2013 extra ritten in gebruik genomen om het stijgend aantal leerlingen te kunnen vervoeren en de ritduur te verlagen.

De Minister van Onderwijs heeft beslist om eerst bijkomend wetenschappelijk onderzoek uit te laten voeren alvorens verder te werken aan het nieuwe decreet Leerlingenvervoer.

Te realiseren 2014

De ambtelijke werkgroep brengt de verwachtingen van alle betrokken stakeholders in kaart (De Lijn, het Departement Onderwijs en Vorming, ouders, scholen, enzovoort). De bedoeling is om op basis daarvan de prioriteiten voor verdere acties te bepalen.

Door de processen voor het leerlingenvervoer verder te verfijnen, kunnen we de verbeterpunten bepalen op het vlak van organisatie, samenwerking en doorlooptijd. Daarna volgen verbeteracties met de betrokken stakeholders.

Investeringen op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-2-Y/IS .

Betere communicatie met de klant

De Lijn investeert in reizigersinformatie, een kritische succesfactor in de tevredenheidsonderzoeken. Ze speelt daarbij in op de veranderende informatiebehoeften en technologische opportuniteiten.

Website

Realisaties 2013

De website van De Lijn is permanent in ontwikkeling. Tijdens de eerste 6 maanden van 2013 steeg het aantal bezoekers met 8% tegenover dezelfde periode in 2012. Het laatste jaar zijn de volgende verbeteracties gerealiseerd:

- het AnySurfer-label werd eind 2012 met succes vernieuwd,
- de zone-informatie in de routeplanner is geoptimaliseerd,
- onvoorziene storingen worden vermeld in de realtime applicatie.

In 2012 werkte De Lijn een online strategie uit om het bestaande online aanbod te coördineren en in te spelen op nieuwe evoluties. Op basis van die strategie is in 2013 de hernieuwing van www.delijn.be begonnen. In een eerste fase worden de routeplanner en de dienstregelingapplicatie volledig vernieuwd binnen de huidige *look and feel* van de site (lancering: december 2013).

Te realiseren 2014

In de volgende hernieuwingsfases van de website zullen de architectuur en het design van de site volledig onder handen worden genomen, en komen er nieuwe functionaliteiten.

Rise

Realisaties 2013

Het project Reisinformatiesystemen Extra (Rise) gebruikt nieuwe technologieën om in te spelen op de veranderende reizigersbehoeften. Met behulp van innovatieve informatie-, routerings-, navigatie-, waarschuwings- en adviessystemen zal Rise het aanbod van De Lijn nog toegankelijker maken voor de reiziger. Zo wordt De Lijn een adviserende realtime informatieverstrekker.

Binnen het strategisch project Rise worden in 2013 de volgende realisaties opgeleverd:

- de vermelding van onvoorziene storingen in de realtime applicatie op www.delijn.be,
- de lancering van reisinformatieapps voor Windows 8 en Windows Phone (open data-project),
- een grondige optimalisatie van de bestaande reisinfo-apps voor iPhone en Android.

In de tweede helft van 2013 zullen de interne tools die gebruikt worden om storingsberichten aan te maken, worden geoptimaliseerd.

Te realiseren 2014

Voor De Lijn is het Rise-project nog niet afgelopen. De bestaande applicaties worden regelmatig geëvalueerd, bijgestuurd en geüpgraded. De Lijn toetst geregeld nieuwe technologieën af op hun meerwaarde voor de dienstverlening.

In 2014 zal Rise verder werken op de volgende aspecten:

- een uitbreiding van de communicatie van storingen via bestaande en nieuwe infokanalen (bijvoorbeeld een *alert app*),
- de aanbesteding van een nieuw raamcontract voor mobiele apps,
- nog meer realtime reisinformatie (bijvoorbeeld door integratie in Google Maps),
- de promotie van het open data-principe bij derde partijen om zo te komen tot nieuwe reisinfotoepassingen.

Contactcenter De LijnInfo

Realisaties 2013

Het contactcenter van De Lijn vervult een eerstelijnsfunctie voor de communicatie met de klant.

De voorlichters van De LijnInfo handelen sedert mei 2011 alle mail- en online vragen af voor de entiteit West-Vlaanderen. Ze handelen sinds juni 2013 ook klachten en attesten af. De LijnInfo staat nu in voor de volledige eerstelijnsafhandeling van klantenreacties voor de entiteit West-Vlaanderen. Alleen complexere klachten en het onderzoek van een klantenreactie vinden nog plaats in de entiteit.

Ook in 2013 wordt het telefoonnummer van de dienst abonnementen van Vlaams-Brabant tijdens de piekperiode augustus–september tijdelijk doorgeschakeld naar De LijnInfo. Zo kunnen tijdens de piekperiode alle oproepen worden beantwoord.

Te realiseren 2014

Sinds begin oktober 2012 is De Lijn, zowel proactief als reactief, aanwezig op een aantal sociale mediakanalen (zoals Twitter). Zo tracht De Lijn nog korter op de bal te spelen en rechtstreeks met haar reizigers te communiceren. De aanwezigheid van De Lijn op sociale media wordt continu opgevolgd en bijgestuurd. Onderzocht wordt of De Lijn vanaf 2014 nieuwe kanalen als YouTube kan gebruiken en of het huidige tijdsframe waarbinnen het sociale media-team actief is, kan worden uitgebreid (structureel of tijdens bepaalde evenementen).

Investeringen in dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-5-Y/IS.

1.2.2 De (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen

Een hogere kostendekkingsgraad

De Lijn streeft ernaar om de efficiëntie van haar algemene werking te verhogen en zoekt actief naar efficiëntiewinsten in haar interne processen. Zuinig beheer en kostenbewustzijn wordt aan alle medewerkers als belangrijkste werkingsprincipe opgelegd. Dat alles loopt als rode draad doorheen de beheersovereenkomst 2011–2015 tussen de Vlaamse Regering en De Lijn.

Realisaties 2013

In 2012 heeft De Lijn een actieplan uitgevoerd om een bedrijfseconomisch budgettair evenwicht te bereiken. De Lijn kon haar begroting2012 in evenwicht afsluiten. De maatregelen van 2012 hebben een verder recurrent effect in 2013, waardoor De Lijn op schema zit om ook 2013 binnen de begroting af te sluiten.

De Vlaamse Regering heeft afgesproken om de kostendekkingsgraad te verhogen met 0,5% per jaar van de beheersovereenkomst. In 2012 is die doelstelling gehaald. Ook de begroting voor 2013 voorziet in een verhoging met 0,5%.

Te realiseren 2014

De kostendekkingsgraad zal ook in 2014 met 0,5% stijgen. Verdere besparingen op de dienstverlening zijn niet mogelijk. Buiten de jaarlijkse indexering zullen de tarieven van de Lijn niet stijgen.
De stijging van de kostendekkingsgraad zal in 2014 gerealiseerd worden via diverse inkomstenmaatregelen en het besparen op werkingsmiddelen door efficiëntieverhogingen. Besparingen op het aanbod kunnen niet.
De inkomstenstijging in 2014 zal gerealiseerd worden via volgende mix aan maatregelen:

- de indexering van de tarieven,
- de verdere verhoging van de controles van zwartrijders o.a. specifiek gericht op sms-tickets waardoor het zwartrijden wordt ontraden wat moet leiden tot meer betalende reizigers
- verhoging van reclame-inkomsten via twee doorgevoerde wijzigingen nl. nieuwe interpretatie statuten LijnCom en toelaten reclame op ramen voertuigen
- verhoging van overige inkomsten (o.a. verkoop vastgoed)

Marketingacties evalueren

De campagnes en acties van De Lijn moeten ervoor zorgen dat De Lijn een warmer en menselijker imago krijgt, meer reizigers aantrekt en daardoor hogere verkoopcijfers realiseert. Via trial- en thema-acties laat De Lijn de Vlamingen op gerichte tijdstippen proeven van het openbaar vervoer. Uit een analyse van die gegevens blijkt dat er voor jongeren twee belangrijke kantelmomenten zijn: de overgang van de lagere naar de middelbare school, en rond de leeftijd van 18.

Realisaties 2013

Met Buzzy Pazz blijft De Lijn ook dit jaar heel gericht werken op drie segmenten binnen de jongerenpopulatie (12-25): de instroom op 11- of 12-jarige leeftijd, het behoud van de middengroep en het beperken van het aantal afhakers op 18+.

Wat de instroom betreft, heeft De Lijn een lessenpakket voor het zesde leerjaar om de jongeren te sensibiliseren voor het openbaar vervoer. Op de opendeurdagen in middelbare scholen stelt De Lijn continu haar werking voor om meer en meer ouders te overtuigen het STOP-principe te overwegen voor de schoolverplaatsingen van hun kinderen (cf ook Vlaams jeugdbeleidsplan).

In 2013 is ook het ouderportaal ontwikkeld. De middelbare scholen ontvingen een mailing die verwees naar de website, waar zij allerlei promotiemateriaal konden bestellen en het ouderportaal (op naam van de school) konden inpluggen. Op het ouderportaal krijgen de ouders een antwoord op de drie voornaamste vragen: wat is het traject naar de school voor mijn kind, hoeveel kost het in mijn persoonlijke situatie en waar kan ik een abonnement kopen? Alle ouders van 11-12-jarigen ontvingen een mailing die verwees naar het ouderportaal. Via de mailing konden de ouders twee probeerpassen bestellen om samen met zoon of dochter de weg naar school af te leggen.

Voor de tieners (14-18) is het belangrijk dat De Lijn hen ondersteunt in een ruimer tram- en busgebruik dan alleen voor de woon-schoolverplaatsing. Onderzoek leert dat dat bijdraagt tot een betere appreciatie van De Lijn en het afhaken op latere leeftijd tegengaat. In de zomermaanden zette De Lijn een grote actie op in samenwerking met Uit in Vlaanderen om de jongeren ertoe aan te zetten ook in de vakantie hun Buzzy Pazz zoveel mogelijk te gebruiken. Ook het project Rijbewijs op school schenkt de nodige aandacht aan de rol en de plaats van het geregeld vervoer als duurzaam verplaatsingsalternatief in het globale mobiliteitsverhaal.

Vanaf 18+ mikt De Lijn op studenten en afhakers. Een steeds grotere groep jongeren kiest ervoor om na het middelbaar onderwijs voort te studeren, wat een nieuwe omgeving impliceert. Via aangepaste communicatie maakt De Lijn duidelijk dat ze een uitgelezen partner is om die omgeving te ontdekken. Jongeren die na hun achttiende hun Buzzy Pazz niet meer verlengen, krijgen een mailing in de bus met alle voordelen van Buzzy Pazz voor 18-plussers.

In samenwerking met een mobiliteitsorganisatie worden jongeren die hun rijbewijs halen gesensibiliseerd voor een blijvend gebruik van het openbaar vervoer en wordt hen gewezen op de vele mogelijkheden van comodaliteit, zoals het autodeelproject Cambio of fietsdeelprojecten zoals Velo in Antwerpen en Blue Bike in vele treinstations.

In het voorjaar, in de zomer (aan de kust) en in het najaar heeft De Lijn een grote campagne opgezet rond het thema *De stad beleven, zoveel leuker met De Lijn*. Probeerpassen zetten de mensen ertoe aan om eens

bus en tram te nemen om naar de stad of een evenement te gaan. De bedoeling is om het openbaar vervoer in de markt te zetten als een valabel en zorgeloos alternatief voor verplaatsingen in de vrijetijdssfeer.

In juni is de groene mobizone-mailing uitgestuurd naar de bewoners van 21 geselecteerde zones in Antwerpen, Gent, Leuven en Hasselt. De mailing bevatte een promotioneel comodaliteitsaanbod in samenwerking met Cambio, NMBS, Velo Antwerpen en Blue Bike.

In mei 2013 is een campagne gevoerd tegen zwartrijden. In het najaar volgde een campagne rond respect voor materiaal en personeel.

Ten slotte is in de tweede helft van het jaar specifiek communicatie gevoerd over de reizigersinformatiesystemen van Rise, onder meer in de kranten. De campagne kreeg een specifieke, zeer herkenbare stijl mee.

Te realiseren 2014

In 2014 wil De Lijn op de ingeslagen weg verdergaan met de aanpak van de 12-25-jarigen. Specifieke aandacht gaat naar een verdere segmentatie van de doelgroep 18+: studenten, werkenden, mensen die zich specifiek in een (groot)stad gaan vestigen, enzovoort.

De Lijn plant een vervolgcampagne rond stadsbeleving, zodat mensen die zich naar of in de stad willen verplaatsen, altijd het openbaar vervoer als een mogelijk alternatief zien. Er komen campagnes rond reisinformatiesystemen, omdat informatie voor en tijdens de rit cruciaal is voor een positieve beleving en de drempel naar openbaar vervoer verlaagt. Comodaliteit en de sleutelrol van het geregeld vervoer daarin wordt in 2014, in samenwerking met de bekende partners, verder uitgedragen.

Door een doordachte mix en timing van alle voorziene campagnes, streeft De Lijn naar een constante en voldoende hoge mediadruk. Dat is nodig om boven aan de keuzeladder te staan van mensen die een verplaatsing plannen. Het mediabereik van de marketingacties ligt vrij hoog. De vooropgestelde minimumscore van 80% (efficiëntie van bereik in vooraf bepaalde doelgroepen) wordt meestal ruimschoots behaald.

Investeringen op dit domein hebben een impact op artikelnummer MBO/1ME-E-5-Y/IS.

1.2.3 Een veiliger openbaar-vervoeraanbod in Vlaanderen

Realisaties 2013

Om het aantal schadegevallen en ongevallen terug te dringen, blijft De Lijn investeren in vervolmakingsopleidingen voor haar chauffeurs. De Lijn voert een beleid om het aantal verkeersovertredingen door haar chauffeurs zo sterk mogelijk te beperken. De opleiding ecodriving zal eind 2013 het volledige chauffeurskorps van De Lijn bereikt hebben. Ook daar wordt de klemtoon gelegd op preventief rijden, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

De Lijn heeft een verkeersveiligheidsplan opgesteld met een aantal verbeterprojecten (voor interne werking en externe samenwerking). De opmaak liep samen met een proces van draagvlakverwerving, zowel bij de syndicale organisaties als bij de privé-exploitanten van De Lijn.

De ontwerpplannen voor tramlijnverlengingen houden uitdrukkelijk rekening met de opgedane ervaring (bijvoorbeeld de verkeersveiligheidsaudits voor de tram- en busbedding in Mortsel of de trambedding Ter Heydelaan in Deurne).

De werkgroep N34 (Koninklijke Baan) bespreekt en behandelt preventief de resterende knelpunten en veiligheidsproblemen van de kusttram met onder meer de lokale besturen, AWV, het Departement MOW en de Provinciale Mobiliteitsdienst West-Vlaanderen. De continu beschikbare analyses van veranderde verkeerssituaties (mogelijke knelpunten) zorgen ervoor dat de sensibiliseringscampagnes voor het publiek en de opleiding van de tramchauffeurs aan de kust zo doelgericht mogelijk zijn.

Te realiseren 2014

De prioritaire acties en projecten uit het Verkeersveiligheidsplan van De Lijn zullen op de diverse functionele domeinen (exploitatie, marketing, personeel, techniek) worden aangevat en geïmplementeerd.

Investeringen op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-5-Y/IS.

1.2.4 Een beter (openbaar) vervoeraanbod voor minder mobielen

Betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap

Alsmaar meer voertuigen van De Lijn voldoen aan de vereisten voor toegankelijkheid. De levering van de grote nieuwe bestelling bussen en trams zal dat aandeel nog sterk verhogen. Het beperkt aantal toegankelijke haltes, een tweede belangrijke pijler om tot een beter toegankelijk openbaar-vervoeraanbod te komen, blijft een belangrijk aandachtspunt. Voor de inrichting van het openbaar domein (op en rond bushalten: perron, halteomgeving, looproutes,…) is een inhaaloperatie nodig.

De wegbeheerders worden ondersteund om planmatig een basisnetwerk van toegankelijke haltes uit te bouwen. De Lijn actualiseert de inventaris van de toegankelijkheidsstatus van de haltes op basis van de in 2012 opgemaakte standaardisatienota's (busstationgids, bushaltegids) met onder meer de criteria voor een integraal toegankelijke halte (perron én halteomgeving).

De chauffeurs en het personeel van de Lijn dat in contact staat met de klanten, krijgen een bijkomende opleiding klantvriendelijk onthaal voor personen met een beperking.

Realisaties 2013

In de bestekken voor de levering van de nieuwe bussen en trams is veel aandacht besteed aan de specifieke toegankelijkheidseisen. In 2013 is een tramhaltegids gepubliceerd met bijzondere aandacht voor de optimalisatie van de gap/step-verhouding (opening en drempel tussen perron en voertuig)om het in- en uitstappen te vergemakkelijken, ook voor rolstoelgebruikers. De Lijn maakte ook de bushaltegids bekend bij de gemeentelijke wegbeheerders. Beide standaardisatiegidsen bevatten typeplannen en minimumnormen waaraan een toegankelijke halte moet voldoen. Ze zijn vrij te downloaden op de website van De Lijn.

Het inventarisatiesysteem waarmee de toegankelijkheidsstatus van de haltes in kaart zal worden gebracht, werd getest en uitgerold in Oost- en West-Vlaanderen, en daarna in de andere entiteiten. De gids onderscheidt drie vormen van toegankelijkheid:

- toegankelijk voor personen met een fysieke beperking,
- toegankelijk voor personen met een fysieke beperking met assistentie,
- toegankelijk voor personen met een visuele beperking.

Er is een opleidingsmodule Toegankelijkheid uitgewerkt voor de chauffeurs, met een *train the trainer*-sessie voor de rijschoolinstructeurs. Voor de medewerkers van De Lijn die in contact staan met de klanten, is in het opleidingsplan 2013 een opleidingsmodule *Klantvriendelijk onthaal voor iedereen* opgenomen. In overleg met De Lijn, de betrokken administraties en belangengroepen wordt onderzocht of een label kan worden ingevoerd voor scootmobielen die vervoerbaar zijn op de tram en bus.

BlueAssist is een smartphone-app die personen met een communicatieve beperking helpt om zelfstandig het openbaar vervoer te kunnen laten gebruiken. De Lijn participeerde aan succesvolle proefprojecten met BlueAssist en aan de ruime bekendmakingscampagne.

Vanwege de complementariteit tussen het halte-tot-haltevervoer en het deur–tot-deurvervoer verleent De Lijn haar medewerking aan het *Businessplan voor een Vlaams gebiedsdekkend, complementair en geïntegreerd toegankelijk vervoersysteem*. De Lijn is betrokken bij de organisatie van de mobiliteitscentrales aangepast vervoer om de samenwerking en uitwisseling met de belbuscentrales zo optimaal mogelijk te organiseren. De Lijn werkt ook verder om de toegankelijkheid van haar communicatiekanalen te verbeteren.

Te realiseren 2014

Het wagenpark van De Lijn zal, volgens het groeitraject in de beheersovereenkomst 2011-2015, toegankelijker worden gemaakt. Op basis van een verbeterde ondersteuning zal De Lijn met de wegbeheerders afspraken maken over de toename van het aantal toegankelijke haltes. Waar mogelijk wordt de heraanleg van toegankelijke haltes meegenomen in infrastructuur- of onderhoudsprojecten. De inventarisatie van de toegankelijkheidsstatus wordt verder uitgerold. De routeplanner op de website en de reisinformatie op halte- en lijnniveau zullen de toegankelijkheidsstatus van een halte aangeven. De opleidingen *Toegankelijkheid* voor de chauffeurs en de medewerkers van De Lijn die in contact staan met de klanten, worden in 2014 verder uitgerold.

Op basis van het in 2013 gevoerde onderzoek wordt in 2014 een label ingevoerd voor scootmobielen die vervoerbaar zijn op de tram en bus. De Lijn verleent haar medewerking aan de verdere uitrol van BlueAssist. De Lijn blijft betrokken bij de organisatie van de mobiliteitscentrales aangepast vervoer.

Investeringen in dit domein hebben bij De Lijn een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-5-Y/IS. Werkingskosten op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-2-YZ/IS.

Vervoersmogelijkheden voor minder mobielen garanderen

Bevoegdheid inzake het vervoer van personen met beperkte mobiliteit of een handicap

Realisaties 2013

Na een eerste onderzoek in 2009, is beslist om nu een grootschalig onderzoek uit te voeren naar de manier waarop het vervoer van mensen met een beperking in Vlaanderen optimaal kan worden uitgewerkt. Daarbij wordt een gebiedsdekkend systeem nagestreefd dat complementair is met de bestaande vervoersystemen.

Gedurende 18 maanden heeft een consortium een businessplan voor een Vlaams toegankelijk vervoersysteem uitgewerkt. Het businessplan omvat een statistische analyse, een actieonderzoek, een bestuurlijke en een financiële analyse, en de voorbereiding van de implementatie.

Het rapport voor het grondgebied van Vlaanderen wordt afgewerkt. Met het oog op de financiële haalbaarheid zijn verschillende scenario's uitgewerkt:

- het openbaar vervoer (De Lijn, NMBS en MIVB) toegankelijker maken,
- het vrijwilligersvervoer van personen met een handicap promoten,
- de rittenplanning flexibeler maken,
- slechts een gedeelte van de ritten financieren.

Om het businessplan te realiseren, zijn mobiliteitscentrales aangepast vervoer nodig die als centraal contactpunt optreden en als vervoersregisseur de ritten aansturen.

Te realiseren in 2014

Het deel van het businessplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal beschikbaar zijn in het najaar van 2013. Uit het businessplan blijkt dat nog twee aspecten moeten worden uitgediept:

- de mobiliteitsindicatiestelling. Er zijn verschillende inschalingsmethodes onderzocht die focusten op de persoon. Er moet een mobiliteitsindicatiestelling komen die niet alleen met de persoon rekening houdt, maar ook met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de toegankelijkheid van het openbaar domein,
- er moet een gedetailleerd organisatiemodel worden uitgewerkt omdat het huidige businessplan zich niet op het concrete niveau situeert.

Een conceptnota en een voorontwerp van decreet voor het vervoersysteem van personen met een handicap zullen worden opgesteld.

In het voorjaar wordt een congres Toegankelijk vervoer, getiteld *'Good Practice in Accessible Transport for Persons with Reduced Mobility'* voorbereid. Het congres zal in het najaar van 2014 plaatsvinden. Het congres bekijkt waar Vlaanderen zich situeert ten opzichte van Europa inzake mobiliteit voor personen met een beperking en ouderen. Het biedt de mogelijkheid om wederzijdse inspiratie te vinden in goede praktijkvoorbeelden. Door te informeren, sensibiliseren, inspireren en een draagvlak te creëren, wil het impulsen geven aan de overgang naar een geïntegreerd, gebiedsdekkend Vlaams toegankelijk vervoersysteem. De twee grote focuspunten zijn:

- goede praktijken in toegankelijk vervoer voor personen met een mobiliteitsbeperking,
- de aanpak van Vlaanderen inzake mobiliteit van personen met een beperking en ouderen.

Het congres zal de best practices van buitenlandse systemen vergelijken met het businessplan voor het Vlaams toegankelijk vervoer.De eerste dag is bestemd voor de specialisten, de tweede dag voor het grotere gespecialiseerde publiek.

De financiering is voorzien op art. MBO/1MF-E-2-A/WT en bedraagt 44.985 euro.

Financiering Diensten Aangepast Vervoer

Realisaties 2013

Het Vlaams Parlement heeft op 21 december 2012 het *decreet tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit* goedgekeurd. De Vlaamse Regering heeft het besluit principieel goedgekeurd en de Raad van State heeft zijn advies uitgebracht. Met die regeling beschikt Vlaanderen over een wettelijke compensatieregeling voor aanbieders van aangepast vervoer.

Te realiseren in 2014

Het besluit *tot compensatie van de openbare dienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit* zal voor definitieve goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De lijst met de te belasten vervoerders wordt eind 2013 bepaald. De aangeduide vervoerders worden vanaf 1 januari 2014 gecompenseerd voor hun vervoerskosten.

Subsidiëring van het vervoer georganiseerd door Mindermobielencentrales

Realisaties 2013

Een regelgeving inzake vervoer georganiseerd door Mindermobielencentrales moet worden afgestemd met het businessplan voor een Vlaams toegankelijk vervoerssysteem. Om het systeem betaalbaar te houden, wordt voorgesteld om het vrijwilligersvervoer te verdubbelen.

Te realiseren in 2014

In 2014 zal een voorontwerp van decreet worden uitgewerkt voor de subsidiëring van het vervoer van personen met een financiële en mobiliteitsbeperking.

Projecten Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer

Realisaties 2013

Drie proefprojecten met Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer lopen nog tot eind 2013.

Te realiseren in 2014

De projecten Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer worden voortgezet. De projecten in de provincies Vlaams-Brabant en Antwerpen worden daarom verlengd tot december 2014. Er wordt onderzocht welke financiële middelen er nodig zijn om het aagepast vervoer voor mensen met een mobiele beperking te garanderen.

De principes van het businessplan (doorsturen naar het openbaar vervoer of Mindermobielencentrales als dat mogelijk is, de ritten op een flexibele manier organiseren, enzovoort) worden getest in deze projecten. Ook wordt nagegaan of in de provincies Oost- of West-Vlaanderen een nieuw project kan worden opgestart op basis van de aanbevelingen die in het businessplan zijn uitgewerkt.

Voor de financiering van het Aangepast Vervoer is 3.000.000 euro voorzien in 2014 op begrotingsartikel MB0/1MF-E-2-A/WT.

Algemene informatieverstrekking over alle aspecten van aangepast vervoer voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit

Realisaties 2013

Het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid Enter vzw heeft MeerMobiel opgericht, een informatieplatform voor het vervoer voor personen met een mobiliteitsbeperking. Iedereen met een mobiliteitsbeperking kan er terecht voor algemene vragen over toegankelijk vervoer. Op basis van een postcode of een kaartje kan de gebruiker zelf op zoek gaan naar aangepast vervoer in de buurt. Het informatieplatform is bereikbaar via de telefoon en via de website www.meermobiel.be. Jaarlijks publiceert MeerMobiel een MeerMobielMonitor, met de stand van zaken en de evoluties in toegankelijk en aangepast vervoer in Vlaanderen.

Te realiseren in 2014

Dit actieprogramma gaat het tweede jaar in. Daarnaast zal ook de website met een reeks functionaliteiten aangevuld worden.

1.2.5 Een afgestemd spooraanbod

Vlaamse spoorstrategie

Op 8 februari 2013 keurde de Vlaamse Regering de Conceptnota Vlaams Strategisch spoorbeleid goed. Het is de eerste keer dat het Vlaamse Gewest zijn eigen strategie voor het spoorvervoer op korte en middellange termijn heeft bepaald en meegedeeld aan de federale overheid en de NMBS-groep. Voor een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit moet immers ook het spoorvervoer goed worden afgestemd op de noden van de reizigers en het goederenvervoer.

De kern van de strategie is dat de reiziger centraal staat en dat er een stipt, betrouwbaar aanbod voor personen en goederen moet zijn. Om dat te bereiken, zijn 51 prioritaire projecten geselecteerd. De Vlaamse spoorstrategie is als basis gebruikt bij de onderhandelingen met de federale overheid over de invulling van de investeringsprojecten in Vlaanderen die passen binnen het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep.

Naar een beter overleg

Het overleg tussen de federale overheid en de gewesten is geïntensifieerd. Dat gebeurde in de eerste plaats om te komen tot een geïntegreerd GEN-aanbod. Anderzijds waren ook de gewestelijke prioritaire spoorprojecten binnen het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep het voorwerp van overleg.

Het Departement MOW heeft een overlegstructuur met de NMBS-groep uitgewerkt om de Vlaamse prioritaire spoorprojecten aan te kaarten en op te volgen. Die structuur bestaat uit een ambtelijk overleg tussen topambtenaren van de NMBS-groep en het Departement MOW, en technische werkgroepen.

In overleg met de andere gewesten heeft Vlaanderen initiatieven genomen om data uit te wisselen die nodig zijn om het mobiliteitsbeleid van de verschillende overheden te ondersteunen. Omgekeerd bezorgde Infrabel de Vlaamse overheid data over het goederenvervoer per spoor. Die gegevens zijn noodzakelijk om het vrachtvervoermodel van het Vlaams verkeerscentrum en andere studiewerk te actualiseren.

<u>Realisaties 2013</u>

De federale overheid coördineert het openbaar-vervoeraanbod via het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM). Om tot een beter geïntegreerd openbaar-vervoeraanbod te komen, drong Vlaanderen bij de federale overheid sterk aan op een beter politiek overleg en een beter overleg tussen de openbaar-vervoersmaatschappijen onderling.

Binnen de bestaande overlegstructuren tussen de openbaar-vervoersmaatschappijen worden onder andere afspraken gemaakt over:

- de uitwisseling van planningsdata en routeplanners,
- het Aribus-systeem, dat een vlotte overstap tussen trein en bus moet garanderen,
- vervangende busdiensten bij spoorbelemmeringen.

Wat de tariefintegratie met de treinoperator betreft, maakt de NMBS-groep, net als De Lijn, deel uit van het platform Belgian Mobility Card (BMC).

<u>Te realiseren 2014</u>

Het voornaamste overlegthema tussen De Lijn en NMBS is en blijft de tijdige en werkbare informatieuitwisseling in verband met wijzigingen van de dienstregelingen. Voor de regeling van aansluitingen en overstapmogelijkheden tussen De Lijn en de NMBS, is vooruitgang geboekt door het hernieuwde, meer performante Aribus-project.

De werkzaamheden van het BMC-platform zitten in een vergevorderd stadium, zodat er binnenkort een geïntegreerd vervoerbewijs komt (zie het hoofdstuk *Een eengemaakt vervoerbewijs*).

Investeringen op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-5-Y/IS.

Streekgebonden personenvervoer per spoor

Het spoorwegnet draagt bij tot de goede bereikbaarheid van Vlaanderen. Het is een belangrijk instrument voor het mobiliteitsbeleid, zowel voor personen als voor goederen. Het *heavy rail* personenvervoer van NMBS en het stads- en streekvervoer van De Lijn zijn complementair. Het bestaande spooraanbod maakt fundamenteel deel uit van het netmanagement van De Lijn.

De CEO's van de vier openbaar-vervoermaatschappijen in België (NMBS, MIVB, SRWT/TEC en De Lijn) hebben in het Oriëntatiecomité beslist om een werkgroep op te richten die de mogelijkheden onderzoekt voor een betere integratie van het openbaar-vervoeraanbod. De studie wordt afgerond in 2013.

Het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor

Zoals eerder vermeld, is het goederenvervoer per spoor de voorbije jaren verminderd, mee als gevolg van de economische crisis. NMBS Logistics, die dit kostenintensieve vervoer grotendeels uitvoert, heeft het daardoor financieel moeilijk gekregen en onderhandelt met een mogelijke strategische partner. Daarnaast heeft de federale overheid sinds juli 2013 de subsidies aan het gecombineerd en verspreid goederenvervoer (voorlopig) stopgezet. Het Vlaamse Gewest had er nochtans meermaals op aangedrongen om dat niet te doen. Deze situatie leidt tot grote onzekerheid over de continuïteit van het goederenvervoer, met mogelijk een aanzienlijke impact op onze Vlaamse havens en (haven)bedrijven.

Daarom onderzoekt het Vlaamse Gewest binnen Flanders Port Area hoe ze kan bijdragen tot de continuïteit van het geliberaliseerd goederenvervoer. De Taksforce heeft niet alleen als opdracht de Vlaamse initiatieven voor het verspreid en gecombineerd vervoer te coördineren en onderling af te stemmen, maar ook om zelf na te gaan welke initiatieven Vlaanderen op korte en op middellange termijn zou kunnen nemen om het eventuele stopzetten door NMBS-Logistics van het verspreid en gecombineerd vervoer te ondervangen. Belangrijk is dat de kosten verlaagd worden door een kostenefficiëntere, maar kwalitatief betere dienstverlening aan de klanten. Dit is voornamelijk een taak van de spoorwegondernemingen en de betrokken bedrijven, waarbij de havenbedrijven een ondersteunende rol kunnen spelen.

De Antwerpse haven heeft samen met de havenbedrijven een havenoperator opgericht. Ook zij zullen daar verder concreet invulling moeten aan geven. De afloop van de onderhandelingen van NMBS Logistics met de mogelijke toekomstige strategische partner, en dan vooral de wijze waarop zij de organisatie van het goederenvervoer binnen de havens en een mogelijke samenwerking met de havens zien, is daarvoor medebepalend.

Capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer

<u>Realisaties 2013</u>

Voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven heeft Infrabel op 2 december 2010 een studiebureau de opdracht gegeven om een plan-MER en een MKBA op te maken. 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. Het houdt maximaal rekening met de toekomstige uitvoering van de A102/R11bis, die deel uitmaakt van het Masterplan 2020. De aanleg van de tweede spoorontsluiting zal binnen de reservatiestrook voldoende ruimte laten om de aanleg van de A102 mogelijk te maken.

Op 3 september 2012 formuleerde de cel-MER de richtlijnen waarmee het plan-MER rekening moet houden. De richtlijnen bepalen dat 4 tracés moeten worden beoordeeld op het vlak van mobiliteit en milieu. Op basis van de trechteringsnota van het studiebureau en van de richtlijnenvergadering van 7 mei 2013, publiceerde de dienst-MER op 10 juni 2013 bijzondere aanvullende richtlijnen. Nog 2 tracés (een geboorde tunnel en het tracé langs de E313) moeten in het verdere plan-MER worden onderzocht. De voltooiing van het plan-MER is nu voorzien voor eind 2013 of begin 2014.

De tweede spoorontsluiting van de Antwerpse zeehaven is een van de projecten die gepland zijn in de oostzijde van de Antwerpse regio (Poort Oost). Voor de coördinatie en onderlinge afstemming van de verschillende projecten is Cathy Berx, provinciegouverneur van Antwerpen, aangeduid als procesbegeleider.

Ook de realisatie van de IJzeren Rijn is erg belangrijk voor Vlaanderen. De Nederlandse en Belgische ministers die bevoegd zijn voor de spoorinfrastructuur, hebben een ambtelijke werkgroep met vertegenwoordigers van beide landen belast met de opmaak van een ontwerp van Memorandum van Overeenstemming. Dat legt onder meer de kostenverdeling tussen beide landen vast van de werken op Nederlands grondgebied, en het tijdspad voor de realisatie van het project. De federale regering dient het concept-Memorandum van Overeenstemming nog goed te keuren, waarna opnieuw bilateraal overleg met Nederland volgt om dit memorandum te finaliseren. ,

Infrabel verleent prioriteit aan investeringen in veiligheid en het capaciteitsbehoud van de spoorweginfrastructuur. Daardoor zullen er minder investeringsbudgetten beschikbaarbaar zijn voor capaciteitsuitbreiding, Om die reden dreigen, een aantal spoorprojecten vertraging op te lopen. Daarom vroeg Vlaanderen in haar brief van juli 2013 aan de federale overheid om om enkele al lang geplande spoorinfrastructuurprojecten in het nieuwe meerjareninvesteringsplan volgens de eerder afgesproken planning uit te voeren .

Het Vlaams Gewest kreeg van de federale overheid ook een budget toegewezen voor prioritaire Vlaamse spoorinfrastructuurprojecten die nog niet in het door de federale overheid voorgestelde meerjareninvesteringsplan waren opgenomen, er alsnog in te steken. In de eerder vermelde brief werden enkele spoorprojecten voor het goederenvervoer opgenomen, die ervoor moeten zorgen dat de knelpunten op het vlak van spoorcapaciteit worden opgelost en missing links worden gerealiseerd.

De onderhandelingen over de concrete inhoud, investeringskost en timing voor de prioritaire spoorinfrastructuurprojecten die Vlaanderen aan de federale overheid heeft doorgegeven, zijn nog volop lopende.

De realisatie van de Liefkenshoekspoorverbinding zit op schema. De bouwkundige werken zijn afgerond en Infrabel is begonnen met de eigenlijke spoorwerken. Verwacht wordt dat de eerste goederentreinen vanaf september 2014 door de tunnel zullen rijden.

Te realiseren 2014

Na goedkeuring van de plan-MERs voor de E313 en de tweede spoorontsluiting voor de zeehaven van Antwerpen, zal de Vlaamse Regering een beslissing nemen over het voorkeurstracé van de tweede spoorontsluiting. Dat zal gebeuren op basis van deze en andere rapporten (onder meer maatschappelijke kosten-batenanalyses), bij de opstart van de RUP-procedure.
Gezien het belang van de IJzeren Rijn voor het Vlaams Gewest en de Vlaamse havens, zullen wij er bij de federale overheid blijven op aandringen om het bilateraal overleg met Nederland zo snel mogelijk af te ronden om vervolgens het overleg met Duitsland aan te pakken. In onze contacten met de Nederlandse regering en Duitse federale of regionale regeringen zullen wij de Ijzeren Rijn ook steeds op de agenda plaatsen.

Het Vlaams Gewest heeft ook aan de federale overheid gevraagd om gezamenlijk een MKBA-studie naar de haalbaarheid voor de havenspoorlijn en de goederenspoorlijn 11 uit te voeren. Wij zullen er bij de federale overheid op aandringen om deze studies zo snel mogelijk gezamenlijk aan te vatten.

Vlaanderen wenst van de NMBS-groep frequentere en accuratere informatie te ontvangen over de spoorprojecten die voor Vlaanderen belangrijk zijn, en over het personen- en goederenvervoer. Het in 2013 opgestarte overleg met de NMBS-groep zal in 2014 worden voortgezet. Daarnaast zal Vlaanderen er bij de opmaak van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de federale overheid blijven op aandringen dat over de gegevensuitwisseling concrete en bindende afspraken worden gemaakt.

Er wordt onderzocht of er bufferparkings om gevaarlijke goederen tijdelijk te parkeren, kunnen komen in de Waaslandhaven en in de Gentse haven. Die parkings passen in de inspanningen om de goederenstromen te bundelen en om toegankelijke verzorgingsinfrastructuur (zoals tank- en schoonmaakplaatsen) te voorzien.

Capaciteitsuitbreiding voor het reizigersvervoer

Om de stijging van het reizigersvervoer met het geregeld vervoer te kunnen opvangen of (op een aantal specifieke assen) te realiseren, moeten enerzijds knelpunten worden opgelost en anderzijds een aantal missing links worden vervolledigd.

Vlaanderen heeft in haar eerder vermelde brief van juli 2013 aan de federale overheid gevraagd om enkele projecten die ook een knelpunt in het reizigersvervoer vormen uit te voeren volgens de eerder afgesproken planning. Ook zijn in die brief een aantal spoorinfrastructuurprojecten opgenomen die andere knelpunten moeten oplossen of missing links moeten realiseren.

Ook voor al deze projecten zijn de onderhandelingen met de federale overheid en de NMBS-groep over concrete inhoud, investeringskost, de afstemming met het vervoerplan en de timing voor realisatie nog lopende.

Voor een aantal enkelsporige baanvakken is aan de federale overheid gevraagd te onderzoeken of het behoud van het enkel spoor naar de toekomst toe niet zal zorgen voor capaciteits- en stiptheidsproblemen. Indien dat het geval zou zijn, dient aan die problemen een oplossing te worden gegeven.

In de Vlaamse spoorstrategie zijn bij de prioritaire spoorinfrastructuurprojecten nog een aantal andere projecten opgenomen om missing links weg te werken. Hierbij stelt zich de vraag is of dat het best kan per spoor, bus of tram. Op dat vlak wil Vlaanderen dat de NMBS-groep en De Lijn via MKBA-studies nagaan wat de beste oplossing is.

Ook bij de samenwerkingsprojecten voor stationsomgevingen blijven we prioriteit geven aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid, volgens het STOP-principe.

1.3 Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa

1.3.1 Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren

Logistieke ketens optimaliseren, onder meer via bundeling en clustering

Realisaties 2013

Flanders Logistics heeft twee consulenten in dienst genomen om verladers te overhalen om hun goederen op een meer duurzame of innovatieve manier te vervoeren. De consulenten worden ondersteund door twee medewerkers van het Flanders Logistics-loket.

De dienstverlening van de FL-consulenten en het FL-loket werden op 10 juni 2013 op een persconferentie voorgesteld. Ze laten bedrijven nadenken over een alternatieve organisatie van de logistieke stromen en brengen mogelijke verbeteringen aan om tot een meer duurzame en energiezuinige logistiek te komen. Via een quick scan reiken ze cijfermateriaal aan om binnen het bedrijf bewustzijn en draagvlak te creëren rond de gesuggereerde nieuwe oplossingen. Ter ondersteuning van de logistieke consulenten is onder meer een brochure uitgewerkt met slimme oplossingen voor groene logistiek, en met acties en concrete tips.

De logistieke sector zet haar schouders onder de Flanders Logistics-consulenten. De sector is ook betrokken bij hun werking en de aansturing. De bevoegde Vlaamse overheidsdiensten, Voka, Unzio, de vijf Vlaamse provinciale ontwikkelingsmaatschappijen en heel wat belangenorganisaties uit de logistieke sector hebben daarvoor een samenwerkings- en intentieovereenkomst ondertekend.

Het locatieanalysemodel voor Belgische intermodale terminals (Lambit) van de vakgroep MOSI-T van de VUB werd verder verfijnd, en dient als basis voor een visie rond consolidatiepunten (zie ook hoofdstuk 2.2.1). De uitbreidingen van het Lambit-model zijn als belangrijke input meegenomen bij de verdere concretisering van het Groenboek Ruimte naar een Witboek Ruimte.

Het project Distribouw ontwikkelt watergebonden distributie- en consolidatiecentra voor bouwmaterialen, met infrastructurele en economische randvoorwaarden. De conceptnota omvat twee analyses.

- De infrastructurele analyse brengt de infrastructurele vereisten in kaart voor een distributie- en consolidatiecentrum voor bouwmaterialen, en gaat na op welke locaties die het best worden ontwikkeld.
- De economische analyse gaat na of een bedrijfseconomische exploitatie van een distributie- en consolidatiecentrum voor bouwmaterialen mogelijk is. Het resultaat van de analyse moet een realistisch, becijferd en door de sector gedragen bedrijfsmodel zijn voor watergebonden distributie– en consolidatiecentra.

Te realiseren 2014

De werking van de FL-consulenten zal worden geëvalueerd. Naast kwantitatieve indicatoren neemt de evaluatie ook kwalitatieve indicatoren mee, waaronder een tevredenheidsscore. Op basis van de evaluatie zal de werking indien gewenst worden bijgestuurd en uitgebreid. De FL-consulenten zijn een prioritaire maatregel in het Vlaams Klimaatbeleidsplan. De werking van de FL-consulenten zal worden uitgebreid naargelang de middelen uit het Vlaams Klimaatfonds. Mede op basis van de ervaringen van de logistieke consulenten worden indien aangewezen nieuwe initiatieven opgestart om de logistieke keten te optimaliseren.

Het definitieve businessmodel van Distribouw wordt verwacht in 2014.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS

Comodaliteit

Comodaliteit wordt beschouwd als een van de oplossingen voor de negatieve maatschappelijke effecten van onze mobiliteit.

De FL-consulenten verschaffen modusneutrale informatie over de verschillende transportmogelijkheden en tonen hoe alternatieve modi tot efficiëntiewinsten kunnen leiden. Ook de marktprospectoren van Promotie Binnenvaart Vlaanderen en Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen, en de transportdeskundigen van de waterwegbeheerders W&Z en DS zetten hierop in, net als de verschillende provinciale marktprospectoren. Zo stimuleren we bedrijven om hun goederenstromen te herbekijken.

Samenlading kan tot efficiënter vervoer leiden, met heel wat bedrijfseconomische en maatschappelijke positieve effecten. Ook hier ligt een taak voor de FL-consulenten. De Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen onderzoeken de mogelijkheden om goederenstromen te bundelen. Best practices die daaruit resulteren, worden meegenomen als input voor de FL-consulenten.

Om tot een geïntegreerde logistieke keten te komen, is het erg belangrijk dat de netwerken van de verschillende vervoersmodi goed met elkaar zijn verknoopt. Havengebieden en watergebonden bedrijventerreinen spelen daarbij een cruciale rol. Hun mogelijkheden worden volop ontplooid, bijvoorbeeld via het containertransferium Beverdonk langs het Albertkanaal. Een containertransferium zoals Beverdonk ontlast de terminals in de zeehavens. Door de steeds grotere zeeschepen moeten de zeehaventerminals steeds sneller steeds grotere volumes van de terminal wegkrijgen. De terminal in de haven focust zich daarom op doorvoer, terwijl de stockage en individuele belevering van containers in het hinterland worden georganiseerd. Er zijn weliswaar verschillende inland containerterminals, maar Beverdonk is het eerste echte transferium.

De kaaimuren zijn voor de waterwegen wat de op- en afritten voor de autosnelwegen zijn. Hier kan een goederenstroom van transportmodus en modaal netwerk veranderen. Vandaar hun belang in het verknopen van de binnenvaart in logistieke netwerken.

Lange Zware Voertuigen (LZV's)

Realisaties 2013

In 2013 is het regelgevend kader voor een proefproject voor Lange Zware Voertuigen (LZV's) verder uitgewerkt. Het Vlaams decreet *betreffende bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegverkeer* is de decretale grondslag voor onder andere een proefproject met LZV's.

Het decreet is op 3 mei 2013 door de Vlaamse Regering bekrachtigd. Het maakt een proefproject mogelijk met Lange en Zware Voertuigen gedurende twee jaar. Tijdens die beperkte praktijkproef worden LZV's over een beperkt aantal trajecten toegelaten om de effecten op het verkeer te onderzoeken.

De Vlaamse Regering keurde het voorontwerp van besluit *betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een proefproject* op 19 juli 2013 principieel goed. Het bepaalt een algemeen netwerk met toegestane hoofdroutes en de selectiecriteria voor de voor- en natrajecten. Het voorontwerp werd positief geadviseerd door de MORA en werd vervolgens aan de Raad van State voorgelegd om daarna definitief te worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Het ministerieel besluit dat aansluitend de uitvoering en praktische modaliteiten van het LZV-proefproject zal vaststellen, is in voorbereiding. Binnen de vrije onderzoeksruimte van het Steunpunt Verkeersveiligheid wordt een evaluatiemethodiek ontwikkeld die de evaluatie van het proefproject op het vlak van verkeersveiligheid zal ondersteunen.

Te realiseren 2014

De bedoeling is dat het proefproject met LZV's in 2014 van start kan gaan. De transportondernemingen zullen hun aanvragen voor trajecten conform het regelgevend kader kunnen indienen. Aan de hand van de selectiecriteria worden ze beoordeeld om vergund te worden voor een periode van twee jaar. Daarna volgt een evaluatie.

Een opvolgingscommissie zal de verschillende effecten (objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, economische haalbaarheid, logistieke efficiëntie, uitstoot, reverse modal shift,…) in kaart brengen en aanbevelingen geven om de proef eventueel voort te zetten.

De nodige dienstenopdrachten en/of onderzoeksprojecten bij het Steunpunt Verkeersveiligheid worden opgestart om de methodiek te implementeren die het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft ontwikkeld. Op die manier krijgt de opvolgingscommissie de nodige gegevens en analyses aangereikt.

Vrachtroutenetwerk

Goederenstromen moeten zoveel mogelijk worden afgewikkeld op de wegen die daar goed voor uitgerust zijn. Voor het vrachtverkeer gaat het in het bijzonder om autosnelwegen en primaire wegen. In dorpskernen of te nauwe straten rijden ze zich vast. Met het Vrachtroutenetwerk wil de Vlaamse overheid naast de toegelaten routes ook de gewenste routes opbouwen en inrichten, de regionale vrachtstromen leiden langs de meest geschikte wegen, en zo de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de doortochten verhogen.

Realisaties 2013

Het regionaal vrachtroutenetwerk is voor het volledige Vlaamse grondgebied uitgetekend en gespecificeerd na intens overleg met alle betrokken actoren. Het lokaal overleg was belangrijk om alle actoren inspraak te kunnen geven en een gedragen vrachtroutenetwerk uit te tekenen.

Te realiseren 2014

Het regionaal vrachtroutenetwerk dient als basismodel om ook de kleinere bedrijventerreinen te koppelen aan het bovenliggende vrachtroutenetwerk. Steden en gemeenten kunnen het gebruiken om hun plaatselijke inter- en intragemeentelijke vrachtroutestromen aan te haken op de regionale vrachtroutenetwerken. De Vlaamse overheid stelt haar ervaring bij het uittekenen van het regionaal vrachtroutenetwerk ten dienste van de lokale besturen.

Om te maken dat het vrachtroutenetwerk ook echt wordt gebruikt, komt er verder overleg met digitale kaartenmakers en producenten van digitale routeringssystemen om het aangereikte consensusmodel in hun kaarten en toestellen te verwerken. Er wordt verder gewerkt aan een goede communicatie via de transportsector, Voka en Unizo. Zij zijn immers cruciale partners om de bedrijven te ondersteunen in de communicatie met transporteurs en klanten, zodat die de meest geschikte weg van en naar de regionale bedrijventerreinen volgen.

Ten slotte zal het Agentschap Wegen en Verkeer voor de wegen die het agentschap zelf beheert starten met de omzetting van de uitgetekende regionale bewegwijzeringsmodellen in een effectief bewegwijzeringsplan. Een prototype is al in werking voor de bedrijventerreinen van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Via een sterk vereenvoudigde en gemakkelijk interpreteerbare bewegwijzering vinden vrachtwagens er snel de juiste route.

Bewegwijzering zal slechts één van de facetten zijn van de inrichting. De wegwijzers worden in de Verkeersbordendatabank opgenomen, die ook nu al nuttige basisinformatie bevat voor vrachtwagenspecifieke routering (hoogtebeperkingen, breedtebeperkingen, toegangsbeperkingen, enzovoort). Op die manier is deze informatie ook beschikbaar voor de makers van kaarten en routeplanners.

Stedelijke distributie – vlottere fijnmazige distributie

Realisaties 2013

Het Piek 2-project rond stille en duurzame leveringen in de dagrand is in 2013 aanbesteed. Piek 2 verruimt de aanpak van het eerste Piek-project. Het rolt stille leveringen in de dagrand verder uit en brengt de impact op economie, maatschappij, mobiliteit, milieu en veiligheid in kaart. Op vraag van steden en gemeenten zetten we uitdrukkelijk in op de bredere dialoog over stedelijke distributie, om te komen tot een kader voor stedelijke distributie in Vlaanderen.

Op 26 februari 2013 organiseerde Flanders Logistics in Brugge een interactieve studiedag *Samen werken aan slimme stedelijke distributie*. Dat gebeurde in samenwerking met het Steunpunt Goederen- en personenvervoer, het VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek), het VIM (Vlaams Instituut voor Mobiliteit) en de VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw). De steden en gemeenten, maar ook een bredere groep van logistieke stakeholders, werden gesensibiliseerd voor innovatieve en duurzame stadsdistributieconcepten.

Op de studiedag is de *Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen* voorgesteld. Steden en gemeenten en andere logistieke stakeholders staan voor de grote uitdaging om de vele leveringen van goederen zorgzaam te combineren met een leefbare omgeving. De Wegwijzer is een handleiding om zelf op het terrein aan de slag te gaan.

Om het beleid rond stedelijke distributie te onderbouwen, is er nood aan data. De beleidsondersteunende paper *Dataverzameling stedelijke distributie: stedelijke indicatoren en verzamelmethodes* van Het Steunpunt Mobilo schetst een overzicht van de problematiek.

Op 8 mei 2013 is het project Districity voor stedelijke distributie ingediend bij het Europese programma Intelligent Energy Europe. Dat programma wil een bijdrage leveren tot veilige, duurzame en prijscompetitieve energie in Europa. Districity heeft vijf doelstellingen:

1. waar mogelijk een modal shift realiseren van de weg naar de waterweg, of naar andere energievriendelijke modi als de waterweg niet beschikbaar is,
2. de nodige *last mile concepten ontwerpen*,
3. technologieën ontwikkelen om de meest interessante lage- of zero-energiesystemen te identificeren,
4. een methodologie ontwikkelen om lage-impact stadsdistributiesystemen ook opwaarts in de logistieke keten toe te passen,
5. pilots ontwikkelen.

De beslissing over het project Districity wordt in de loop van het najaar verwacht.

De Mobiliteitsacademie van de VSV heeft een eendaagse opleiding *Samen werken aan stedelijke distributie*, die de kansen en bedreigingen van stedelijke distributie toelicht. Voor de opleiding doet de VSV een beroep

op sprekers van Flanders Logistics, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, het Instituut voor Mobiliteit (IMOB), Unizo, Blue Gate Antwerp en CityDepot.

Te realiseren 2014

Het Piek 2-project vormt een verbreding van het PIEK-pilootproject. Er worden bijkomende bedrijven uit de distributiesector en meer steden en gemeenten bij betrokken. Tijdens PIEK2 worden eveneens akoestische studies uitgevoerd. Als tweede luik binnen het project start de bredere dialoog met steden en gemeenten over stedelijke distributie. Daarvoor worden intensieve stakeholdersplatformen opgezet voor bedrijven, lokale overheidsdiensten en andere stakeholders, en thematische informatiesessies rond stedelijke distributie. Op basis van die dialoog wordt een eerste aanzet tot een kader uitgewerkt voor de stedelijke distributie in Vlaanderen. Als basis zullen ook de onderzoeksopdrachten van het Steunpunt Goederen- en Personenvervoer m.b.t. stedelijke distributie en stedelijke leefbaarheid dienen.

Een vervolgtraject voor de fietskoeriers wordt verder uitgewerkt. De mogelijkheden om fietskoeriers intern bij de Vlaamse overheid in te zetten, worden verder onderzocht. We gaan ook na hoe de bekendheid en voordelen van fietskoeriers in de kijker kunnen worden gezet.

Als het projectvoorstel Districity wordt goedgekeurd, gaat de eerste fase in 2014 van start.

Investeringen in deze acties inzake stedelijke distributie hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

Promotie van de scheepvaart, short sea shipping en estuaire vaart

Het vergt een continue inspanning om te werken aan een mental shift, zodat bedrijven de mogelijkheden van goederenvervoer over water altijd en van bij het begin van hun projecten overwegen. We moeten de mogelijkheden van binnenvaart en short sea shipping (SSS) blijven bekendmaken. Daarom zetten we de inspanningen voort inzake promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing. Dat gebeurt samen met de waterwegbeheerders, Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV), Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen en het bedrijfsleven.

Realisaties 2013

Het promotiebureau SSS informeert de markt regelmatig over nieuwe diensten en goede praktijkvoorbeelden via onder andere een website, een gratis nieuwsbrief (4x per jaar) en een e-newsletter (1 à 2 x per maand). Shortsea shipping wordt ook gepromoot via sectorgebonden evenementen, zoals de Shortsea- conferentie in Parijs (maart 2013), de Transport & Logistics beurs in München (juni 2013) en transportbeurs in Antwerpen (oktober 2013). Tijdens dat soort evenementen krijgen de bezoekers praktische informatie om SSS te integreren in hun comodale transportketen.Voor het Europese project *ESN the way forward* ontwikkelt het promotiebureau SSS extra communicatie- en promotie-initiatieven: e-news, informatie rond evenementen, en een optimalisering van de werking van de promotiebureaus. Het promotiebureau SSS heeft in samenwerking met nv De Scheepvaart en Promotie Binnenvaart Vlaanderen twee ontbijt-workshops georganiseerd rond de mogelijkheden van shortsea/zeerivier en binnenvaart vanaf het Albertkanaal naar Europa (juni 2013 – 70 deelnemers). Er zijn ook gezamenlijke workshops met OTM (Belgische Verladers – oktober 2013) en IPol (overkoepelende POMs – oktober 2013).

In het kader van het 15-jarig bestaan wordt in november een event met verladers georganiseerd en worden de shortsea awards 2013 uitgereikt in oktober.

Daarnaast heeft het promotiebureau een overheidsopdracht gegund voor de uitwerking van een strategische visie op de toekomst van SSS in Vlaanderen. De langetermijnvisie positioneert SSS in Vlaanderen op economisch, maritiem-logistiek, transport, industrieel, sociaal en ecologisch vlak. Ze bepaalt ook de rol die de SSS-spelers kunnen spelen om de verdere ontwikkeling en promotie van SSS te ondersteunen.

PBV informeert bedrijven over de mogelijkheden die de Vlaamse waterwegen bieden om kostenefficiënt, duurzaam, veilig en betrouwbaar goederen te vervoeren. Dit gebeurde onder meer door in 2013 vijf maal aan 5.400 geabonneerde ondernemingen het nieuwsmagazine Binnenvaart toe te sturen. Daarnaast wordt informatie verspreid via informatieve reclameboodschappen in de werkgeversbladen en vakbladen, op de

website met getuigenissen van gebruikers en via 4 e-newsletter. PBV maakte in juni 2013 de brochure 'binnenvaart en industrie'. De doelgroepen van deze brochure waren de logistieke beslissingnemers in industrie, havenbedrijven en havengebonden industrie. De brochure met een oplage van 145.000ex werd o.a. verspreid via de abonnees van Industrie & Management, Knack, Trends en De Lloyd.

PBV contacteerd jaarlijks vele tientallen bedrijven (150 contacten in 2012) en geeft in de eerste plaats informatie gericht op het transparanter maken van de markt. Daarnaast voert PBV kosten/baten en operationele analyses uit voor verladers of logistieke dienstverleners die een concreet project hebben om de binnenvaart in hun logistieke keten in te schakelen.

Voor de bedrijven en industrie ontwikkelde PBV de online routeplanner (www.viawater.be). Met deze internettoepassing kan de gebruiker nagaan welke mogelijkheden vervoer over water biedt voor een concreet transport vanaf een vertrekplaats tot een aankomstplaats. De gebruiker krijgt informatie over de te volgen waterweg, het grootst mogelijke binnenschip, de afstand en de vaartijd (ETA). De routeplanner vult de andere digitale hulpmiddelen aan. Zoals het real-time aanbod van afvaarten met containerlijndiensten en de locatiezoeker voor de containerbinnenvaartterminals. Deze laatste biedt tevens per locatie een overzicht van de containerafvaarten, met dag en uur van vertrek, en contactgegevens.

Jongeren worden geïnformeerd over binnenvaartopleidingen en jobs in de binnenvaart. De communicatiecampagne *'be your captain'* is gestart in het najaar 2012 en blijft verder lopen de volgende jaren. PBV trekt het platform *'Opleidingsverstrekkers Binnenvaart'* waarin alle organisatie die opleidingen en vorming voor de aanbieden vertegenwoordigd zijn. Binnen het platform worden concrete opleidingsprojecten ontwikkeld en gerealiseerd. Nieuwe scenario's voor de binnenvaartsimulator LENA werden gemaakt waardoor leerlingen aan de realiteit getoetste vaarervaring opdoen. In 2013 is een proefproject opgestart voor een opleiding tot stuurman/schipper. Het betreft een samenwerking van PBV met SYNTRA. De federale overheid wordt betrokken zodat de opleiding na afloop van het proefproject door de FOD Mobiliteit kan erkend worden wat zou inhouden dat kandidaten die de opleiding, na erkenning, volgen een vaartijdvermindering van 1 jaar kunnen bekomen in hun loopbaanevolutie naar schipper. De opleiding bestaat uit een online theoretische cursus die de kandidaten voorbereid op het federale examen tot het bekomen van een vaarbewijs/patent gecombineerd met praktische stuuropleiding op LeNa, de vaarsimulator. Ook in 2013 werden alle voorbereidingen (vaarscenario's voor examentrajecten/proefopstellingen voor het afregelen van de radarsimulatoren/scenario's voor het interpreteren van radarbeelden/opstellen van kennis en vaardigheid criteria voor het radarexamen) getroffen om aan de FOD Mobiliteit LeNa als alternatief voor te stellen voor het afnemen van radarexamens.

Op 12 en 13 juni organiseerde het promotiebureau SSS samen met PBV en nv De Scheepvaart twee workshops *Het Albertkanaal, gateway to Europe*. Verschillende sprekers gaven praktijkvoorbeelden van de mogelijkheden die binnenvaart en SSS bieden om het Albertkanaal met Europese bestemmingen te verbinden. Op de logistieke beurzen, SITL en Transport & Logistics München, en de transportbeurs in Antwerpen worden bedrijven en industrie geïnformeerd over binnenvaart. Het promotiebureau SSS werk hiervoor onder meer samen met de vier Vlaamse havens en PBV.

Hoewel estuaire schepen door hun aard zwaardere exploitatiekosten hebben en minder flexibel zijn in gebruik dan binnenschepen, is de estuaire vaart voor de haven van Zeebrugge een strategische partner. In de huidige marktomstandigheden heeft de estuaire vaart het moeilijk. We gaan na hoe we de estuaire vaart verder kunnen ondersteunen.

Waterwegen en Zeekanaal NV heeft op 23 april 2013 haar tweejaarlijks symposium georganiseerd met als thema's activiteiten op en langsheen de waterweg, infrastructuur en River Information Services. Ruim 300 personen namen deel aan het event.

<u>Te realiseren 2014</u>

Ook in 2014 zullen de waterwegbeheerders en PBV acties ondernemen voor de gebruikers en potentiële klanten van binnenvaart en shortsea shipping, en voor de waterrecreanten. Via (gemeenschappelijke) participatie aan vak- en publieksbeurzen en tijdens fora en netwerkevenementen zullen waterwegen en binnenvaart onder de aandacht worden gebracht.

SSS organiseert in het kader van het Europees Shortsea Netwerk een shortsea conferentie in Portugal (april), neemt deel aan de Breakbulk beurs in Antwerpen (mei) en verleent haar medewerking aan de organisatie van een Euro-shortsea Conference in Antwerpen (najaar). De gebruikelijke communicatie wordt voortgezet met focus op de bedrijven, vooral KMO's. Voor instroom en opleiding wordt de Escola Europea de Short Sea Shipping trip verder gepromoot, naast andere lokale acties.

De langetermijnvisie voor SSS in Vlaanderen wordt uitgewerkt. De visie zet de krachtlijnen uit van het Vlaamse SSS-beleid. Ze legt de doelstellingen vast voor de korte termijn (2020) en de lange termijn (2030), de manier waarop die doelen kunnen worden bereikt, en de manier waarop de acties zullen worden opgevolgd.

In de huidige marktomstandigheden staat de binnenvaartmarkt onder druk. Daarom wordt in 2014 de communicatiestrategie van PBV gerealiseerd die focust op de doelgroep bedrijven/industrie. Een ambitieus communicatieplan met als doelgroep industrie moet er toe leiden dat er een positieve gedragswijziging komt naar het gebruik van binnenvaart en als dusdanig zal resulteren in meer vervoer over water. Alle noodzakelijke communicatie instrumenten zullen hiertoe worden ingezet. Het departement MOW, de waterwegbeheerders en PBV hebben het voornemen om de krachten te bundelen zodat de efficiëntie en effectiviteit van de communicatie kan worden vergroot.

Op het programma van PBV staan nog presentaties en paneldebatten over binnenvaart bij Kamers van Koophandel.

In november 2014 zal PBV samen met Inland Navigation Europe een vierde keer Barge to Business organiseren met eveneens een groepsstand met de Vlaamse binnenvaartondernemers.

Het proefproject opleiding stuurman wordt afgerond. De federaal bevoegde overheidsdienst zal de mogelijkheid hebben om de vaarsimulator LeNa in te schakelen bij het afnemen van de federale radarexamen.

Nv De Scheepvaart zal in 2014 haar tweejaarlijks symposium organiseren. Het 75-jarig bestaan van het Albertkanaal wordt aangegrepen om de waterwegen en binnenvaart via tal van acties en initiatieven bij de verschillende doelgroepen te promoten.

Waterwegen en Zeekanaal NV zal samen met de Internationale Hogeschool Leuven (Groep T) een Ecorace-challenge organiseren op het Kanaal Ieper-IJzer. Het initiatief wil de binnenvaart promoten als een veilige, betrouwbare, duurzame en milieuvriendelijke transportmodus.

Ook in 2014 wordt ingezet op estuaire vaart en de trafiekevolutie van de estuaire vaart vanuit de kusthavens verder opgevolgd. Daarbij gaat bijzondere aandacht uit naar de competitiviteit van de estuaire vaart met de andere modi.

In 2014 zal Waterwegen en Zeekanaal NV samen met zijn partners in het Europees Economisch Samenwerkingsverband Seine-Schelde gebruikersfora organiseren om de belangstelling van de logistieke sector voor dit grensoverschrijdende Europese project verder aan te wakkeren.

1.3.2 Innovatie in de logistieke ketens stimuleren

Realisaties 2013

De Roadmap Groene Logistiek is opgeleverd in een toegankelijke brochure die werd voorgesteld op de persvoorstelling van de Flanders Logistics-consulenten op 10 juni 2013. Het is een gebruiksvriendelijke handleiding die bedrijven en logistieke actoren, zoals transporteurs, verladers en expediteurs, moet inspireren om hun logistieke activiteiten duurzamer te organiseren.

Flanders Logistics werkt samen met het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) aan kennisontwikkeling inzake groene logistiek. VIL zal o.m. de Roadmap Groene Logistiek verder op basis van de opgedane expertise m.b.t. groene logistiek. De Roadmap Groene Logistiek maakt deel uit van de rugzak van de FL-consulenten.

Op 25 juni 2013 vond de rondetafel *Slimme Mobiliteit, naar een ITS-actieplan* plaats. De rondetafel wierp een blik op technologische en organisatorische innovaties die kunnen bijdragen tot een versneld gebruik van

intelligent transportation systems (ITS). Vertegenwoordigers van overheid, industrie, de onderzoekswereld, belangengroepen en gebruikersorganisaties namen aan de conferentie deel. De rondetafel is het startschot voor het actieplan ITS Vlaanderen, dat als input zal dienen voor het toekomstige beleid en de rapportering aan de Europese Commissie.

Een walstroomkaart is opgemaakt met de bestaande walstroomposten voor de binnenvaart in Vlaanderen. In april 2013 is ook de site www.walstroomplatform.be gelanceerd. Hier vinden binnenvaartondernemers een overzichtskaart van alle walstroominfrastructuur in Vlaanderen.

Een TEN-T projectvoorstel inzake het onderzoek naar een uniform betaalsysteem voor walstroom en het opzetten van een proefproject, is in februari ingediend bij de Europese Commissie. Het TEN-T dossier walstroom werd positief geëvalueerd voor cofinanciering en het project is opgestart. Er is 1,122 miljoen euro subsidie toegekend. Ook het Klimaatfonds van het Vlaams Klimaatbeleidsplan dat de Vlaamse Regering heeft goedgekeurd, cofinanciert de verdere uitbouw van walstroominfrastructuur. Meer informatie over walstroom langs de waterwegen staat in hoofdstuk 1.4.4.

De aanbevelingen van de studie uit 2012 over LNG als scheepsbrandstof zijn verder opgevolgd in 2013. Er is overleg gepleegd met de Vlaamse milieu-instanties en met de federale overheid, en de Europese en internationale ontwikkelingen rond LNG-bunkering werden opgevolgd. In 2013 zijn pilootprojecten rond LNG-bunkering en LNG-infrastructuur geselecteerd voor cofinanciering uit de EuropeseTEN-T middelen. Daarbij speelde de Vlaamse overheid een faciliterende rol. De eerste studies en pilootprojecten rond het gebruik van LNG als scheepsbrandstof voor de binnenvaart gingen in 2013 van start.

Op 18 maart 2013 werd de tweede projectoproep palletvervoer gelanceerd. De intentie is om alle initiatieven van de eerste projectoproep operationeel te hebben in 2013.

Te realiseren 2014

Op vraag van de waterwegbeheerders is beslist om in 2014 de website van het Walstroomplatform uit te breiden tot een milieudienstverleningsplatform, met 4 onderdelen: walstroom, watervoorziening, afvalinzameling en ontgassen. Binnen het TENT-T project wordt in 2014 een pilootstudie uitgevoerd om het betaalsysteem voor walstroom te uniformiseren. Het project loopt op drie plaatsen en de uitvoering duurt tot 2015:

- in het Gemeentelijke Havenbedrijf van Antwerpen (via de mobiele telefoon),
- op de Ringvaart rond Gent, aan de sluis in Evergem en aan de wachthaven in Evergem,
- op het Albertkanaal, aan de wachthaven in Wijnegem.

De input van de rondetafel *Slimme Mobiliteit, naar een ITS-actieplan* wordt verder verwerkt in het actieplan ITS. Bekeken wordt welke projecten snel kunnen opstarten.

De aanbevelingen uit de Vlaamse en Europese LNG-studies worden verder geïmplementeerd. De rol van de Vlaamse overheid spitst zich vooral toe op het creëren van een regelgevend kader. De Vlaamse zeehavens zijn het best geplaatst om samen met hun havengemeenschappen en hun klanten concrete pilootprojecten rond LNG uit te werken. De Vlaamse zeehavens zijn daar ook volop mee bezig. De Vlaamse overheid blijft waar nodig een faciliterende rol spelen tegenover de federale en Europese overheden.

De initiatieven rond het gebruik van LNG als scheepsbrandstof voor de binnenvaart worden voortgezet. Ze sluiten aan bij het thema schone brandstoffen uit het luik Duurzaamheid van het actieplan Flanders Port Area. Verwacht wordt dat alle initiatieven van de tweede projectoproep palletvervoer in 2014 operationeel zijn.

Promotie van Vlaanderen als logistieke regio

Realisaties 2013

Vlaanderen is een open economie. Een proactief buitenlandbeleid om investeringen aan te trekken en de eigen knowhow te verspreiden, is een absolute noodzaak. Dat geldt zeker voor de logistiek, die is uitgegroeid tot een Vlaamse speerpuntsector. Vlaanderen als slimme logistieke draaischijf voor Europa is een uniek waardeaanbod waarbij Vlaanderen zich profileert als een vooraanstaande vestigingsplaats voor

duurzame logistieke activiteiten met een hoge toegevoegde waarde, en te kennen geeft dat het een biotoop is waar uitzonderlijke logistieke kennis wordt ontwikkeld.

Binnen Flanders Port Area is op 18 april 2013 een nieuwe samenwerkingsovereenkomst ondertekend tussen de Vlaamse havens, de Vlaamse havenverenigingen en de Vlaamse overheid (Departement Mobiliteit en Openbare Werken). De promotie van Vlaanderen als logistieke regio staat centraal. Eén van de dertig actiepunten houdt in dat bij handelsmissies een gemeenschappelijke deelpresentatie zal worden gebruikt voor de promotie van Vlaanderen als economisch en logistiek interessante regio. Naar aanleiding van het bezoek van een delegatie uit Hongkong, de Vlaams-Nederlandse missie naar Houston en de havenmissie naar Vietnam-Singapore werden gemeenschappelijke deelpresentaties opgemaakt en verspreid.

Een ander actiepunt is de verankering en verspreiding van haven- en logistieke kennis in Vlaanderen. Die vakkennis is immers een van de factoren die de aantrekkelijkheid van Vlaanderen als maritieme en logistieke regio bepalen.

Er zijn contacten gelegd tussen Flanders Port Area en Flanders Investment and Trade (FIT) om de promotie van de Vlaamse havens in het buitenland beter op elkaar af te stemmen. Er zijn afspraken gemaakt met de Asia-Pacific Economic Cooperation om Flanders Port Area mee uit te dragen binnen hun activiteiten.

Te realiseren 2014

De acties van Flanders Port Area voor de promotie van Vlaanderen als logistieke regio worden verder ingevuld, onder meer door de nodige zorg te besteden aan gemeenschappelijke presentaties bij zendingen en missies van de partners van Flanders Port Area. Regelmatig contact met FIT zal zorgen voor organisatorische en inhoudelijke afstemming.

Draagvlak bij de bevolking

Om het maatschappelijk draagvlak voor havens en logistiek te verstevigen, is op 22 september 2013 voor de derde keer de Vlaamse Havendag georganiseerd. Het grote publiek kon die dag de vier Vlaamse zeehavens bezoeken.

Met de Flanders Logistics Belevingstour willen we de verschillende aspecten van het thema logistiek beter bekendmaken bij leerlingen van het secundair onderwijs. De lesgever laat hen gedurende één lesuur kennismaken met de verscheidenheid en de vele mogelijkheden van de logistieke sector. Zo willen we de instroom naar logistieke beroepen en opleidingen verbeteren.

De belevingstour heeft de vorm van een mobiele klas die wordt opgesteld in de scholen. Met het lessenpakket *The Flow* van Flanders Logistics kunnen leerkrachten in de les voortborduren op het thema. De Flanders Logistics Belevingstour start in oktober 2013 en loopt tot februari 2014.

1.3.3 Logistiek Vlaanderen – 'Samen sterk'

Coördinatie en afstemming van initiatieven neemt een belangrijke plaats in binnen het logistieke beleid. Flanders Logistics neemt daarvoor een aantal concrete initiatieven.

Realisaties 2013

Het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) heeft kennis en expertise ontwikkeld in de verschillende aspecten van de logistiek. Het VIL heeft in het bijzonder een sterke band uitgewerkt met de privébedrijven in de brede logistieke sector. Gelet op die sterke band zal het VIL binnen Flanders Logistics mee instaan voor de inbreng van en aftoetsing met de privésector.

Logistieke consulenten worden ingezet in nauwe samenwerking met de relevante actoren in de logistieke sector (zie 1.3.1). Dat is belangrijk om tot synergie, samenwerking en afstemming te komen.

De samenwerking met de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen (POMs) is gefaciliteerd door regelmatige afstemmingsmomenten en het Inter Pom Overleg Logistiek.

In de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse havens, de Vlaamse havenverenigingen en de Vlaamse overheid komt ook de promotie van Vlaanderen als logistieke regio aan bod, net als de samenwerking tussen de verschillende actoren in de logistieke keten.

Te realiseren 2014

We maken verder werk van de structurele samenwerking tussen Flanders Logistics en de logistieke actoren in Vlaanderen. De initiatieven binnen Flanders Logistics en de onderliggende pijlers worden gerealiseerd in nauwe samenwerking tussen de overheid, de privésector, de academische wereld en andere betrokken actoren. De acties uit de samenwerkingsovereenkomst van Flanders Port Area worden verder uitgewerkt.

1.4 De impact van de vervoersector op mens en milieu beperken

1.4.1 We beperken de geluidshinder van het verkeer

Het wegverkeer is een belangrijke bron van geluidshinder in Vlaanderen. In het stadsverkeer, waar de snelheden relatief laag zijn maar voertuigen veel optrekken en afremmen, overheerst het motorgeluid. Naarmate de snelheden groter worden, neemt vooral het rolgeluid toe. Waar mogelijk beperken we het verkeerslawaai en de geluidshinder met maatregelen als stille wegverhardingen en geluidsschermen.

De geluidskaarten voor de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar (fase 2 van de Europese Richtlijn over de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai) zijn opgemaakt. Ze zijn beschikbaar op www.wegenenverkeer.be/natuur-en-infrastructuur/geluid-en-trillingen/geluidskaarten.html.

Samen met het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) werkt MOW aan de opmaak van het actieplan wegverkeerslawaai fase 2. In opdracht van het beleidsdomein LNE loopt een studie die de kost van mogelijke geluidswerende maatregelen berekent.

Om de geluidshinder efficiënt aan te pakken, is in 2012 een lijst van de 25 meest geluidsbelaste woonzones opgesteld. Dat gebeurde op basis van de geluidskaarten uit de eerste fase: de prioriteitenlijst Geluid Vlaanderen (zie www.wegenenverkeer.be/natuur-en-infrastructuur/geluid-en-trillingen/prioriteitenlijst-geluid.html). De lijst houdt rekening met het geluidsniveau ter hoogte van elke woning, en met het aantal woningen binnen elke woonzone.

In het actieplan Wegverkeerslawaai fase 1 zijn de volgende acties opgenomen:

- tegen een versneld tempo op de meest belaste locaties geluidsschermen voorzien en lawaaierige wegdekken heraanleggen,
- bij de (her)aanleg van de wegen kiezen voor stille varianten van wegverharding, rekening houdend met de bebouwing rond de weg,
- de kennis over geluidsvriendelijke wegdekken verder uitdiepen door proefvakken met stille wegverhardingen aan te leggen (bijvoorbeeld de N19 in Kasterlee) en door de ontwikkeling van nieuwe stille wegverhardingen van nabij op te volgen.

Realisaties 2013

Op de meest belaste locaties plaatsen we geluidsschermen en vervangen we wegdekken met slechte akoestische kwaliteiten. We plaatsten onder meer geluidsschermen op de E40 in Aalst, aan het complex E313xE314 in Lummen, en op de E19 in Kontich en in Brecht. Langs de E17 in Harelbeke, ter hoogte van het kanaal aan de kant van Stasegem, wordt een geluidsberm aangelegd.

Te realiseren 2014

Het actieplan Wegverkeerslawaai fase 1 wordt uitgevoerd. De woonzones uit de prioriteitenlijst worden aangepakt (geluidsmetingen, akoestische studie en uitvoering van de voorgestelde maatregelen). Op de meest belaste locaties komen geluidsschermen en worden lawaaierige wegdekken heraangelegd.

In 2014 komen onder meer geluidsschermen langs de E313 in Ranst en aan de op- en afrit R0xR22. Er komt een gronddam langs de E34 Zoerselbos en langs de E17 in Harelbeke. Samen met het beleidsdomein LNE werkt MOW aan de opmaak van het actieplan fase 2.

Op het begrotingsartikel MDU/3MH-E-2-D/WT zijn projecten opgenomen voor geluidswerende maatregelen.

1.4.2 We beperken de lichtvervuiling

Realisaties 2013

In 2013 is de opdracht gestart om een lichtvisie voor de gewestwegen te ontwikkelen. Verschillende types wegen worden in verschillende omstandigheden onderzocht om zo de verlichtingsprincipes vast te leggen. De opdracht zal uitmonden in een lichtvisie die de leidraad zal zijn als AWV nieuwe projecten of herinrichtingen van gewestwegen uitvoert.

In 2012 startte AWV samen met de industrie een onderzoeks- en ontwikkelingsproject op om LED-verlichting langs een autosnelweg uit te testen in reële omstandigheden. Na een onderhandelings- en voorbereidingsperiode zijn in 2013 contracten afgesloten met drie industriële partners die tegen het einde van het jaar LED-verlichting zullen plaatsen langs de A12 ten noorden van Antwerpen.

Op de R12 Ludenscheidsingel in Leuven wordt in het najaar 2013 de lichthinder en lichtpollutie verminderd door de huidige verlichtingspalen in de middenberm te vervangen door veel lagere palen in de zijberm. De verlichtingstoestellen zijn van speciale lamellen voorzien om de lichtindringing in woningen te verminderen. Ze zijn ook energiezuiniger.

AWV maakt in 2013 werk van een evaluatie van de lichtvisie voor de autosnelwegen.

Te realiseren 2014

AWV zal in 2014 in samenwerking met een erkend testlaboratorium de eerste evaluatie maken van de LED-verlichting langs de A12.

In functie van de resultaten van de evaluatie van de lichtvisie voor de autosnelwegen zal in 2014 mogelijk een bijsturing van de lichtvisie voor de autosnelwegen plaatsvinden.

1.4.3 Een masterplan voor groen vervoer: groen vervoer door groene energie

De Lijn werkt actief mee aan de vergroening van het geregeld vervoer. Daarmee draagt ze haar steentje bij om de uitstoot van fijn stof en de uitstoot van broeikasgassen te beperken.

Maatschappelijk gezien is het geregeld vervoer – als het efficiënt wordt ingezet – een heel duurzame vervoermodus. De grootste bijdrage van De Lijn bestaat er daarom in om er meer mensen van te overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken, en ertoe bij te dragen het autogebruik te beperken tot het strikt noodzakelijke.

Realisaties 2013

De uitvoering van het actieplan *Groen Vervoer* van De Lijn is begin 2011 opgestart. Als nulmeting werd de relatieve ecologische voetafdruk van De Lijn berekend (milieu-impact per reizigersrit). Om die te verlagen, zijn acties opgestart op diverse fronten. Primordiaal zijn de inspanningen om het voertuigenpark zo milieuvriendelijk mogelijk te maken.

Technische verbeteringen aan bestaande voertuigen zijn de afgelopen jaren al grotendeels uitgevoerd (met bijvoorbeeld de meettram en een investeringsprogramma voor roetfilters). 2013 stond vooral in het teken van de aankoop van nieuwe voertuigen. Het belang dat De Lijn hecht aan duurzame criteria (volgens de Euro VI-norm) werd geconcretiseerd in de bestekken en onderhandelingen voor de nieuwe trams en dieselbussen die volgend jaar worden geleverd. Er is ook beslist tot de aankoop van 123 hybride bussen, die de bestaande vloot van hybride bussen verder zal uitbreiden.

De chauffeurs van De Lijn worden aangemoedigd om ecologisch te rijden. De opleiding ecorijden is voortgezet. Ongeveer 90% van de buschauffeurs heeft ze intussen afgerond. Om de buschauffeurs te helpen om de aangeleerde principes effectief uit te voeren, zijn bijna 1700 rijstijlmeters op de bussen geïnstalleerd. Ze moeten bijdragen tot een lager brandstofverbruik, een groter comfort voor de reiziger en minder ongevallen.

Voor nieuwbouwprojecten hanteert De Lijn strenge ecologische normen, bijvoorbeeld op het vlak van energieverbruik, risicobeheersing en biodiversiteit. In bestaande gebouwen worden grondige maatregelen genomen om het energieverbruik drastisch te doen dalen. De selectie van maatregelen houdt onder meer rekening met de rendabiliteit en terugverdientijd. De eerste concrete investeringen in de renovatie van verwarmingsketels, dimensionering van compressoren, tijdgeschakelde persluchtcircuits en groenestroomproductie zijn beslist, in uitvoering of afgerond. Het energiegebruik van de vestigingen wordt in detail opgevolgd.

De Lijn heeft een CAO ondertekend die de fietsvergoeding van haar werknemers optrekt tot het fiscaal aftrekbare maximum van 21 cent per kilometer. De vergoeding vult de bestaande regelingen voor woon-werk- en werk-werkverkeer aan, om een duurzame mobiliteit ook bij de eigen werknemers te verhogen. Daarnaast worden ook de aankopen duurzamer gemaakt. De doelstellingen van De Lijn lopen parallel met die van de hele Vlaamse overheid: 100% duurzame aankopen tegen 2020. Om optimaal gebruik te maken van de bestaande expertise, is De Lijn sinds voorjaar 2013 lid geworden van de Task Force Duurzame Overheidsopdrachten.

Ten slotte is een nieuw bestek voor de uitbesteding van buskilometers aan exploitanten uitgewerkt. Het bestek, dat in 2013 wordt gefinaliseerd, bevat een sterkere stimulans om ook de exploitanten tot een duurzamer bedrijfsbeleid te bewegen.

Begin 2013 is de ecologische voetafdruk van De Lijn opnieuw berekend. Voor de derde keer op rij bleek daaruit een bescheiden positieve trend. De komende jaren zouden de diverse vergroeningsmaatregelen die trend nog moeten versterken.

Te realiseren 2014

Het actieplan Groen Vervoer wordt gefaseerd geïmplementeerd. De nieuwe euro VI-bussen komen vanaf eind 2013 in omloop. De aankoop van ruim 120 hybride bussen wordt afgerond. De nieuwe trams komen vanaf midden 2013 geleidelijk in omloop. De proeftuinen met drie elektrisch aangedreven bussen in Brugge en vijf waterstofbussen in het noorden van Antwerpen zullen begin 2014 op het terrein zichtbaar zijn.

Dankzij de rijstijlmeters en tankregistratie zal De Lijn het brandstofverbruik op voertuigniveau kunnen opvolgen. Het onderhoudsprogramma van de bussen wordt daarop afgestemd. Het project ecorijden wordt afgewerkt. De opvolging van de resultaten wordt geïntegreerd in de huidige instrumenten en processen voor chauffeursbeheer.

In het kader het Vlaams Klimaatfonds (CO_2-emissiereductie) bereidt De Lijn in 2014 een proefproject voor waarbij microbussen op biogas kunnen worden ingezet in een belbusgebied.

Wat de vaste installaties betreft, worden de bouwstandaarden continu in lijn gebracht met de nieuwe inzichten. Nieuwe technieken worden uitgetest in concrete bouwdossiers, zoals de passiefstandaard, LED-verlichting en een warmtepomp voor dienstgebouwen. Voor bestaande gebouwen wordt bij elke renovatie rekening gehouden met dezelfde hoge duurzaamheidseisen. Na een voorbereidingstijd zal de renovatie van verwarmingstoestellen in uitvoering gaan.

Investeringen in dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-5-Y/IS.

1.4.4 3E-convenant binnenvaart

De binnenvaart scoort vandaag nog altijd goed op het vlak van duurzaamheid, maar die voorsprong moet worden verdedigd. Het 3E-convenant Binnenvaart (Ecologisch, Economisch en Energiezuinig) legt de basis voor het behoud van een duurzame toekomst. Het convenant is in 2009 ondertekend door vertegenwoordigers van de binnenvaartsector, verladers, werkgeversorganisaties, vakorganisaties, havens, Promotie Binnenvaart Vlaanderen en de waterwegbeheerders.

Realisaties 2013

De haalbaarheidsstudie voor de installatie van de walstroomfaciliteiten aan de Scheldekaaien in Antwerpen is in 2013 afgerond.

In 2013 heeft het walstroomplatform Europese TEN-T subsidies gevraagd en gekregen voor de opzet van de studie Walstroom. De studie, een samenwerking tussen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en de havens van Gent en Antwerpen, wil walstroom op een gebruiksvriendelijke manier aanbieden en een uniform betaalsysteem uitwerken. Deze studie werd tevens afgetoetst met het walstroomplatform. De website www.walstroomplatform.be biedt een overzicht van de huidige walstroomvoorzieningen.

Een ander actiepunt van het 3E-binnenvaartconvenant is om een netwerk uit te bouwen van geschikte wacht- en rustplaatsen. In de wachthaven van Evergem zijn extra ligplaatsen gecreëerd door aanmeerpalen te plaatsen. Bij de aanleg van walstroomfaciliteiten worden de technische aspecten (beschikbaar vermogen walstroom, aansluitingen, …) altijd in overleg met de binnenvaartsector vastgesteld. Samen met de haven van Gent werkt het beleidsomein MOW aan een samenwerkingsovereenkomst inzake afvalinzameling. Conform afspraken op het Flanders Inland Shipping Network (FISN) zal tegen eind 2013 een 360°-studie duurzaamheid worden opgeleverd over de verduurzaming en vergroening van de binnenvaart. De studie brengt onder meer de knelpunten in kaart. Hij behandelt de positie van de Vlaamse binnenvaart, de regelgeving, bestaande en toekomstige initiatieven, en de beschikbare middelen. De bedoeling is dat de studie vanaf 2014 leidt tot concrete acties voor de verschillende betrokken actoren.

Het Luchtkwaliteitsplan (definitief goedgekeurd op 30 maart 2012) en het Klimaatbeleidsplan (definitief goedgekeurd op 28 juni 2013) nemen maatregelen voor de vergroening van de binnenvaart. Het gaat onder meer om LNG, walstroom en een onderzoek naar subsidiemogelijkheden. Walstroom komt in aanmerking voor financiering uit het klimaatfonds. De modaliteiten van het klimaatfonds zijn in 2013 onderzocht.

Op 19 juli 2013 heeft de Vlaamse Regering haar eerste principiële goedkeuring verleend aan het voorontwerp van decreet *houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)*, opgemaakt in Genève op 26 mei 2000. Door de toetreding tot het verdrag kunnen Vlaamse binnenschippers schepen laten bouwen en uitbaten die LNG als brandstof gebruiken.

Te realiseren 2014

In 2014 zullen de partners het walstroomproject uitwerken. De studie Walstroom ontwerpt en implementeert een exploitatie- en betaalsysteem met bijbehorende webapplicatie, en voert een pilootproject uit in de wachthaven van Evergem. De studie loopt tot 2015.

Nagegaan wordt welke maatregelen mogelijk zijn om de binnenvaart te verduurzamen, met onder meer aangepaste aandrijving, tempovaren of intelligent varen. De acties die voortvloeien uit de 360°-studie rond verduurzaming en vergroening van de binnenvaart worden in 2014 uitgevoerd.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

1.4.5 Milieuvriendelijk transport opleggen/stimuleren a.d.h.v. vergunningenbeleid

Waterwegen bieden heel wat transportmogelijkheden voor de afvalverwerkende sector en andere grondstofintensieve bedrijvigheden. Voor dergelijke bedrijven stimuleren we het vervoer via waterwegen. Indien mogelijk verplichten we het via de vergunningverlening.

De waterwegbeheerders streven ernaar om binnenvaart een groter aandeel te laten krijgen in de logistieke keten. Domeinconcessies op watergebonden bedrijventerreinen eisen standaard een engagement inzake watergebonden activiteiten.

Realisaties 2013

Met de intercommunales uit Vlaams-Brabant wordt intensief samengewerkt om het vervoer van afval via de binnenvaart haalbaar te maken.

Te realiseren 2014

In 2014 wordt de nauwe samenwerking met de intercommunales voortgezet.

1.5 Efficiënte en kostenbewuste overheid

1.5.1 Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid

Een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen als integratie- en toetsingskader

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 streeft naar een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit in Vlaanderen. Het legt vijf strategische doelstellingen vast voor de mobiliteitsontwikkeling en bepaalt de manier waarop die doelstellingen moeten worden gerealiseerd, namelijk via het STOP-principe en het participatiebeginsel.

Het decreet fungeert als beleidskader voor mobiliteitsbeslissingen om samenhang te brengen in de voorbereiding, vaststelling en uitvoering ervan. Het maakt ook een afstemming mogelijk tussen het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen. Voor de concrete operationalisering van de langetermijndoelstellingen op korte termijn (10 jaar) en middellange termijn (20 jaar) verwijst het Mobiliteitsdecreet naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Conform het Mobiliteitsdecreet bestaat het Mobiliteitsplan Vlaanderen uit een informatief en een richtinggevend deel. Het informatieve deel is louter beschrijvend en heeft geen normatief karakter. Het belang ervan mag echter niet worden onderschat: het is de onderbouw van het beleidsplan in het richtinggevende deel. Voordat de Vlaamse Regering het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft besproken, is aan verschillende instanties een eerste advies gevraagd over de visienota. De visienota maakt deel uit van het ontwerp van richtinggevend deel en is op 30 maart 2012 aan de Vlaamse Regering meegedeeld.

Realisaties 2013

Op basis van de resolutie van het Vlaams Parlement en het uitgebrachte advies heeft de Planningscommissie het operationele kader van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen verder uitgewerkt binnen de krijtlijnen van de visienota. De operationele doelstellingen van het plan vormen een voorstel van actieplan (uitgewerkt in hoofdlijnen). Bij de uitwerking van het actieplan houdt de gewestelijke planningscommissie rekening met de engagementen die de Vlaamse Regering is aangegaan in het Pact 2020, en met de financiële uitvoerbaarheid van het actieplan.

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en het luchtkwaliteitsplan zijn afgestemd op het Vlaams Klimaatsbeleidsplan 2014-2020 en wordt in het najaar verder afgestemd met het witboek van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dat momenteel wordt opgemaakt.

De Planningscommissie heeft het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen gefinaliseerd. In het najaar wordt het aan de Vlaamse Regering voorgelegd voor voorlopige vaststelling. Na die voorlopige vaststelling volgt het openbaar onderzoek en dienen de betrokken strategische adviesraden hun adviezen in.

Te realiseren 2014

De volgende stappen moeten worden genomen:

- een standpuntbepaling door het Vlaams Parlement na de ontvangst van het advies van de MORA (die de adviezen, opmerkingen en bezwaren van het openbaar onderzoek, Mina-raad en Saro bundelt),
- de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Deze initiatieven vallen onder het artikelnummer MB0/1MF-E-2-A/WT.

Een nieuw Vlaams Mitigatieplan (VMP)

In lijn met de Europese Reglementering wil het Vlaams Mitigatieplan (VMP) de CO_2-emissies voor de transportsector (NON-ETS = niet energie intensieve sectoren) beperken.

Realisaties 2013

Het VMP is in 2013 verder opgemaakt, rekening houdend met de verkregen adviezen. Bijkomende beleidsvoorstellen zijn geformuleerd voor het onderdeel Transport, met bijzondere aandacht voor de kostenefficiënte maatregelen. Ook voor het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn de diverse beleidsscenario's voortdurend afgetoetst op hun gevolgen voor CO_2- en andere verkeersemissies. De klimaatdoelstellingen worden meegenomen bij de ontwikkeling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zodat beide beleidsplannen consistent met elkaar zijn.

Op 1 februari 2013 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota goed met het eerste ontwerp van het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020. Voor het eerst wordt het Vlaams Klimaatbeleidsplan uitgesplitst in een Vlaams Mitigatieplan, om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, en een Vlaams Adaptatieplan om de effecten van de klimaatverandering in Vlaanderen op te vangen. Bij de principiële goedkeuring van het ontwerp Klimaatbeleidsplan 2013-2020 werd beklemtoond dat een belangrijk deel van het Vlaams Klimaatfonds zal worden ingezet voor de cofinanciering van bijkomende intern Vlaamse mitigatiemaatregelen.

Op 6 maart 2013 heeft de MORA zijn advies bij de Vlaamse Regering ingediend. Op 28 juni 2013 keurde de Vlaamse Regering het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020 definitief goed.

Te realiseren 2014

De interne maatregelen die steun genieten van het Vlaams Klimaatfonds op korte termijn (2013-2014) moeten worden geoperationaliseerd en uitgevoerd.

Het is noodzakelijk om het Vlaams Mitigatieplan blijvend af te stemmen met het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Voorts moeten de indicatoren worden uitgewerkt om de beleidseffecten en de maatregelen in beide beleidsplannen op te volgen.

Een mobiliteitsbeleid gebaseerd op kennisopbouw en beleidsmonitoring

Realisaties 2013

Er zijn belangrijke stappen gezet naar een omvattende en sluitende dataverzameling voor een goede voorbereiding en evaluatie van het mobiliteitsbeleid.

Om de relevante beleidsindicatoren centraal samen te brengen en te ontsluiten, is de eenvoudige ontwerpversie van de Dataroom Beleidsdomein MOW uitgebreid met indicatoren uit onder meer de beheersovereenkomsten en de klantenbevragingen van de agentschappen. Ook de systematische, periodieke actualisatie van de indicatorcijfers is uitgerold.

Een *proof of concept* voor een performante en gebruiksvriendelijke dataroom-informaticatoepassing is opgezet binnen het Vlaamse Overheid Bedrijfsinformatieplatform (Vobip) en werd positief geëvalueerd. Een gedetailleerd projectvoorstel voor de eerste release is uitgewerkt. Ook zijn afspraken gemaakt om de volgende indicatoren toe te voegen:

- de (nieuwe) indicatoren van het Verkeerscentrum,
- de indicatoren uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 5),
- de indicatoren uit de Verkeersveiligheidsmonitor die het Steunpunt Verkeersveiligheid zal ontwikkelen.

De monitoring van de beleidsdoelen en de beleidsacties uit het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn verder voorbereid.

De voornaamste publicaties met indicatoren over het mobiliteitsbeleid in 2013 zijn:

- het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (4.4),
- de Verkeersindicatoren voor het hoofdwegennet in Vlaanderen 2012,
- De Pact 2020 Kernindicatorenmeting 2013,

- het VRIND indicatorenboek, editie 2013.
- Het indicatorenboek goederenvervoer, editie 2013 (nog te verschijnen)

De auteurs streefden actief naar een uitbreiding en een verbetering van de gepubliceerde indicatoren. Na een evaluatie van het voorgaande VRIND-indicatorenboek is de gerapporteerde indicatorenset uitgebreid.

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG5) voor de komende vijf jaren wordt aanbesteed. Met de gegevens van de (ver)nieuw(d)e registratieapparatuur (Meetnet Vlaanderen) heeft het Verkeerscentrum een set nieuwe indicatoren ontwikkeld voor het verkeer op het hoofdwegennet.

De Vlaamse overheid staat mee in voor de opmaak en evaluatie van het Belgisch statistisch jaarprogramma voor Eurostat en de interfederalisering van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (groenboek zesde staatshervorming). In dat verband werden ook nu belangrijke knelpunten aangekaart, waaronder de laattijdige beschikbaarheid van ongevalsgegevens en het gebrek aan gegevens over het spoorvervoer.

Te realiseren 2014

Een eerste release van de IT-toepassing Dataroom Beleidsdomein MOW, als professioneel systeem voor het beheer en het gebruik van cijfermatige beleidsinformatie, zal in 2014 ter beschikking worden gesteld van de medewerkers van het beleidsdomein. Inhoudelijk zal de dataroom verder worden uitgebreid met, onder meer, de nieuwe verkeersindicatoren op het hoofdwegennet van het Verkeerscentrum en met de indicatoren uit het nieuwe Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 5). Er wordt verder contact gelegd met instanties binnen en buiten de Vlaamse Overheid om bijkomend beleidsrelevant cijfermateriaal toe te voegen. Speciale aandacht zal worden besteed aan de knelpunten en lacunes, en aan de opportuniteiten die bijvoorbeeld de interfederalisering van het ADSEI en de overdracht van bevoegdheden (zesde staatshervorming) meebrengen.

Een nulmeting voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen, als eerste referentiepunt voor de latere periodieke monitoring en evaluatie, zal worden opgemaakt. We blijven verbeteringen en uitbreidingen van de publicaties met indicatoren over het mobiliteitsbeleid nastreven.

De nieuw aangeduide steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek, het steunpunt Goederen- en personenvervoer en het steunpunt Verkeersveiligheid, moeten de nodige aandacht besteden aan het verzamelen en monitoren van relevante beleidsindicatoren.

1.5.2 Beheersovereenkomsten

De huidige beheersovereenkomsten hebben een looptijd van 1 januari 2011 tot en met 31 december 2015. Elk jaar rapporteert het beleidsdomein aan de minister over de uitvoering van de engagementen in de beheersovereenkomsten.

1.5.3 De regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken wordt vereenvoudigd

Algemeen

Het beleidsdomeinoverschrijdende projectteam Versnelling Investeringsprojecten omvat vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen MOW, Ruimte Vlaanderen en LNE, het Kenniscentrum PPS en het Team Stedenbeleid. Het team vertaalde in 2013 de visienota *Versnellen investeringsprojecten* in een kaderdecreet. De Vlaamse Regering heeft het decreet *Complexe Projecten* op 24 mei 2013 een eerste maal principieel goedgekeurd. Na definitieve goedkeuring zal het ontwerp van decreet in het Vlaams Parlement worden ingediend.

De Omgevingsverguning voegt de milieuvergunning en de stedenbouwkundige vergunning samen in één vergunning met één aanvraagprocedure. De nieuwe regelgeving werd na een tweede principiële goedkeuring op 19 juli 2013 door de Vlaamse Regering voor advies aan de Raad van State voorgelegd.

Met deze twee regelgevende initiatieven heeft de Vlaamse Regering een belangrijke stap gezet om investeringen snel te kunnen realiseren. Daarnaast maken we werk van een betere procesaanpak, waarin overleg en participatie een grote rol krijgen.

Onteigeningen

Voor infrastructuurwerken moet de Vlaamse overheid vaak gronden en gebouwen verwerven. In de praktijk gebeurt dat vaak in der minne. Slechts in een minderheid van de gevallen komt het tot een onteigening via de rechtbank. Zowel de verwerving in der minne als de onteigening via de rechtbank vraagt vaak erg veel tijd en vertraagt dus de realisatie van infrastructuurwerken.

Ondersteuning

Bij de onteigeningen staan de dienst Opmetingen en Waarderingen en de Comités tot Aankoop – beide van de FOD Financiën - in voor de opmeting, de waardering, de schatting, de onderhandeling, en het opmaken en afsluiten van de akte. Door de beperkte personeelsbezetting van die diensten duren de onteigeningen en verwervingen in der minne langer dan gewenst. Daarom zijn, in overleg met deze diensten, afspraken gemaakt die de behandelingstermijnen kunnen beperken.

- De Vlaamse overheid stelt ondersteunend administratief personeel en ICT-infrastructuur ter beschikking van het Comité tot Aankoop. Dergelijke ondersteuning is een ad-hoc-oplossing die project per project met de betrokken Aankoopcommissaris moet worden afgesproken.
- De Vlaamse overheid schakelde bij een aantal projecten beëdigde landmeter-experts in voor de opmeting en waardering van projecten met een belangrijk aantal grondverwervingen. Op basis van de opgedane ervaringen is met de aankoopcomités afgesproken om die aanpak verder te zetten.
- Bij heel wat verwervingen door de Vlaamse overheid levert vandaag de dienst Vastgoedakten van het Departement Financiën en Begroting authentieke akten af. Die akten werden vroeger door de Comités tot aankoop afgeleverd.
- Bij de uitvoering van module 13-projecten (de aanleg van fietspaden langs gewestwegen door gemeenten) kunnen gemeenten de voorbereidende werkzaamheden voor de onteigeningen op zich nemen en vallen de kosten onder de gesubsidieerde kosten van de module. Dat moet de aanleg van fietspaden langs gewestwegen versnellen.

Regelgeving

De toepassing van de onteigeningswetgeving is complex en erg tijdrovend. Daarom inventariseerden alle betrokken Vlaamse overheidsdiensten, samen met een extern juridisch dienstverlener, de belangrijkste knelpunten in de huidige onteigeningswetgeving. Vervolgens gingen ze na hoe de regelgeving kan worden vereenvoudigd. Voorts is bij de staatshervorming de fiche 69 inzake onteigeningen opgemaakt.

De Vlaamse overheid werkt een voorstel uit voor een Vlaams Onteigeningsdecreet. Het voorstel houdt rekening met het Vlinderakkoord tussen de federale regeringsonderhandelaars en zal met de collega's van de federale overheid en de andere gewesten worden besproken. Het zal in 2014 klaar zijn.

Een projectleider en een projectgroep voor grote infrastructuurprojecten

De realisatie van grote infrastructuurwerken vergt uitgebreid overleg met tal van interne en externe stakeholders. De afgelopen jaren zijn voor aan aantal projecten projectleiders aangesteld die overleggen met deze grote groep betrokkenen. Dat moet leiden tot een betere en snellere procesvoering.

In 2011 zijn afspraken gemaakt voor een gecoördineerde aanpak van:

- de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen,
- de aanpassing van de E313/E34 tussen het knooppunt Antwerpen-oost en de verkeerswisselaar in Ranst,
- de ontwikkeling van het bedrijventerrein Wommelgem-Ranst.

Begin 2012 heb ik een procesbegeleider aangesteld voor alle projecten in het gebied Poort Oost. Specifiek voor de streefbeeldstudie van de R11/R11bis is er expliciet voor gekozen om zeer vroeg in het planningsproces een intensief participatie- en overlegproces op te starten. Voor alle missing links die via een PPS worden aangepakt, is binnen het Agentschap Wegen en Verkeer een projectleider aangeduid.

Recent stapte Waterwegen en Zeekanaal NV mee in een samenwerkingsmodel rond de herinrichting van de Demervallei. Voor het geactualiseerde Sigmaplan, Seine-Schelde en de verbetering van de bevaarbaarheid Boven-Zeeschelde bestaat al een dergelijk samenwerkingsmodel tussen de betrokken actoren.

Bij verschillende grote, maatschappelijk belangrijke projecten zetten we in op een verbeterde samenwerking tussen verschillende overheidsdiensten, conform de principes voor de versnelling van investeringsprojecten. Dankzij een duidelijk mandaat voor procesbegeleiders, projectleiders en verschillende type-samenwerkingsmodellen, hebben we, bij wijze van voorafname op het decreet Complexe Projecten, belangrijke projecten efficiënt op de rails kunnen krijgen. Nog voordat het wettelijk kader uitgetekend was, hebben we bij enkele belangrijke projecten al een geslaagde proeffase voor het werken met projectleiders en -groepen kunnen doorlopen.

1.5.4 Mobiliteit tegen de juiste prijs

Slimme kilometerheffing voor vrachtwagens

Realisaties 2013

In 2012 zijn belangrijke initiatieven genomen om een kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen een stap dichterbij te brengen. Midden 2012 hebben de drie gewesten een voorlopige architectuurnota uitgewerkt inzake de kilometerheffing voor vrachtwagens en inzake een wegenvignet voor lichte voertuigen.

Begin januari 2013 is de laatste hand gelegd aan een definitieve architectuurnota voor de kilometerheffing voor vrachtwagens en keurden de drie gewesten de nota goed. Aansluitend begonnen de voorbereidingen om een privépartner aan te trekken die de kilometerheffing zal implementeren.

Op 23 mei 2013 hebben de drie overheden samen de procedure voor de uitbouw van het Viapass-systeem voor vrachtwagens gelanceerd, samen met de nieuwe website www.viapass.be. Het is de bedoeling om via deze procedure een privépartner aan te trekken, een *single service provider*, die het Viapass-systeem voor vrachtwagens zal ontwerpen, bouwen, financieren, onderhouden en uitbaten. Bedrijven met interesse in het Viapass-project konden op de Viapass-website het aankondigingsbericht, de selectieleidraad en de samenvoegingsovereenkomst tussen de gewesten vinden.

Het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben na een competitieve aanbestedingsprocedure een consortium aangeduid voor de uitvoering van een proefproject rond een kilometerheffing voor personenwagens in de GEN-zone rond Brussel. Doel van het proefproject is om na te gaan wat de effecten zouden zijn op het mobiliteitsgedrag van de automobilist van de invoering van een systeem van kilometerheffing voor personenwagens in de GEN-zone, de voorstedelijke zone in en rond Brussel waar op dit moment het Gewestelijk Expressnet (GEN) wordt uitgebouwd. Daarnaast wordt ook nagegaan of bepaalde socio-economische elementen een invloed hebben op de mobiliteitskeuzes die ze maken met een slimme kilometerheffing voor personenwagens.

Te realiseren 2014

De gewesten streven ernaar om begin 2014 in zee te gaan met de geselecteerde serviceprovider. In de eerste helft van 2014 zullen ook de resultaten van het proefproject voor de kilometerheffing voor personenwagens in de zone van het Gewestelijk expresnet in en rond Brussel (GEN) beschikbaar zijn.

Verkeersbelasting op basis van de milieuprestaties van het voertuig

Realisaties 2013

De hervorming van de Belasting op Inverkeerstelling (BIV, maart 2012) voorziet in een gefaseerde inwerkingtreding. Sinds 1 januari 2013 gebeurt de berekening van de BIV voor twee derden op basis van de milieukenmerken van het voertuig, en voor één derde op basis van het vermogen.

Te realiseren na 2014

De BIV zal in 2014 voor de volle 100% worden berekend op basis van de milieukenmerken.

1.5.5 Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem

Het lokale mobiliteitsbeleid versterken

Realisaties 2013

Op 1 maart 2013 is het vernieuwd decretaal en reglementair kader voor het lokale mobiliteitsbeleid in werking getreden. Daarmee is een belangrijke doelstelling gerealiseerd van het Vlaams Regeerakkoord en de Beleidsnota 2009-2014. De implementatie is vastgelegd in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 *tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid*.

Op de eerste plaats bevat het besluit de uitvoeringsbepalingen die de werking regelen van de overlegorganen die bij het lokale mobiliteitsbeleid betrokken zijn.

- De gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) of, in bepaalde gevallen, de intergemeentelijke begeleidingscommissie (IGBC) worden de draaischijf van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.
- De GBC functioneert als een overlegforum dat in het bijzonder is belast met de voorbereiding, opmaak, opvolging, evaluatie en herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan en van de mobiliteitsprojecten.
- De regionale mobiliteitscommissie (RMC), bijgestaan door de kwaliteitsadviseur, waakt over de integrale kwaliteit en komt in principe alleen nog samen als de GBC geen consensus bereikt.

Voorts voert het besluit de decretale bepalingen inzake de projectmethodologie uit. De aparte start- en projectnota's kunnen voor verscheidene projecten worden vervangen door één verantwoordingsnota. Er komt ook een evaluatienota.

Onder de vroegere regelgeving gaf de financiering van mobiliteitsplannen en -projecten aanleiding tot problemen. Om die problemen te verhelpen, voorzag het wijzigingsdecreet[3] in een generieke subsidiëring. Het besluit geeft nu nadere invulling aan de subsidiëring van mobiliteitsprojecten. Het definieert de projecten die in aanmerking komen en legt de subsidiemachtiging vast via specifieke voorwaarden. Het bepaalt:

- wie als begunstigde in aanmerking kan komen,
- het bedrag van de subsidie of hoe het bedrag zal worden berekend,
- welke voorwaarden vervuld moeten zijn qua prestaties of af te leveren documenten,
- hoe en op welk(e) tijdstip(pen) de verantwoording moet worden voorgelegd.

Voor niet-gesubsidieerde projecten op gewestwegen bepaalt het wijzigingsdecreet dat nog steeds samenwerkingsovereenkomsten worden gesloten, waarvan de modellen als bijlage bij het besluit worden gevoegd. Ook wordt uitvoering gegeven aan artikel 26/11 van het gewijzigde Mobiliteitsdecreet, dat

[3]Decreet van 10 februari 2012 houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, B.S. van 10 maart 2012.

voorziet in een subsidiegrondslag voor het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau. Op basis van die bepaling is er een duidelijke grondslag om de provincies te subsidiëren voor fietsinfrastructuurprojecten langs gemeentewegen op trajecten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (Fietsfonds), en voor projecten die passen in het provinciaal mobiliteitscharter.

Tot slot voert het besluit de bepalingen van artikel 16 en 20 van het decreet uit. Die geven de Vlaamse Regering de opdracht om een sneltoets en de methodologie van de gemeentelijke mobiliteitsplannen op te stellen, wat in de praktijk al gebeurde.

De lopende procedures voor de opmaak of herziening van het lokale mobiliteitsplan konden zonder onderbreking worden voortgezet. Inmiddels beschikken 269 gemeenten (87%) over een geldig mobiliteitsplan. Van de overige gemeenten beschikken er 35 over een eerste generatie gemeentelijk mobiliteitsplan. 86% van die gemeenten heeft al de evaluatie met de sneltoets gemaakt.

Het afgelopen jaar zijn nog 47 modules 1 afgesloten, naast 75 andere modules. Het betreft voornamelijk fietsinfrastructuurprojecten (15 modules 13) en verlichtingsprojecten (15 modules 4 en 3 modules 17). Daarnaast zijn 13 modules 15 afgesloten voor de uitvoering van flankerende maatregelen ter ondersteuning van het duurzame mobiliteitsbeleid. Elf gemeenten engageerden zich voor het schoonhouden van gewestwegen via de module 6. Opnieuw is het aantal projecten voor de verkeersveilige herinrichting van schoolomgevingen gestegen, met 8 modules 10.

Te realiseren 2014

De doelstellingen en procedures rond de integrale kwaliteitszorg van de mobiliteitsplannen en -projecten zijn in de regelgeving vastgelegd. Er wordt nagegaan of het voorgestelde plan conform is met de principes en doelstellingen van het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009. Ook de projecten worden getoetst op hun inhoudelijke conformiteit met de decretaal vastgelegde mobiliteitsvisie, de beleidslijnen van het gemeentelijk mobiliteitsplan en de normen en richtlijnen. De richtlijnen uit de vademecums zijn richtinggevend, afwijkingen moeten worden gemotiveerd.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid moet ook maatschappelijk gedragen worden. Het draaiboek voor lokale participatie van het actieprogramma Participatietrajecten Duurzame Mobiliteit van Mobiel 21, wordt eind 2013 gepubliceerd. Het is belangrijk dat gemeenten en initiatiefnemers in 2014 kennis nemen van de ervaringen en aanbevelingen in het boek en dat ze voldoende worden ondersteund.

De openbaar-vervoerprojecten zijn binnen de convenantprocedure al onderworpen aan specifieke evaluatiecycli. De nieuwe regelgeving voert ook een evaluatiefase in voor de projectmethodologie, met een heldere, doelgerichte en eenvoudige methodiek. De evaluatienota's mogen geen te grote werklast met zich brengen, maar moeten de efficiëntie toch genoeg verhogen. De evaluatie mag ook gebeuren voor een cluster van projecten.

De evaluatie mag niet louter een technische benadering hanteren. Het Vlaamse Gewest en zijn partners moeten lessen kunnen trekken uit de evaluatienota voor toekomstige projecten.

- Is het ontwerpproces efficiënt verlopen? Zijn alle partners voldoende aan bod gekomen? Zijn valkuilen en hinderpalen vermeden door ruim, tijdig en open overleg?
- Het uitgevoerde project wordt vergeleken met de probleem- en doelstelling in de startnota, met aandacht voor eventuele bijstellingen. Aangezien het de bedoeling is om het overleg- en ontwerpproces voortdurend te verbeteren, is er aandacht voor succesfactoren en leerpunten.

Om de evaluatie echt ingang te laten vinden, is het van belang om de gemeenten en initiatiefnemers te begeleiden met richtlijnen en voorbeelden van goede praktijk. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan samen met het Agentschap Wegen en Verkeer en de vervoersmaatschappij De Lijn als katalysator fungeren voor bijvoorbeeld de inrichting van doortochten of de fietsinfrastructuur. Fietsberaad Vlaanderen wordt een kennisplatform waar alle expertise en kennis op het vlak van het fietsbeleid wordt verzameld en verspreid. Dit Fietsberaad Vlaanderen wordt opgericht in de schoot van de VVSG aan wie de financiering wordt toegekend. De concrete werking wordt verder bepaald in de samenwerkingsovereenkomst tussen de VVSG en de Vlaamse overheid.

Scheepvaartdecreet: bevoegdheden regionaliseren voor een beter beheer

Met het Scheepvaartdecreet komt er een transparant, eenvoudig en duidelijk kader voor het gebruik van de waterwegen en de aanhorigheden, tot en met de regeling van de binnenscheepvaart. Het doel is om te komen tot een vooruitstrevende Vlaamse regelgeving in overeenstemming met de internationale aanbevelingen en met herstel van rechtszekerheid voor gebruiker en beheerder. Aangezien het decreet de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen juridisch zal verankeren, is er een wisselwerking met de uitvoering van de zesde staatshervorming.

Realisaties 2013

De ontwerpteksten van het decreet en de uitvoeringsbesluiten worden in 2013 afgerond.

Te realiseren 2014

De timing van het Scheepvaartdecreet kan worden beïnvloed door de voortgang van het luik Binnenvaart in de federale staatshervorming.

Na goedkeuring van het ontwerp van het scheepvaartdecreet, worden de bijbehorende uitvoeringsbesluiten uitgewerkt. De regelgevende procedure voor het ontwerp van decreet kan worden opgestart.

Wegendecreet

Realisaties 2013

Het decreet van 23 maart 2012 wijzigt het decreet van 8 mei 2009 houdende de vaststelling en realisatie van de rooilijnen. Het nieuwe artikel 2/1 voorziet dat het rooilijnplan een achteruitbouwstrook kan vastleggen en dat de Vlaamse Regering daar voor gewestwegen nadere regels over kan vastleggen, onder meer voor de gevallen waarin het rooilijnplan geen achteruitbouwstrook vastlegt of er geen rooilijnplan bestaat. Ik bereid momenteel een ontwerp van besluit voor over de achteruitbouwstroken dat de verouderde wetgeving van de Koninklijke Besluiten van 1934 en oude omzendbrieven actualiseert. Het dienstorder MOW/AWV/2011/15 over de toegangen tot het gewestdomein wordt indien mogelijk in het besluit geïntegreerd. Het dienstorder wordt besproken bij resolutie 630 (Punt 10 in bijlage 2).

Te realiseren 2014

In 2014 wordt het ontwerp van besluit over de achteruitbouwstroken voorbereid in functie van een definitieve goedkeuring. Wanneer die besluit wordt goedgekeurd, zal de oorspronkelijke opzet van een Wegendecreet ten dele in verschillende deelwetgevingen verankerd zijn.

Staatshervorming

Federale staatshervorming

Met de zesde staatshervorming krijgt Vlaanderen heel wat bijkomende bevoegdheden. De onderstaande nieuwe of uitgebreide bevoegdheden komen elders in deze beleidsbrief aan bod:

- een snellere beschikbaarheid van data (onder meer van verkeersongevallen via de politiediensten),
- onteigeningen,
- regelgeving mbt scheepvaart,
- verkeersveiligheid,
- relaties met Europa.

Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid

De zesde staatshervorming regionaliseert verschillende bevoegdheden inzake verkeersveiligheid. De VSV organiseert eind 2013 samen met de Vlaamse overheid een *Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid* in het Vlaams Parlement. De Conferentie wordt voorbereid in vijf thematische werkgroepen met alle actoren uit de verkeers- en mobiliteitssector. De werkgroepen worden ingedeeld

volgens de toekomstige Vlaamse bevoegdheden inzake verkeersveiligheid, en zijn gelinkt aan de drie grote actiedomeinen uit het klassieke 3E-model, aangevuld met Engagement en Evaluatie.

- Werkgroep 1. Educatie en opleiding: rijopleiding, rijscholen en examencentra.
- Werkgroep 2. Infrastructuur en techniek: normering verkeersinfrastructuur, technische keuring, homologatie.(engeneering)
- Werkgroep 3. Regelgeving en handhaving: verkeersreglementering, uitzonderlijk vervoer, gevaarlijke stoffen, handhaving, verkeersveiligheidsfonds.(enforcement)
- Werkgroep 4. Engagement: sensibilisering, educatie, betrokkenheid.
- Werkgroep 5. Evaluatie: ongevallenregistratie en –analyse.

De VSV verzorgt in samenspraak met de Vlaamse overheid en mijn kabinet de coördinatie en het overkoepelende secretariaat voor de verschillende werkgroepen en de uiteindelijke conferentie. Het doel van de conferentie is onder andere om de nieuwe bevoegdheden efficiënt te integreren in de huidige bevoegdheden en ze te gebruiken om sneller een verbeterde verkeersveiligheid te realiseren.

1.5.6 Mobiliteit en het verenigingsleven

Realisaties 2013

Sinds 2009 ondersteunen we via het project Verenigingen voor Verkeersveiligheid (VVV) de lokale en bovenlokale initiatieven in het socio-culturele en sportieve middenveld in Vlaanderen. De in 2012 ontwikkelde kant-en-klare vormingspakketten, die in zeer ruime mate de verschillende geledingen van het verenigingsleven kunnen aanspreken, zijn in 2013 verder verspreid.

Het brede middenveld biedt kansen en mogelijkheden om de verontwaardiging of bezorgdheid rond verkeersonveiligheid om te buigen naar engagement en gedragsverandering. Verenigingen socialiseren: ze zetten mensen in beweging, zetten aan tot beleidsparticipatie, bepalen mee de sociale agenda, engageren en mobiliseren. Het proces dat de organisatie doorloopt, zal bovendien de individuele leden beroeren en meenemen in het verhaal. In 2013 bewees Verenigingen voor Verkeersveiligheid dat we door verenigingen structureel te ondersteunen, heel wat in beweging kunnen zetten.

De contacten met het verenigingsleven zijn geconsolideerd en uitgebreid met de grote koepelverenigingen. Een aantal initiatieven van VVV is door andere organisaties overgenomen. Voorts ontwikkelde VVV in 2013 een vormingspakket voor jonge aspirant-wielrenners en hun begeleiders, en ontwierp ze samen met twee wandelfederaties een brochure en een systeem voor meer veiligheid tijdens wandeltochten.

Sportverenigingen, zoals de Wielerbond Vlaanderen vzw, Aktivia vzw, de Gezinssportfederatie vzw en de Vlaamse Wandelsportfederatie vzw, konden rekenen op het maatwerk van een partnerschap. Zo ontstonden gerichte campagnes als *Ik wandel veilig* of het vormingspakket *Veilig in het Verkeer* voor jonge wielrenners, die structureel werden opgenomen in de werking van de sporttak.

De eerste contacten met het jeugdwerk en de socio-culturele sector zijn gelegd om ook daar een aantal initiatieven rond verkeersveiligheid op te starten.

Liefst honderd ouderenverenigingen kregen een financieel steuntje voor een verkeersveilig vormingspakket in de eigen activiteitenkalender. Het jeugdwerk kreeg een interactief ondersteuningspakket over verkeersveiligheid.

Te realiseren 2014

De bestaande contacten en initiatieven worden geconsolideerd en uitgebreid. In 2014 komen er concrete verkeersveiligheidsinitiatieven voor het jeugdwerk (zie ook Vlaams Jeugdbeleidsplan, m.b.t. het verhogen van de autonomie van kinderen en jongeren op het vlak van mobiliteit) en de socio-culturele sector.

1.5.7 Gelijke kansen

Duurzame mobiliteit voor mensen in armoede

Realisaties 2013

In de tweede helft van 2012 werd het driejarig actieprogramma Mobikansen van Mobiel 21 vzw goedgekeurd. Het actieprogramma wil mensen in armoede meer mobiel maken door hun kennis en vaardigheden over duurzame verplaatsingsmodi te versterken. Zo krijgen ze meer participatiekansen in de maatschappij.

In 2012 zijn de mobiliteitsnoden en -behoeften van mensen in armoede in kaart gebracht. Op basis daarvan startten in 2013 vijf demonstratieprojecten rond mensen in armoede en mobiliteit. Het zijn op maat gemaakte projecten in functie van lokale noden en mogelijkheden, met bijzondere aandacht voor haalbaarheid, betaalbaarheid, continuïteit (langetermijneffecten) en eenvoudige herhaling. Specifiek gaat het om de volgende demonstratieprojecten.

- *De weg naar werk* (Brugge) wil de kansen op werk verhogen van mensen in armoede door een verbetering van hun mobiliteit.
- *Voluit voor fietsen* (Deurne Noord) wil bestaande fietsinitiatieven structureel verankeren en uitbouwen.
- *Meer OV en MMC* (Houthalen-Helchteren) wil het gebruik van het openbaar vervoer vergemakkelijken en stimuleren, en Mindermobielencentrales toegankelijker maken voor mensen in armoede.
- *Beter bereik* (Zarren) wil de vervoersarmoede in de Westhoek verbeteren.
- *Er op Uit* (Erpe-Mere) wil de deelname aan vrijetijdsactiviteiten in de regio vergemakkelijken door een beter vervoer naar de activiteiten.

Om onder meer vervoerarmoede te bestrijden wordt een shuttledecreet opgemaakt. De bereikbaarheid van moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen wordt zo verbeterd. Dit dient er tevens voor te zorgen dat werklozen geactiveerd worden en de mogelijkheden tot tewerkstelling vergroot.

Te realiseren 2014

In 2014 zullen de demonstratieprojecten van het actieprogramma Mobikansen grotendeels worden voortgezet. Elk project zal in functie van de doelgroep eigen educatief materiaal uitwerken, aangevuld met audiovisueel materiaal (zoals een fotoreportage of een filmpje met getuigenissen van deelnemers) om de actie lokaal en provinciaal te promoten.

1.5.8 Internationale samenwerking uitbouwen

Europees

Realisaties 2013

Vlaanderen vraagt systematisch EU-subsidies aan voor projecten die het Europese TEN-T vervoersnetwerk verder uitbouwen. In 2013 is de uitvoering gestart van vier waterwegprojecten die goedgekeurd werden voor financiering binnen het TEN-T programma:

- RIS Vlaanderen III (575.000 euro Europese subsidie),
- Albertkanaal:de herbouw van bruggen en opwaardering tot klasse VIb (3,3 miljoen euro Europese subsidie),

- Zeekanaal Brussel-Schelde: de opwaardering tot 10.000 ton in de omgeving van Willebroek (1,7 miljoen euro Europese subsidie),
- Seine-Scheldenetwerk: aanvullende studies over de ontwikkeling van het netwerk in Vlaanderen (2,275 miljoen euro Europese subsidie).

In 2013 zijn 4 waterwegprojecten in het TEN-T jaarprogramma 2012 goedgekeurd:

- Albertkanaal: de herbouw van bruggen en opwaardering tot klasse VIb,
- Kanaal naar Charleroi: de studie van de bevaarbaarheid van het, sectie Lembeek-Brussel,
- het uniform betaalsysteem voor walstroom in Vlaanderen,
- de multimodale corridor Noordzee-Middellandse zee: multimodale oplossingen via spoor en binnenvaart voor vracht.

Het TEN-T agentschap keurde in 2013 ook het subsidiedossier goed voor een wegproject. De studie voor de optimalisatie van de Brusselse Ring wordt gedeeltelijk gesubsidieerd.

In 2013 is voorts een aanvraag in het TEN-T meerjarenprogramma goedgekeurd voor de verdere implementatie van RIS, *RIS Vlaanderen IV*. Vlaanderen leverde een bijdrage aan het goedgekeurde Europese RIS-project *RIS Enabled European IWT corridor management*.

Voor het prioritaire project Seine-Schelde werd ter optimalisatie van de subsidiëring, mede in het licht van de mogelijkheden in subsidieperiode 2014-2020, een herziening van de beschikking ingediend.

Vlaanderen heeft actief meegewerkt aan de herziene TEN-T regelgeving voor de periode 2014-2020. Het is mee dankzij de tussenkomsten van Vlaanderen dat de positie van de binnenvaart in het programma wordt versterkt.

In uitvoering van de zesde staatshervorming wordt een aantal belangrijke bevoegdheden overgedragen naar het Vlaamse Gewest. Het gaat met name over de binnenvaart, de rijopleiding en de technische keuring van de voertuigen, uitzonderlijk vervoer en verkeersveiligheid. Voor die nieuwe materies zal de rol van Vlaanderen wijzigen bij de standpuntbepalingen en bij de omzetting van Europese regelgeving. De uitbreiding van bevoegdheden zal een ander licht werpen op de samenwerking met de andere gewesten en de federale overheid op Europees vlak. Daarom pleit de Vlaamse overheid voor een herziening van het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale staat, de gemeenschappen en de gewesten met betrekking tot de vertegenwoordiging van het Koninkrijk België in de Ministerraad van de Europese Unie. Het moet in de toekomst de bedoeling zijn om Vlaanderen en de andere gewesten te laten deelnemen aan de Europese Ministerraad voor Transport.

Het wordt alsmaar duidelijker dat de Europese regelgeving meer en meer ingrijpt in het Vlaamse vervoers- en mobiliteitsbeleid. De richtlijn Intelligente Transportsystemen, de daaraan verbonden gedelegeerde uitvoeringsverordeningen en het nieuwe voorstel van richtlijn over *Clean power for transport* zijn daarvan het beste bewijs.

Dit zijn de meest cruciale EU-dossiers die momenteel in voorbereiding zijn.

- De mededeling van de Commissie over schone energie voor het vervoer bepaalt een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen. Er is ook het voorstel van richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.
- De werkzaamheden rond de TEN-richtsnoeren en het CEF zijn in juni 2013 afgerond. Er is een politiek akkoord bereikt. De teksten zullen in het najaar van 2013 worden gepubliceerd.
- Het vierde spoorwegpakket, dat bestaat uit een mededeling en zes richtlijnen, staat momenteel hoog op de agenda. Over de interoperabiliteitsrichtlijn werd onder Iers Voorzitterschap een algemene benadering bereikt. Voor Vlaanderen was het belangrijkste aandachtspunt het toepassingsgebied van de richtlijn en de definitie van light rail. Het Vlaamse voorstel van definitie werd grotendeels opgenomen in de Europese tekst.
- Het voorstel van richtlijn over de Maritieme Ruimtelijke Ordening.

- De mededeling en een voorstel van verordening inzake een kader voor markttoegang tot havendiensten en financiële transparantie van havens.
- De nieuwe ontwerpmededeling over EU-richtsnoeren inzake staatssteun voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen.

Binnenkort verwachten we nog een initiatief over de Eurovignetrichtlijn, een verdere invulling van het *Blue Belt-initiatief*, dat douaneformaliteiten voor de binnenvaart in sommige gevallen versoepelt. Er wordt ook uitgekeken naar de mededeling over NAIADES II, het Europese actieprogramma voor de binnenvaart. De focus zal daar vooral liggen op een verdere vergroening van de binnenvaartsector, naast een verdere institutionele samenwerking met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Te realiseren 2014

De lopende TEN-T projecten worden verder gerealiseerd met bijzondere aandacht voor de rapporteringsverplichtingen aan de Europese Commissie. De opportuniteiten binnen de Europese programma's worden verder onderzocht en benut.

Internationaal

Dit jaar is de brochure *Roads to tomorrow* afgerond. De brochure stelt Mobiliteit en Openbare Werken voor aan een internationaal publiek: wat zijn onze belangrijke projecten en expertises in Vlaanderen? Met dit initiatief wil het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken het belang onderstrepen van een goed uitgebouwd buitenlandbeleid. Vlaanderen is trots op haar transportbeleid en hoopt nieuwe internationale opportuniteiten te vinden. Zo was er in 2013 de handelsmissie naar Texas, voor het eerst samen met Nederland. Er kwam een logistieke delegatie uit Hongkong op werkbezoek, op zoek naar mogelijke synergieën met onze Vlaamse havens. In het najaar vertrek ik met een Vlaamse delegatie naar deze regio.

Volgend jaar gaat het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken verder op de ingeslagen weg. Het is onder meer de ambitie om naast de brochure ook een handige website voor MOW te ontwikkelen, waar een internationaal doelpubliek de laatste nieuwigheden kan volgen en snel de juiste contactpersonen kan vinden.

De mondiale wegenorganisatie PIARC biedt experts van het Agentschap Wegen en Verkeer een belangrijk platform om technische kennis uit te wisselen via seminaries en discussiegroepen, interessante documenten en bovenal netwerkmogelijkheden. De leden kunnen een beroep doen op de organisatie zelf, maar ook op verschillende belangrijke stakeholders en andere organisaties (de Conference of European Directors of Roads, de Wereldbank, de Internationale Tunnelassociatie, …) waarmee PIARC in contact staat.

Een aantal entiteiten van het Beleidsdomein MOW, de Vlaamse Havenbedrijven, de Universiteit Gent en tal van Vlaamse aannemers en studiebureaus zijn lid van PIANC, een apolitieke non-profitorganisatie die de beste internationale experts verenigt inzake technische, economische en milieugerelateerde vraagstukken voor de watergebonden transportinfrastructuur. Naast een vierjaarlijks congres (in 2014 in San Francisco, VS), organiseert de vereniging ook de jaarlijkse PIANC-SMART Rivers Conferentie (dit jaar van 23 tot 27 september in Luik en Maastricht), de vierjaarlijkse PIANC-COPEDEC Conferentie en de jaarlijkse Mediterranean Days. De vereniging reikt verschillende prijzen uit, zoals de PIANC De Paepe-Willems Award, voor Young Professionals.

2. EEN KWALITATIEF HOOGSTAANDE EN GOED DOORDACHTE INFRASTRUCTUUR

2.1 De schakels van het vervoernetwerk optimaal beheren en uitbouwen

2.1.1 Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden

Een goed onderhouden wegennet

Alle autosnelwegen worden jaarlijks gecontroleerd. De controle van het gewestwegennet gebeurt tweejaarlijks. In 2013 vinden de metingen plaats in Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant. Volgend jaar zijn West- en Oost-Vlaanderen aan de beurt

AWV heeft tot doel om tegen 2015 de achterstand weg te werken inzake het structureel onderhoud op de autosnelwegen. Tegen 2020 moet de achterstand op de gewestwegen weggewerkt zijn. Op de snelwegen worden grotere trajecten in één keer grondig aangepakt, zodat de hinder voor de weggebruiker beperkt blijft. Ook in 2013 zal ongeveer 170 miljoen euro geïnvesteerd zijn in structureel onderhoud.

De toestand van het gewest- en autosnelwegennet wordt opgemeten met de Aran (Automatic Road Analyzer). Het toestel is intussen al meer dan 10 jaar operationeel. In 2013 is een nieuw multifunctioneel meetvoertuig aangekocht. De levering is voorzien voor het najaar van 2013. In 2014 zullen de systematische metingen met de nieuwe Aran gebeuren.

Voor de planning van de werven in 2014 zal gebruik worden gemaakt van het PMS (Pavement Management System) voor autosnelwegen.

Realisaties 2013

Structureel onderhoud en zomerwerven

In 2013 zijn heel wat onderhoudswerken uitgevoerd aan de autosnelwegen en het gewestwegennet. We streven ernaar om de hinder te beperken. Zo zijn de volgende onderhoudswerken tijdens de zomermaanden uitgevoerd om de economie zo weinig mogelijk te verstoren:

- E40 – herstelling van de brugdekvoeg op de verkeerswisselaar in Zwijnaarde,
- E17 – heraanleg van de betonnen rijbaan tussen Kruishoutem en Deinze,
- E19 – plaatsen van geluidsschermen ter hoogte van Kontich,
- E40/R0 – structureel onderhoud aan het viaduct in Kraainem, richting Leuven,
- E313/E314 – heraanleg van de afslag Leuven – Hasselt/Antwerpen, verkeerswisselaar Lummen,
- E313 – heraanleg van de betonnen rijbaan ter hoogte van Ham, Massenhoven en Herentals.

De werf op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Aalter (richting kust) is dan weer bewust buiten de zomervakantie uitgevoerd, gelet op het kusttoerisme.

Andere werven voor structureel onderhoud waren onder meer:

- het herstel van de E34 Expresweg richting Zelzate,
- de vernieuwing van de toplaag en eerste onderlaag op de E40 tussen Gistel en Middelkerke,
- de vernieuwing van de toplaag en eerste onderlaag op de E40 tussen Veurne en Oostduinkerke richting Brussel,
- de vernieuwing van de toplaag en eerste onderlaag, en over 2 km de volledige heropbouw op de E403 tussen Lichtervelde en Torhout,
- de vernieuwing van de toplaag van alle bypasses, parallelwegen en lussen op de verkeerswisselaar in Brugge (kruising E40 met E403),

- de herstelling van de brug in Halen op de E314,
- het structureel onderhoud van de asfaltlaag en verschillende op- en afritten ter hoogte van Lummen-Halen richting Leuven en richting Nederland.

Op gewestwegen vond ook structureel onderhoud plaats zoals onder andere: N327 te Dentergem, N37 te Pittem, N32 tussen N31 en Astridlaan in Brugge, N42 te Oosterzele, N496 Geraardsbergen, N49 Antwerpen richting Zelzate, N71 in Geel, N754 in Wellen, N730 Zutendaal, … . De heraanleg van de Kuringersteenweg (N2) in Hasselt startte in augustus. Die werken pakken tegelijkertijd verschillende gevaarlijke punten aan en zullen een jaar duren.

Net als de afgelopen jaren is een opdracht uitgeschreven om tijdens de winter van 2012-2013 de rijweg ingevolge winterschade met warm asfalt te herstellen.

Voor 2013 is op het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (basisallocatie: VIF MDU MH210 7310) ongeveer 170 miljoen euro voorzien voor het structurele onderhoud van de autosnelwegen en de gewestwegen. Bovendien zal er – gezien de strenge winter – extra worden ingezet op bijkomende herstellingen van winterschade.

Verlichting

In 2013 is een groot aantal verouderde betonpalen vervangen door metalen palen. Bij de vervanging werden meestal een kleiner aantal palen teruggeplaatst en had het verlichtingstoestel zelf een lager vermogen, met behoud van het vereiste verlichtingsniveau. Dat gebeurde onder meer langs de E40 in Heverlee en de N264 Boudewijnlaan in Leuven. Verroeste verlichtingspalen zijn onder meer vervangen langs de N43 in Gent, de N43 in Sint-Martems-Latem en het complex E17 op de N35 in Deinze. Een aantal verouderde hoogspanningscabines is omgebouwd naar laagspanning. Dat spaart onderhoudskosten uit.

In 2013 wordt gestart met de vernieuwing van de verlichting langs de E19.

Net als de vorige jaren zijn de verkeerslichten met gloeilampen op een aantal kruispunten omgebouwd naar LED-lampen. Die geven beter licht met minder energie en zijn onderhoudsvriendelijker. In januari 2010 waren 20% van de verkeerslichten op gewestwegen uitgerust met LEDs. Eind juli 2013 waren over heel Vlaanderen 998 van de 1608 kruispunten aangepakt, wat neerkomt op 62%. Tegen eind 2013 zal ongeveer 70% van de verkeerslichten LEDs hebben.

Een aantal inwendig verlichte borden langs snelwegen is vervangen door reflecterende borden, onder andere bij de wegenwerken op de E40-E314. Ook dat spaart onderhouds- en energiekosten.

Het IIR-programma inventariseert de verlichtingspalen langs gewestwegen. Duizenden palen zijn tijdens onderhoudsrondes nagekeken en indien nodig vervangen. Een eerste rapportering over de toestand van de wegaanhorigheden is voorzien voor eind 2013.

<u>Te realiseren 2014</u>

Structureel onderhoud en zomerwerven

Om tegen 2015 de onderhoudsachterstand op de autosnelwegen weg te werken en tegen 2020 die op de gewestwegen, zullen ook in 2014 de nodige onderhoudswerken gebeuren.

Conform mijn beleidsnota wordt bijzondere aandacht besteed aan een goede communicatie met de belanghebbenden. Alle werven worden op elkaar afgestemd. Via het Minder Hinder-overleg kunnen de protocolpartners meewerken aan de planning van de werken. Zo wordt de hinder voor de weggebruikers, omwonenden en andere betrokkenen beperkt.

In 2014 zijn de volgende projecten gepland:

- de R0 op de ringrotonde in Strombeek-Bever,
- de E40 tussen Aalter en Sint-Denijs-Westrem,
- de E19 noord tussen Kleine Bareel en Sint-Job: structureel onderhoud en aanleg van een spitsstrook,
- de E19 in Kontich: structureel onderhoud over zes kilometer richting Antwerpen,

- de E403 tussen Wevelgem en Moorsele,
- de E403 tussen Torhout en Lichtervelde richting Kortrijk,
- de E40 tussen Oostduinkerke en Veurne richting Frankrijk,
- de E40 tussen Middelkerke en Nieuwpoort richting Frankrijk,
- de E313tussen Bilzen en Diepenbeek richting Antwerpen.

De afslagstrook van het klaverblad op de E313 voor het verkeer dat van Leuven naar Hasselt rijdt, wordt verlengd tot aan complex 26 bis (Industrie Zolder–Lummen). Daardoor wordt de weefzone ongeveer een kilometer langer, zodat invoegen op de E313 vlotter kan verlopen. Tijdens dezelfde werken wordt op de E313 het asfalt hersteld van Lummen tot Hasselt (richting Luik).

Verlichting

In 2014 wordt een aantal projecten uit 2013 voortgezet:

- de ombouw van kruispunten met gloeilampen naar LED-lampen,
- de vervanging van verouderde betonpalen door metalen palen,
- de afbouw van het aantal inwendig verlichte borden,
- de ombouw van hoogspanningscabines naar laagspanningscabines,
- de verdere vernieuwing van de verlichting langs de E19.

Daarnaast wordt de verlichting vernieuwd op onder andere de N16 in Temse en de N41 in Aalst.

Winterdienst

Het wegennet tijdens de winterperiode berijdbaar houden, is een kerntaak van AWV. De voorbije winterperiode (2012-2013) waren er herhaalde periodes van aanhoudende of hevige sneeuwval. Naast de dagelijkse weersopvolging en de vele strooidiensten, was ook de doorgedreven communicatie met de burger daarbij erg belangrijk.

Realisaties 2013

AWV heeft bijkomend geïnvesteerd in moderne gps-gestuurde strooiers en de uitbreiding van het aantal sneeuwschoppen. De gps-gestuurde strooiers maken het mogelijk om veiliger en accurater te werken. Met de uitbreiding van het arsenaal sneeuwschoppen kan het weggennet sneller en efficiënter sneeuwvrij worden gemaakt.

In 2012-2013 is nog meer aandacht besteed aan het sneeuwvrij maken van de fietspaden. Het aantal trajecten is opgedreven en het aanvangsuur van de gladheidsbestrijding op fietspaden wordt zoveel mogelijk afgestemd op het begin van het fietsverkeer. De vorige winterperiodes zijn de aanliggende fietspaden mee behandeld door de strooiers op de weg. Door verschillende aanliggende trajecten nu op te nemen in de fietspadroutes, slagen we erin om ook deze fietspaden beter sneeuw- en ijsvrij te houden.

Er zijn prioritaire strooi- en ruimingsroutes vastgelegd, zodat in geval van zoutschaarste of dreigende blokkering van het verkeer snel kan worden ingegrepen op de belangrijkste verbindingsassen.

Voor het winteractieprotocol leveren de wegendistricten, die de winterdienst op het terrein uitvoeren, informatie aan het winterteam. Dat team heeft samen met de communicatieverantwoordelijke uitgebreide informatie doorgegeven aan de pers en de burgers. Er zijn onder meer persberichten verspreid die de weggebruikers waarschuwden voor mogelijk gevaarlijke situaties.

Te realiseren 2014

Om de dienstverlening nog efficiënter te maken, wordt opnieuw geïnvesteerd in bijkomende gps-gestuurde strooiers. Het aantal sneeuwschoppen wordt verder opgedreven. Om de acties nog beter te kunnen plannen, worden de eerste stappen gezet naar cameramonitoring van de wegen. Op strategisch gekozen plaatsen komen er infraroodcamera's die de toestand van het wegdek bewaken. Die informatie wordt doorgegeven

aan de wegendistricten, waardoor het personeel efficiënter kan worden ingezet. Ook de bijkomende aanschap van pekelstrooiers voor fietspaden wordt gepland.

AWV heeft een bouwvergunning en milieuvergunning aangevraagd voor de bouw van een eigen zoutloods. Beide vergunningen worden in november 2013 verwacht, waarna de bouw kan starten. De zoutloods zou dan operationeel zijn in de winterperiode 2014-2015. In de winterperiode 2013-2014 zal AWV een loods huren.

Investeringen voor materieel voor de winterdienst hebben betrekking op het artikelnummer MD0/1MH-E-2-B/WT. De kosten voor de uitvoering van de winterdienst (zoals de aankoop van smeltmiddelen en de betaling van aannemers die in onze opdracht uitrijden) hebben een impact op het artikelnummer MD0/1MH-E-2-A/WT.

Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links

Realisaties 2013

Missing links Via-Invest (PPS)

Voor een uitgebreide stand van zaken van de PPS-projecten en de overige projecten van het Masterplan 2020 verwijzen we naar de betreffende rapportage aan het Vlaams Parlement.

De werken om de R4-zuid in Gent door te trekken, zijn in uitvoering. De nieuwe rotonde aan de op- en afrit van het UZ is in gebruik genomen en de tuibrug over de Ringvaart is op zijn plaats geschoven. Ook de overige kunstwerken zijn verder afgewerkt: een autobrug en een fietsbrug over het Scheldekanaal, een brug over de Tijarm, een tunnel onder de Hundelgemsesteenweg en een tunnel in de verkeerswisselaar R4-E40.

Het plan-MER voor de N60 in Ronse is op 10 januari 2013 ingediend bij de bevoegde instantie. Op 10 juni 2013 werd het goedgekeurd. In 2013 is de opmaak van het GRUP gestart met een plenaire vergadering op 15 juli 2013. Parallel worden het DBFM-bestek en het project-MER opgemaakt.

Het project A11 in Brugge legt een verbinding tussen de gewestwegen N49 in Knokke (Westkapelle) en N31 in Brugge via een nieuw aan te leggen autosnelweg. De nieuwe weg vormt de zuidelijke begrenzing van de achterhaven van Zeebrugge.Het consortium Via Brugge is op 21 december 2012 aangeduid als voorkeursbieder.De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning is ingediend op 08 mei 2013. Financial Close is gepland voor eind 2013, begin 2014.

De aanleg van de Kempische Noord-Zuidverbinding zit op schema en wordt afgewerkt in 2014.

De Raad van State heeft het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan vernietigd voor de omleidingsweg Noord-Zuid Limburg N74. In het najaar 2013 zal het hernieuwde Plan-MER worden afgerond.

Andere missing links

Het project van de R11/R11bis moet prioritair worden aangepakt om de leefbaarheid van de dichtbevolkte zuid-oostrand van Antwerpen te verbeteren. Voor de gedetailleerde stand van zaken verwijzen we naar de voortgangsrapportage van het Masterplan 2020. In een eerste deelproject wordt de weg aan de luchthaven van Antwerpen ondertunneld. De tunnelconstructie is ontworpen in afstemming met het streefbeeld voor de R11/R11is dat momenteel wordt opgemaakt. De werken zijn gestart op 5 mei 2013.

De studieopdracht voor de opmaak van het Plan-MER R11bis en A102 is in juni 2013 aanbesteed.

Omdat er al een reservatiezone beschikbaar is voor de verbindingsweg tussen de N1 en N171 in Edegem/Kontich kon de opmaak van een project-MER in 2013 al beginnen. Het project-MER zal enkele overlappende scenario’s meenemen rond een mogelijke tramverlenging naar Kontich.

De A12 Boom-Brussel wordt omgebouwd tot een snelweg. De nodige grondonderzoeken zijn uitgevoerd en de voorkeursvariant voor de bouw van een op- en afrittencomplex in Meise-Westrode wordt verder uitgewerkt. Een grondige studie van de ruimtelijke impact en van de mogelijke alternatieven vormen de basis voor het project-MER. Het project-MER om de A12 Boom-Brussel in Meise om te bouwen tot autosnelweg, is in 2013 opgestart.

Voor de optimalisatie van de R0 is in 2013 de strategische MER-studie en de MKBA afgerond. Het project kan in aanmerking kunnen komen voor PPS-financiering. Die piste wordt verder uitgewerkt in

samenwerking met Via-Invest. Een voorstel van beslissing hiertoe zal voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering.

De A8/N203a in Halle moet worden omgevormd tot een volwaardige autosnelweg. De Plan-MER-procedure wordt uitgevoerd samen met de MER-procedure van de provincie Vlaams-Brabant voor het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied rond Halle. Begin 2013 is het voorontwerp voor het volledige tracé afgewerkt, in samenwerking met de stad Halle. In 2013 wordt ook de dienstenopdracht voor de opmaak van een project-MER aanbesteed. Ondersteunende onderzoeken als grond- en geluidsstudies worden verder uitgevoerd.

Voor het omvormen van de N49 tot een autosnelweg (van Westkapelle tot Zelzate) is de aanleg begonnen van ventwegen op het grondgebied Damme. Het MER schrijft een aantal ingrepen voor alvorens de N49 wordt omgevormd tot autosnelweg. Begin 2013 zijn twee studies opgestart:

- een haalbaarheidsstudie en Plan-MER voor de ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Vredestraat in Damme. De studie onderzoekt ook de alternatieven voor de kruising van de parallelweg met de Damse Vaart,
- de studie van het concept, het ontwerp en het uiteindelijke aanbestedingsdossier voor de ingrepen aan het Schipdonk- en Leopoldkanaal. Het gaat onder andere om nieuwe bruggen over het Schipdonk- en Leopoldkanaal (zowel voor de hoofdweg als voor de parallelweg), een tracéaanpassing om een snelheidsverhoging tot 120 km per uur mogelijk te maken, en een tunnel voor lokaal verkeer tussen Sint-Rita en Middelburg.

De werken voor het kruispunt van de N31 Brugge-Zeebrugge met de Chartreuseweg zijn gestart in het voorjaar van 2013. De werken zullen (afhankelijk van de weersomstandigheden) in het najaar van 2013 of het voorjaar van 2014 afgewerkt zijn.Het dossier voor het kruispunt van de N31 met de Bevrijdingslaan is in voorbereiding. Gelijktijdig wordt het ontwerp opgemaakt voor een fietsverbinding van Sint-Andries naar het AZ Sint-Jan, zodat beide dossiers mogelijk samen kunnen worden aanbesteed. Het dossier voor de bouw van een Hollands complex langs de N31 in Zwankendamme is in voorbereiding. De aanbesteding is gepland in 2014. Aan dat project is de beveiliging van het fietspad richting Zeebrugge gekoppeld.

Op de R4-oost in de buurt van Gent is een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd tussen de Langerbruggestraat en Slotendries. Op dit laatste kruispunt is een fietsbrug over de Kennedylaan gebouwd. Ter hoogte van het kruispunt met de Energiestraat is een tweede ontsluiting gerealiseerd voor de industriezone Hulsdonk. In dat project zijn ook drie onbeveiligde doorsteken in de middenberm gesloten. De ombouw van het knooppunt 4 is gestart: de verkeerslichten aan de zuidelijke op- en afrit van de E34 worden vervangen door een rotonde met fietstunnels. Voor het knooppunt 8, het Hollands complex aan de Langerbruggestraat, is de bouwvergunning afgeleverd. Er loopt een studie voor de plaatsing van geluidswerende schermen in Oostakker en Sint-Kruis-Winkel.

Op de R4-west is een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd tussen de Drogenbroodstraat en de Langerbrugsestraat. Voor het knooppunt 2, het Hollands complex voor de ontsluiting van het industrieterrein Rieme-noord, is de bouwvergunning afgeleverd. Voor de verdere ombouw van de E34 wordt in 2013 vooral voorbereidend studiewerk geleverd.

- De ontwerpstudies voor de brug ter hoogte van de Stroomstraat in Assenede, en voor de brug aan de Stoepestraat N448 in Assenede worden gedetailleerd uitgewerkt. De onteigeningsprocedures worden opgestart.
- Voor het op- en afrittencomplex in Kaprijke ter hoogte van de Vaartstraat N456 is de MER-studie lopende. In 2014 start de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).
- Voor de nieuwe parallelle ontsluitingsweg ten zuiden van de N49 in Balgerhoeke is het ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt.
- De nodige onteigeningen en de vergunningsaanvraag voor de bouw van een tunnel onder de N49 ter hoogte van Balgerhoeke zijn opgestart. Het project zal in 2014 worden aanbesteed en uitgevoerd.
- Voor de ombouw van de N49 op het grondgebied van Maldegem is begin 2013 de studie opgestart van de bochtaanpassing van de N49, de aanleg van parallelle ontsluitingswegen, en de bruggen of

tunnels ter vervanging van de huidige gelijkvloerse kruispunten tussen de aansluiting met de N489 en het tweelingkanaal.

Uitbreiding aantal missing links

De mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering *Alternatieve Financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen – voorstel van projecten Via-Invest (VR 2013 0102 MED.0045)* somt een aantal projecten op die voor een PPS-constructie in aanmerking komen.

De Vlaamse Regering gaf de NV Via-Invest de opdracht om voor die projectfiches de volgende stappen en timing uit te werken, en advies te vragen aan het Vlaams Kenniscentrum PPS. Op basis daarvan moest Via-Invest een nota voorbereiden voor de Vlaamse Regering, met een voorstel van aanpak om de 750 miljoen euro investeringsruimte in te vullen.

Via-Invest werkte in een eerste nota 5 projecten verder uit, in samenwerking met de agentschappen nv De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal NV, het Agentschap Wegen en Verkeer en de Participatiemaatschappij Vlaanderen:

- het verhogen van de bruggen over Albertkanaal,
- de optimalisatie van het noordelijk deel van de R0 – zone Zaventem,
- de ombouw van R4-oost en R4-west tot primaire wegen,
- de omvorming en optimalisatie van de N8 Veurne-Ieper.
- Traverse Brugge: Dammepoortsluis en Steenbruggebrug

Een voorstel van beslissing over de evaluatie door de PPS kenniscel en voorstel van aanpak zal aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. In functie van de beschikbare middelen zal een keuze gemaakt welke projecten verder uitgewerkt kunnen worden.

Oosterweelverbinding

Voor de uitgebreide stand van zaken van de Oosterweelverbinding verwijzen we naar de voortgangsrapportage over het Masterplan 2020 in het Vlaams Parlement.

<u>Te realiseren 2014</u>

Missing links Via-Invest (PPS)

In het project voor de R4-zuid moeten begin 2014 alle werken ten westen van het Scheldekanaal gerealiseerd zijn: de doortrekking van de R4 tot aan het Scheldekanaal, inclusief de nieuwe oeververbinding tussen binnen- en buitenring. Uiterlijk eind oktober 2014 moet het volledige project af zijn.

In 2014 zal het GRUP voor de N60 definitief worden vastgesteld. Het bestek (eerste fase) zal op de markt worden gebracht. Het project-MER wordt afgewerkt. De start van de werken voor de A11 start ten laatste in het voorjaar van 2014. De infrastructuur voor de Kempische Noord-Zuidverbinding is normaal medio 2014 beschikbaar.

Afhankelijk van de uitkomst van het hernieuwde Plan-MER voor Noord-Zuid Limburg N74 zullen de volgende stappen in het project worden vastgelegd. De aanbesteding van de werken is uitgesteld.

Andere missing links

Het project-MER om de A12 Boom-Brussel ter hoogte van Meise om te bouwen tot autosnelweg, wordt in 2014 voortgezet, waarna de opmaak van het definitieve ontwerp kan starten. Het verdere studietraject van de optimalisatie van de R0 zal in functie van de beslissing van de Vlaamse Regering worden voortgezet. Voor de A8 in Halle worden het project-MER en de ontwerpstudie in 2014 verder uitgewerkt. In 2014 wordt voortgewerkt aan de diverse kruispunten op de N31 Brugge–Zeebrugge.

Op de R4-oost zal het knooppunt 4 (zuidelijke op- en afrit van de E34) worden afgewerkt en start de aanleg van het knooppunt 8 (Hollands complex aan de Langerbruggestraat). Bij de ombouw van de R4-west tot primaire weg komen er over een afstand van 1,1 km geluidsschermen (vanaf de Langerbrugsestraat tot

voorbij Elso). Het dossier voor de aanleg van het knooppunt 2 (Hollands complex ter ontsluiting van de industriezone Rieme-Noord) zal klaar worden gemaakt voor aanbesteding.

Oosterweelverbinding

Voor de planning van de Oosterweelverbinding verwijzen we naar de voortgangsrapportages van het Masterplan 2020.

Toeristische functie van de wegen verbeteren

Realisaties 2013

In 2013 zijn in opdracht van AWV en Toerisme Vlaanderen nieuwe toeristische borden ontworpen om langs de Vlaamse autosnelwegen te plaatsen. De opdracht loopt tot na de zomer van 2013. In de tweede helft van 2013 zal AWV een bestek op de markt brengen om de nieuwe toeristische borden te maken en te plaatsen.

Te realiseren 2014

Per provincie wordt een bestelopdracht uitgeschreven voor de plaatsing van de nieuwe toeristische borden.

Minder hinder - optimale planning en afstemming van wegenwerken

De Minder Hinder-inspanningen worden jaarlijks op twee manieren gemeten. De partners van het Protocol Minder Hinder worden permanent bevraagd. Daarnaast worden ook de weggebruikers één keer per jaar bevraagd over de gevoerde communicatie en hun perceptie van wegenwerken.

Realisaties 2013

Het overleg met de protocolpartners van het Minder Hinder-protocol leverde ook in 2013 heel wat nuttige input op. De grote werken op snelwegen zijn in samenspraak met de partners op elkaar afgestemd. Naast het driemaandelijkse protocoloverleg organiseren de verschillende provinciale afdelingen van AWV ook op projectbasis overleg met de verschillende protocolpartners.

De Minder Hinder-toets voor gewestwegen en de Minder Hinder-fiche voor autosnelwegen zijn geëvalueerd en zullen op basis van de resultaten worden bijgestuurd. Beide instrumenten zorgen ervoor dat elke projectverantwoordelijke van AWV van bij het concept van een project de hinder voor de weggebruiker probeert te beperken. AWV heeft de principes vastgelegd in een dienstorder. In het najaar van 2013 worden opleidingen rond Minder Hinder georganiseerd zodat alle projectverantwoordelijken nogmaals gewezen worden op het belang ervan.

Voorbeelden van Minder Hinder-planning zijn de werf op de E40 tussen Sint-Denijs-Westrem en Aalter in de richting van de kust (met een zeer korte uitvoeringstermijn van nog geen maand voor 16,5 km asfalt) en de werf op de E17 tussen Waregem en Nazareth in de richting van Antwerpen. Op de E17 werden de werken uitgevoerd in de minder drukke zomermaanden, in een zeer korte uitvoeringsperiode (nog geen drie maanden voor 11 km beton). Andere Minder Hinder-maatregelen waren zichtschermen (tegen kijkfiles) en een dynamisch filedetectiesysteem om kop–staartaanrijdingen te vermijden.

Ook in 2013 voerde AWV een grote communicatiecampagne om de weggebruikers op de hoogte te brengen van de geplande werven. De campagne bereikte meer dan 50% van de weggebruikers. Meer dan 60% van de bereikte weggebruikers geven aan dat ze hun verplaatsingsgedrag zullen aanpassen na het zien van de campagne.

Om weggebruikers op het terrein nog beter en eenvormiger te informeren, lanceerde AWV een dienstorder met richtlijnen voor werfcommunicatie. Zowel voor vaste werfborden als voor dynamische borden en tekstkarren is een aantal standaardboodschappen en richtlijnen vastgelegd.

De contracten voor de bereikbaarheidsadviseurs zijn in 2012 vernieuwd en heraanbesteed. In 2013 gingen de nieuwe contracten van start. Nieuw is dat zowel wordt gecommuniceerd met de omwonenden als met de handelaars in de buurt. In het najaar van 2013 wordt de nieuwe manier van werken geëvalueerd en kunnen de contracten met een jaar worden verlengd.

In het voorjaar van 2013 ging het Coördinatiepunt Wegenwerken (CPW) op in het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD). De bestaande website is nu een kijkvenster op de GIPOD-gegevens. Gebruikers van de website kunnen ook gegevens bekijken van nutsmaatschappijen, De Lijn, manifestaties, enzovoort. Een juridische werkgroep bereidde in 2013 de decretale verankering van het GIPOD voor. Een voorontwerp van decreet wordt nog in 2013 aan de Vlaamse Regering voorgelegd.

Ook het hakhoutbeheer van AWV kan voor hinder zorgen bij omwonenden. AWV werkte in 2013 een communicatieplan uit om weggebruikers en omwonenden tijdig en correct te informeren over het doel en de gevolgen van het hakhoutbeheer, met onder meer een speciale webpagina, een folder, een bewonersbrief en borden langs de weg (zie ook hoofdstuk3.4.1).

Te realiseren 2014

Voor de werken op autosnelwegen zullen AWV en de verschillende protocolpartners opnieuw grondig overleg plegen om tot een goede afstemming van de werken te komen. Onder meer de werf op de E40 tussen Aalter en Sint-Denijs-Westrem zal doordacht worden ingepland, in coördinatie met werken in andere provinciale afdelingen. Er komt opnieuw een mediacampagne om de weggebruikers te informeren over de werken. Die campagne houdt rekening met de evaluaties van de drie vorige campagnes.

In 2014 werkt AWV aan een vernieuwde website. De website wordt ook beschikbaar gemaakt voor mobiele apparaten, en de rubriek met werfinformatie wordt uitgebreid. De website zal na de vernieuwing een overzicht bieden van de meeste wegenwerken op gewestwegen die binnen 30 dagen van start gaan. Bezoekers krijgen de mogelijkheid om zich in te schrijven voor een mailing die hen op de hoogte brengt van geplande werken op hun dagelijkse route. Ze kunnen ook *in real time* nagaan of er werken bezig zijn of gepland worden op hun route.

AWV werkt verder aan een geïntegreerde aanpak voor sociale media. In 2013 is het landschap van de sociale media grondig onderzocht en zijn er verschillende testcases opgezet en geëvalueerd. In 2014 zal het resultaat worden vertaald naar een sociale-mediastrategie.

In 2014 zal het resultaat van dit onderzoek worden vertaald naar een aanpassing van de sociale-mediastrategie van het agentschap aan de eigen wensen en noden maar ook aan die van de burger.

Ook bij de uitvoering van grote openbaar vervoerprojecten (vb. Brabo 2 of Spartacus) zal voorzien worden in een begeleidend minder hinder programma.Nevenbedrijven

Realisaties 2013

In 2012 zijn de douanegebouwen aan de grensovergangen van de E34 in Postel verkocht. In 2013 zijn de herinrichtingswerken in de richting van Nederland voltooid. Voor de concessie E313/E34 in Ranst (Q8) zijn tijdens het Plan-MER voor de herinrichting van de E313 tussen Antwerpen en Ranst ook de langetermijnnoden van de concessie in kaart gebracht. De conclusie is dat de noden kunnen worden opgevangen binnen de grenzen van het huidige concessieterrein en dat geen nieuwe gewestplanwijzigingen noodzakelijk zijn.

Langs de E40 in Wetteren is de dienstenzone aan beide zijden volledig heraangelegd door de concessiehouder. In Drongen (E40) en Minderhout (richting Breda) heeft de concessiehouder de werken opgestart. Ze zullen eind 2013 voltooid zijn. De herinrichting van de dienstenzones in Gierle en Vorselaar (E34) is voorzien in de nieuwe concessie die eind 2013 wordt toegekend.

Te realiseren 2014

De concessiehouders zullen de zones in Zolder (E314) en Kalken (E17) in 2014 volledig opnieuw aanleggen.

2.1.2 Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken

Meer fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) als uitgangspunt

Het derde rollende meerjarenprogramma voor fietsinvesteringen, het Integraal Fietsinvesteringsprogramma (IFI) 2013-2015, is afgestemd op de subsidieprojecten van het Departement MOW en de goedgekeurde investeringsprogramma's van het Agentschap Wegen en Verkeer, Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, en De Lijn. Een rollend meerjarenprogramma over een periode van drie jaar geeft meer zekerheid over toekomstige investeringen waardoor de voorbereidingen (onder meer onteigeningen) sneller kunnen beginnen en de beschikbare kredieten effectief worden benut.

De voorbije jaren zijn er dankzij het integrale en geïntegreerde fiets(paden)beleid jaarlijks gemiddeld ongeveer 200 km nieuwe of vernieuwde fietspaden langs gewestwegen bijgekomen. Met de gemeentewegen en waterwegen erbij gaat het om gemiddeld 350 km per jaar. Alle nieuwe fietspaden voldoen maximaal aan het Vademecum Fietsvoorzieningen. Nieuwe fietspaden buiten de bebouwde kom zijn afgescheiden van de rijweg, binnen de bebouwde kom worden ze verhoogd aanliggend aangelegd. De nieuwe fietspaden zijn ook breder en vlotter berijdbaar. Langs de gewestwegen zijn de laatste vijf jaar in totaal bijna 1000 km nieuwe en vernieuwde fietspaden aangelegd. Er is een historische achterstand in te halen en daarom zetten we de inspanningen onverminderd verder. Tegen 2015 moet 50% van de fietspaden langs gewestwegen beantwoorden aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Realisaties 2013

In 2013 heeft het Vlaamse Gewest opnieuw meer fietspaden aangepast of aangelegd. Gemeenten blijven nog altijd een belangrijke partner om een aaneensluitend coherent fietsnetwerk te creëren. AWV heeft zelf extra initiatieven genomen om fietspaden aan te leggen langs gewestwegen. Het zwaartepunt voor gemeenten ligt bijgevolg op Fietsfondsprojecten langs gemeentewegen. In maart 2013 trad een administratief vereenvoudigde subsidieregeling in werking. Gemeenten kunnen zo, dankzij medefinanciering van de Vlaamse overheid en de provincies, sneller fietspaden op hun eigen wegennet aanleggen. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn te vinden op www.mobielvlaanderen.be/ifi.

Sinds september 2013 wordt in Antwerpen het Singelfietspad heraangelegd. Het wordt een breed fietspad met veiliger oversteekvoorzieningen voor zwakke weggebruikers.

Bij de heraanleg van de N419 in Zwijndrecht is een fietstunnel gebouwd onder de gewestweg, als onderdeel van het bovenlokaal fietsroutenetwerk. Daardoor zal de gewestweg later niet opnieuw onderbroken moeten worden.

Langs de N290 in Merchtem is een vrijliggend fietspad aangelegd tijdens de werken voor structureel onderhoud. Tussen de N7 en de grens met Waals-Brabant leggen we langs de Hondzochtsesteenweg (N224) fietspaden aan. De heraanleg van de fietspaden op de N223 Tienen-Tielt-Winge van de Helstraat (Binkom, Lubbeek) tot de Waterstraat is gestart.

De fietstunnel onder de N391 in Zwevegem vormt een belangrijke schakel in de fietssnelweg tussen Kortrijk en Zwevegem. Het vrijliggend dubbelrichtingsfietspad langs de N9 vanaf het kruispunt met de Sint-Pietersmolenstraat in Brugge tot het kruispunt met de N307 in Zuienkerke (Meetkerke), wordt dit jaar afgewerkt. Langs de N364 in Lo-Reninge wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd tussen de grens met Diksmuide en Lo. Voorts zijn langs de Kemmelstraat (N331) in Heuvelland deels dubbelrichtingsfietspaden, deels aanliggende eenrichtingsfietspaden aangelegd.

In april 2013 is de aanleg gestart van een vrijliggend fietspad langs de Torhoutsesteenweg (N33) in Oostende, vanaf het kruispunt met de N369 tot aan de Kalsijdebrug op het grondgebied van Gistel. Tegelijk komt er een fietstunnel in het talud van de Kalsijdebrug, zodat fietsers de N33 veilig kunnen kruisen.

Langs de N452 Grenadierslaan in Gavere is deels een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad en deels een zone met fietssuggestiestroken aangelegd. Ook langs de Olsensesteenweg (N459) in Kruishoutem is deels een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad en deels een eenrichtingsfietspad (aanliggend verhoogd) gerealiseerd.

Er zijn nieuwe eenrichtingsfietspaden gebouwd langs de N485 in Beveren (Haasdonk) en ongeveer 1 km vrijliggend dubbelrichtingsfietspad langs de volledig nieuwe weg R41 (westelijke tangent).

In Bree zijn de vrijliggende fietspaden langs de Peerderbaan (N73) geopend. In Sint-Truiden is de aanleg begonnen van 6 kilometer fietspad van Sint-Truiden naar Gingelom. In 2008 werd de Naamsesteenweg (N80) nog uitgeroepen tot de minst fietsvriendelijke weg in Vlaanderen. Dit jaar verdwijnt deze onveilige weg voor fietsers voorgoed van de lijst. Op de N75 in As wordt een fietsersbrug geplaatst.

Via investeringen in de aanleg en het onderhoud van jaagpaden en de bouw van specifieke fiets- en voetgangersbruggen, hebben de waterwegbeheerders een belangrijke bijdrage geleverd aan de uitbouw en de kwaliteit van fietsverbindingen die onder meer deel uitmaken van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. Voor concrete realisaties langs de waterwegen verwijzen we naar het item hieronder: *De kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen verhogen*.

Te realiseren 2014

De projecten uit het meerjareninvesteringsprogramma IFI worden jaar na jaar uitgevoerd. In 2014 wordt volgens de gangbare principes van een rollend meerjarenprogramma, een bijgesteld IFI 2014-2016 opgesteld. Dat heeft impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT. De concrete projecten voor 2014 zijn te vinden op www.mobielvlaanderen.be/ifi. Het gaat onder meer om:

Onder de Boudewijnlaan in Leuven (N264) wordt een fietstunnel aangelegd. De aanleg van vrijliggende fietspaden op de N223 tussen de Groenstraat en de N2 zal gelijktijdig plaatsvinden met de inrichting van het gevaarlijk kruispunt van de N223 met de Roeselberg en de Kasteeldreef. In Opwijk wordt een fietstunnel gebouwd onder de N47.

Aanleg van eenrichtingsfietspaden en heraanleg rijweg van de Noordlaan tot Wijnendale langs de N33 te Torhout, de aanleg van een fietstunnel ter hoogte van de Briekestraat langs de N38 te Ieper en aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de Marquettestraat langs de N36.

In een project waarbij drie gevaarlijke punten op de Westerring worden weggewerkt, komt er in 2014 een fietsersbrug in Genk. Het kruispunt van de Westerring met de Europalaan wordt geoptimaliseerd. Ter hoogte van de Nieuwe Kuilenweg komt een conflictvrije oplossing met een Hollands complex: de Westerring zal over de Nieuwe Kuilenweg gaan en er komen op- en afritten van de Westerring naar de Nieuwe Kuilenweg.

Voor de projecten langs waterwegen verwijzen we naar het item hieronder: *De kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen verhogen.*

De kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen verhogen

Om de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verhogen, moeten nieuwe fietspaden altijd worden aangelegd conform de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen. Het streefdoel is dat tegen 2015 minstens de helft van alle fietspaden langs gewestwegen conform deze richtlijnen zijn.

Deze legislatuur is het doel een gemiddelde investering van 100 miljoen euro per jaar in fietsinfrastructuur. Gemeenten krijgen extra ondersteuning, in functie van de onteigeningen, om fietspaden langs gewestwegen (oude modules 13) versneld aan te leggen.

De nieuwe subsidieregeling zal ervoor zorgen dat de opgebouwde reserves voor de uitbetaling van subsidies voor fietspaden niet verder zullen aangroeien. Vroeger werd de subsidie voor de aanleg van een fietspad al vroeg vastgelegd op basis van een goedgekeurde projectnota met voorontwerp en raming. Het geld werd vervolgens voor jaren geblokkeerd, tot bij de start van de werken. Nu geldt een nieuwe regeling waarbij de subsidie voor de aanleg van het fietspad wordt vastgelegd na de gunning van de werken.

Bovendien zorgt de aanpassing aan het Mobiliteitsdecreet en het bijbehorende besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 voor een procedurele versnelling. Als er binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie een consensus is over hoe het fietspad moet worden aangelegd, hoeft men het dossier geen tweede keer te bespreken in de Regionale Mobiliteitscommissie. Ook wordt het gebruik van

een unieke verantwoordingsnota aangemoedigd, wat de procedure inkort. Dat alles zorgt ervoor dat fietspaden in de toekomst sneller gerealiseerd zullen worden.

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) wordt versneld uitgebouwd. Ongeveer 35% (4.123 km) ligt op gewestwegen en 65% (7.963 km) op gemeentewegen.Momenteel is 32% van de fietspaden op het BFF conform de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

In 2013 worden de fietspaden langs gewestwegen opnieuw geïnspecteerd. Voor de eerste keer gebeurt dat volledig digitaal met behulp van de IIR-tablets en de Elisa-toepassing.

Er is een fietspadprofilometer aangekocht. De levering is voorzien in het najaar van 2013. Het toestel controleert de vlakheid van fietspaden. Het zal worden gebruikt om te kijken of de contractuele normen worden gehaald (conform de eisen van het Standaardbestek 250). Het zal ook systematisch worden ingezet om alle bestaande fietspaden te controleren.

Met ondersteuning van het departement MOW heeft de Fietsersbond in 11 deelnemende gemeenten kwaliteitsaudits uitgevoerd van de fietspaden. Daarbij werden vernieuwde meetfietsen (versie 3) gebruikt, met ook één elektrische fiets. Het meetfietsproject werd gepresenteerd op het Belgisch Wegencongres in Luik (11-13 september 2013).

Het Meldpunt Fietspaden registreerde in 2012 2.207 meldingen. In 79,4% van de gevallen volgde een reactie van de wegbeheerder (gemeenten en AWV) via het meldpunt. Op 20 augustus 2013 waren 804 meldingen op gewestwegen geregistreerd. De werking van het Meldpunt Fietspaden wordt in het voorjaar van 2014 uitgebreid. Er komt een vereenvoudigde applicatie om meldingen met een smartphone te kunnen doorsturen.

Dankzij de jaarlijkse investeringen in het rollend meerjarenprogramma IFI en de bijbehorende virtuele ‘Fietspot’, heb ik op een planmatige wijze de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk versneld. De aandacht ging uit naar het wegwerken van missing links in het netwerk, en naar de staat van de fietspaden. Met de tweejaarlijkse uitgebreide rapportering konden we de werken gestructureerd opvolgen. Dankzij de algemene hervorming van het lokaal mobiliteitsbeleid is meer soepelheid ingebouwd en is maatwerk mogelijk. Daardoor worden de krachten van de verschillende partners op een eenvoudige en juridisch correcte wijze gebundeld.

<u>Realisaties 2013</u>

Net als de vorige jaren hebben de fietspaden een gerichte schoonmaakbeurt gekregen tijdens de actie lenteschoonmaak en bij de start van het nieuwe schooljaar.

Enkele voorbeelden van fietspadprojecten zijn de volgende.

- Half mei 2013 zijn in Brugge de werken gestart om de bestaande fietspaden langs de N31 tussen de Torhoutsesteenweg en de Zandstraat om te vormen tot dubbelrichtingsfietspaden die aansluiten op nieuwe, recent aangelegde dubbelrichtingsfietspaden. Het project past in de uitvoering van het goedgekeurde streefbeeld voor de N31.
- Langs de R4 in Gent zijn tussen de Langerbruggestraat en de Drogenbroodstraat fietspaden aangelegd, volledig gescheiden van de R4.
- De doortocht van Elewijt is in 2013 heringericht. Samen met de doortocht wordt een voldoende breed fietspad aangelegd.
- In Hasselt wordt het kruispunt van de Singel met de Luikersteenweg een stuk veiliger dankzij de bouw van fietstunnels onder het kruispunt.
- Langs de N419 is het fietspad heraangelegd tussen Melsele en Kruibeke. De heraanleg gebeurde samen met het structureel onderhoud van de rijbaan.

<u>Te realiseren 2014</u>

Ook in 2014 wordt een rollend meerjarenprogramma IFI 2014-2016 opgesteld en uitgevoerd.

In 2014 publiceert AWV het nieuwe Fietspadenrapport op basis van de meetcampagne in 2013. Het rapport geeft een overzicht van de staat van de fietspaden en geeft aan in hoeverre ze conform het Vademecum Fietspaden zijn. Een derde deel van het rapport bespreekt de veiligheid voor fietsers op rotondes en aan verkeerslichten. Het rapport is het sluitstuk van de verbeterde opvolging van de fietspadenkwaliteit.

De lenteschoonmaak van de fietspaden en de schoonmaakbeurt bij de start van het nieuwe schooljaar worden herhaald.

Langs de N33 tussen de Vredelaan in Torhout en de Steenstraat in Ichtegem komen er nieuwe afgescheiden eenrichtingsfietspaden. De rijweg wordt heringericht, het rioleringsstelsel wordt gescheiden en de openbare verlichting vernieuwd. Er zijn verbeterde, conforme fietspaden voorzien op de N70 en de N70a in Gent en op de N41 in Hamme. In 2014 zal een belangrijk deel van de Antwerpse Singel R10 worden voorzien van comfortabele, afgeschermde fietspaden. In Hasselt wordt de Stevoortse Kiezel uitgerust met veilige en conforme fietspaden.

In 2014 wordt de samenwerking inzake fietsbeleid versterkt tussen de gemeenten onderling en tussen de Vlaamse overheid, provincies en gemeenten. Er komt een platform voor de uitwisseling van kennis en ervaringen, in samenwerking met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Dit platform – Fietsberaad Vlaanderen -moet de dynamiek rond het (lokale) fietsbeleid verder versterken.

In het voorjaar van 2014 wordt het vierde Vlaamse Fietscongres georganiseerd, waar de oproep tot kandidaturen voor Fietsstad/Fietsgemeente 2015 wordt gelanceerd.

Waterwegen

Realisaties 2013

Langs de Vlaamse waterwegen is ook in 2013 veel geïnvesteerd in een beter en uitgebreider fietsnetwerk. De belangrijkste investeringen zijn de volgende.

- De studie voor de voetgangers- en fietsersbrug over het Zeekanaal Brussel-Schelde in Vilvoorde is opgestart.
- De bouwvergunningsaanvraag voor een nieuwe fietsers- en voetgangsersbrug over de Grote Nete in Hulshout-Houtvenne is ingediend.
- De vervanging van de voetgangers- en fietsersbrug in Wetteren is aanbesteed.
- Het jaagpadenprogramma en het renovatieprogramma van de veersteigers langs de Zeeschelde en haar bijrivieren is voortgezet.
- De structurele renovatie van de steigers en loopbruggen van de Zuiderveren is voortgezet. De aanbesteding voor de herstelling en aanpassing van de toegangsbrug van de vlottende veersteigers in Bazel (fase 1) vond plaats eind 2012. De werken zijn uitgevoerd. De herstelling en aanpassing van de toegangsbruggen van de vlottende veersteigers in Hemiksem en Kruibeke (fase 2 en 3) zijn aanbesteed in 2013.
- De Kraanbrug in Mechelen is gerenoveerd.
- Op de rechteroever van het kanaal Bossuit-Kortrijk wordt een jaagpad aangelegd.
- De studiefase voor een fietsers- en voetgangersbrug over de Bovenschelde in Avelgem is afgerond, net als de werken aan de fietsers- en voetgangersbrug over de IJzer in Alveringem.
- In 2012 is de fietsbrug over de Durme in Lokeren in gebruik genomen. Nu is er ook een jaagpad aangelegd tussen de spoorwegbrug en de Veerstraat, dat op de brug aansluit. Het traject van de fietsbrug in combinatie met de aansluitende jaagpaden werkt een belangrijke missing link weg in het fietsroutenetwerk, in het bijzonder de fietssnelweg Gent-Antwerpen.
- Het jaagpad langs de IJzer tussen Roesbrugge en Stavele is hersteld.
- Er is een fietsers- en voetgangersbrug gebouwd over de Zenne en het kanaal Leuven-Dijle, ter hoogte van het Zennegat in Mechelen.
- In het binnengebied van het GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde zijn dienstwegen aangelegd die fietsers kunnen gebruiken.

- De aanleg van een jaagpad op de rechteroever van de Grote Nete tussen de Hellebrug (Nijlen) en Boektbrug (Nijlen) over een lengte van ca. 5,3 km is aanbesteed in 2013. De bouwvergunning voor het project werd verleend in 2012.
- Waar nodig werd in 2013 het jaagpad hersteld.
  - Het bestek om het jaagpad aan het sluizencomplex in Nieuwpoort-jachthaven te herstellen, is uitgeschreven. Dat is een gezamenlijk project van de stad Nieuwpoort, Aquafin en W&Z.
  - Het jaagpad langs de Dender is hersteld in de omgeving van het veer in Idegem, stroomopwaarts van de brug in Zandbergen, in Okegem, in Liedekerke en in Erembodegem.
  - Langs het kanaal Roeselare-Leie is het jaagpad volledig vernieuwd op het grondgebied van Roeselare en op het grondgebied van Izegem. Er is een nieuwe slijtlaag geplaatst in Izegem en in Ooigem.
  - In Gent is het jaagpad hersteld vanaf de Sint-Lievensviaduct tot de Stropspoorbrug.
  - Het jaagpad tussen de Nieuwpoortsluis en Kortewildebrug in Veurne is hersteld.
  - Langs het Albertkanaal en de Kempense kanalen is de jaagpadverharding vernieuwd op het grondgebied van de gemeenten Bilzen, Zutendaal, Neerpelt, Lanaken en Schoten.

Te realiseren 2014

Met betrekking tot het project Oude Dokken te gent is de renovatie van de kaaimuur Handelsdok Oost intussen voltooid. De renovatie van de kaaimuren van het Houtdok is lopende en zal eind 2014 voltooid zijn. De kaaimuren van het Achterdok Oost zijn ter studie om in het voorjaar van 2014 aanbesteed te worden. De start van de werken aldaar is eveneens in 2014 voorzien. Enkel wat betreft de kaaimuren t.h.v. de Verapaz brug (Handelsdokbrug) dient de stabiliteit nog geëvalueerd te worden op basis van het ontwerp van deze brug. De studieopdracht voor de bouw van de brug en de omgevingsaanleg (= publieke ruimte rond de brug + toekomstige traminfrastructuur waarvoor een gelijktijdige aanleg vereist is) is aanbesteed op 3 september 2013. De bouw van de 2e fiets- en voetgangersbrug over de Oude Dokken kadert in het nieuwe subsidieprogramma Interreg IVa voorzien vanaf 2015.

De bouw van een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de Grote Nete in Hulshout-Houtvenne wordt voorzien voor 2014. De vervanging van de voetgangers- en fietsersbrug in Wetteren wordt uitgevoerd. Het jaagpadenprogramma en het renovatieprogramma van de veersteigers langs de Zeeschelde en haar bijrivieren (onder andere de vervanging van de oude vlotsteigers te Hamme-Driegoten) wordt voortgezet.

De structurele renovatie van de steigers en loopbruggen van de Zuiderveren wordt voortgezet. De toegangsbruggen van de vlottende veersteigers in Hemiksem en Kruibeke (fase 2 & 3) worden hersteld en aangepast in de loop van 2014–2015.

Het jaagpad met openbaar karakter op het kanaal Gent–Oostende tussen de spoorbrug en de brug van Mylle in Brugge, wordt over een afstand van 850 m gerenoveerd. De voetgangers- en fietsersbrug in Deinze zit in de ontwerpfase. Daarna volgt de aanbesteding. Er komt een nieuw jaagpad op de rechteroever van de Leie, stroomafwaarts van de Groeningebrug in Kortrijk.

De bouw start van een fietstunnel in Wielsbeke. Vandaag moeten fietsers die van het jaagpad langs het kanaal Roeselare-Leie komen, een drukke weg oversteken naar het jaagpad langs de Leie. De fietstunnel verbindt de jaagpaden met elkaar zodat fietsers hun traject veilig kunnen verderzetten.

Tussen Aarschot en Langdorp komt er op de rechteroever van de Demer een verhard jaagpad dat deel uitmaakt van het fietsinvesteringsprogramma. Dit is een van de aanpassingswerken die noodzakelijk zijn voor de aanleg van een fietssnelweg tussen Mechelen en Diest.

De aanleg van het jaagpad Grote Nete Hellebrug–Boektbrug is voorzien voor 2014. Het programma wordt voortgezet om de jaagpaden langs het Albertkanaal en de Kempense kanalen te vernieuwen en onderhouden. In het bijzonder zullen onderhoudswerken worden uitgevoerd op het grondgebied van de gemeenten Lommel, Arendonk en Retie.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

Interregionaal beleid

Het fiets-GEN-rapport dat de Vlaamse overheid eind 2012 samen met de Provincie Vlaams-Brabant en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest heeft voorgesteld, bepaalt 15 prioritaire routes die hoogwaardige en kwalitatieve fietsverbindingen moeten vormen in de Vlaamse rand en met de hoofdstad. Ook in 2013 kwam de werkgroep Fiets-GEN van het Vlaams-Brussels ministerieel overleg over interregionale mobiliteit verschillende keren samen. Het doel is om de realisatie van het project uit te werken.

Er zijn 3 prioritaire routes geselecteerd die wegens hun aard en fietserspotentieel voorrang krijgen:

- de Kanaalroute tussen Vilvoorde en Halle,
- de HST-route tussen Kortenberg en Sint-Genesius-Rode via het centrum van Brussel,
- de OMA-B route tussen Opwijk-Merchtem-Asse en Ter Kameren.

Voor de realisatie van de prioritaire Fiets-GEN- routes ondertekenen de drie bovengenoemde partners in het najaar van 2013 een interbestuurlijk akkoord. Voorts wordt gewerkt aan de bekendheid van de routes en het fiets-GEN in het algemeen. Het doel is om meer pendelaars aan te sporen om de fiets te gebruiken in plaats van de auto.

Comodaliteit met het openbaar vervoer

De fiets is een belangrijke schakel in een duurzame mobiliteitsketen en heeft een groot potentieel als voor- en natransportmiddel bij het openbaar vervoer.

Realisaties 2013

We zetten actief in op de comodaliteit van fiets en openbaar vervoer door fietsenstallingen te bouwen aan halteplaatsen van De Lijn. In de beheersovereenkomst van De Lijn is opgenomen dat 95% van de hoofdhaltes tegen 2015 uitgerust moet zijn met een fietsenstalling. De evolutie wordt opgevolgd via de jaarlijkse evaluatie van de beheersovereenkomst.

De Lijn heeft het project Velo in Antwerpen in 2013 ondersteund. De deelfietsen van Velo vormen duidelijk een verlengstuk van het openbaar-vervoeraanbod in Antwerpen.

Het departement MOW organiseerde samen met De Lijn een bevraging van de Blue-bikeabonnees. Uit de resultaten (najaar 2013) zal moeten blijken in hoeverre de deelfietsen de comodaliteit fiets-openbaar vervoer bevorderen en bijdragen tot een duurzamere vervoerswijzekeuze. Het Departement MOW ondersteunt een project van de nv Blue Mobility dat derdebetalersystemen voor Blue-bikegebruik promoot.

Te realiseren 2014

Medio 2013 is het actieprogramma *Transitie naar een professionele netwerkorganisatie, meer connectiviteit als fietsNETwerk* goedgekeurd van FIETSenWERK vzw. Het programma is vooral gericht op het professionaliseren van de bestaande werking. De doelstellingen van het actieprogramma zijn:

- sterke partnerships onderhouden met onder andere de NMBS-Holding, Blue Mobility, De Lijn en de Fietsersbond,
- een nog meer kwalitatieve dienstverlening voor de klanten-gebruikers,
- zuurstof voor de steden en lokale besturen door onder meer een model voor een fietsparkeerbeleid te ontwikkelen,
- duurzaam woon-werkverkeer stimuleren door meer bedrijven ervan te overtuigen om de stap te zetten naar duurzame mobiliteit,

- communicatie.

De centrumsteden willen deelfietsen op een flexibele manier inzetten, bijvoorbeeld bij randparkings, bedrijventerreinen of belangrijke openbaar-vervoerknooppunten. In 2014 moeten de eerste pilootprojecten geconcretiseerd worden in samenwerking met het Agentschap Binnenlands Bestuur (Stedenbeleid).

Trage Wegen

Realisaties 2013

Trage wegen (paden of wegen voor niet-gemotoriseerd verkeer) kunnen een antwoord bieden op een groot aantal typische mobiliteitsnoden en -wensen: verkeersveilige en verkeersleefbare verbindingen voor zachte weggebruikers in dorpen en verstedelijkte gebieden, recreatie (fietsroutenetwerk, wandelnetwerk), enzovoort. De laatste jaren zetten meer en meer gemeenten de stap naar het gebruik van trage wegen: wegjes gaan weer open en worden onderhouden.

Om de versnippering van trage-wegeninformatie tegen te gaan en de effectiviteit van investeringen in trage mobiliteit te kunnen monitoren, is in 2010 het driejarige actieprogramma Kenniscentrum Trage Mobiliteit goedgekeurd. In het derde en laatste jaar van het actieprogramma werd de mogelijkheid nagegaan om op gemeentelijk niveau tot een gemeenschappelijke dataset te komen voor trage wegen, om zo het trage-wegenbeleid te kunnen monitoren.

Vanwege de erg uiteenlopende visies op de eindproducten (een werkinstrument om wegen in kaart te brengen tegenover een geoloket) bleek dat een dergelijke gemeenschappelijke dataset niet voor de hand ligt. Diverse actoren waren wel bereid om de relevante data uit te wisselen. Er is ook een digitaal raadpleegbare catalogus inzake trage mobiliteit gefinaliseerd. Diverse vragen van overheden, verenigingen en particulieren zijn beantwoord.

Voor de financiering van dit actieprogramma werd geput uit het begrotingsartikel MB0/1MF-E-2-A/WT.

Te realiseren 2014

In 2014 zal Trage Wegen vzw, samen met Mobiel21 vzw, steden en gemeenten ertoe aanzetten om cruciale kleine mobiliteitsschakels te realiseren, zoals verkorte doorsteken naar stations, fietsverbindingen onder gebouwen of fietsstraten. Ze worden er ook toe aangezet om de netwerken van trage wegen te integreren in de wegencategorisering. Dit past in het mobiliteitsproject ter promotie van slimme mobiliteitsschakels.

2.1.3 Het openbaar-vervoernetwerk verder uitbouwen

Tram- of lightrailprojecten in alle Vlaamse provincies

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (tweede herziening) wil netwerken uitbouwen voor het voorstedelijk collectief vervoer, om zo de verkeersdruk op de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden op te vangen.

Realisaties 2013

Antwerpen

Tegen 2020 moet de helft van alle verplaatsingen in de Antwerpse agglomeratie met het openbaar vervoer, de fiets of te voet gebeuren. Daarom investeert de Vlaamse Regering in een vlotte en duurzame bereikbaarheid van Antwerpen. Er is een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd voor 8 tramlijnen. Daarbij werd er nagegaan of de maatschappelijke baten van de eventuele tramlijn(verlenging)en zouden opwegen tegen de kosten. Het resultaat was in alle gevallen positief. De volgende tramlijnen werden onderzocht:

- Zwijndrecht–Beveren,
- Hoboken, Schoonselhof-Hemiksem-Noord,
- Antwerpen, Zuidstation-Antwerpen Olympiade-Wilrijk Universiteitsplein,
- Wommelgem P+R-Ranst P+R,

- Wijnegem Krabbershoek–Schilde,
- Mortsel Gemeenteplein-Kontich P+R,
- Deurne Te Boelaerpark-Borsbeek dorp,
- Deurne Silsburg-Wommelgem Hulgenrode.

Uit de bovenstaande lijst zijn 3 tramlijnen gekozen die prioritair zullen worden uitgewerkt:
- Zwijndrecht-Beveren: tram 3 wordt vanaf de P+R in Melsele doorgetrokken naar Beveren (ca. 4,5 km),
- Antwerpen zuidstation-Antwerpen Olympiade-Wilrijk Universiteitsplein: vanaf het Olympiadekruispunt wordt de tram verlengd naar het Universiteitsplein in Wilrijk (ca. 3,5 km),
- Mortsel Gemeenteplein-Kontich P+R: tram 7 wordt vanaf het Gemeenteplein verlengd naar de P+R in Kontich (ca. 5,5 km).

Bij de selectie werd rekening gehouden met de lopende tramprojecten Brabo II en Livan I, het maatschappelijk draagvlak en de mogelijke interferentie met andere grote infrastructuurwerken in de Antwerpse regio. Op 11 oktober 2013 keurde de Vlaamse regering de biedingsleidraad en de erkenning van Brabo 2 als PPS-project goed, zodat de offertefase kan worden opgestart.

In 2013 is het project Livan I gestart met de ingebruikname van de premetro onder de Turnhoutsebaan in Antwerpen en de aanleg van een antenne naar Wommelgem P+R langs de E34/E313.

Limburg

Het dossier Spartacus lijn 1 Hasselt–Maastricht zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Voor sneltramlijn 2 is de plan-MER-studie afgerond. Er volgde een consultatieronde bij de gemeenten om tot een gedragen tracékeuze te komen.Op 11 oktober 2013 keurde de Vlaamse regering de biedingsleidraad en de erkenning van Spartacus lijn 1 Hasselt-Maastricht als PPS-project goed, zodat de kan offertefase worden opgestart.

De Plan-MER-procedure voor de verbinding Hasselt–Neerpelt–Lommel, met zowel de optie lightrail (sneltram) als lighttrain (trein), is lopende. Het ontwerp-MER wordt in het najaar van 2013 opgeleverd.

Oost-Vlaanderen

In 2013 zijn de werken aanbesteed voor de heraanleg van de N9 Brusselsesteenweg in Gent. Het project voorziet een vrije trambaan stadinwaarts, inclusief de vernieuwing van twee bruggen. De werken voor de tramverlenging naar Zwijnaarde starten in 2013. In een eerste fase worden bruggen en eindpunten gerealiseerd (allemaal buiten de wegenis).

Het Project-MER voor de vertramming van lijn 3 wordt in 2013 verder met de stad Gent uitgewerkt. De kennisgevingsnota van het Project-MER voor de vertramming van de lijnenbundel 7 (Sint-Denijs-Westrem–Gent Sint-Pieters–Zuid–Dampoort) wordt in het najaar gepubliceerd. Het afronden en opleveren van het project-MER staat gepland voor eind 2014.

Vlaams-Brabant

Voor de provincie Vlaams-Brabant werden de volgende tramprojecten onderzocht:
- Boom–Willebroek–Londerzeel–Brussel,
- Ninove/Gooik–Dilbeek–Brussel,
- Heist-op-den-Berg–Haacht–Zaventem Luchthaven–Brussel,
- Tangentiële verbinding Rand Brussel: Jette–Heizel–Vilvoorde–Zaventem Luchthaven–Kraainem-Tervuren.

Op 17 mei 2013 werden de MKBA-resultaten aan de Vlaamse Regering meegedeeld. De MKBA-methode die De Lijn heeft gebruikt, is afgestemd op de standaardmethodiek voor transportprojecten die het Departement MOW gebruikt. Het expertbureau Rebel heeft de door De Lijn gebruikte methodiek gevalideerd.

Uit de cijfers van de MKBA blijkt dat de vertakkingen van Haacht naar Heist-op-den-Berg en van Eizeringen naar Leerbeek MKBA-scores hebben die lager zijn dan 1. Ze hebben onvoldoende potentieel en

de tram kan er te weinig snelheid halen. Deze vertakkingen zullen daarom niet langer worden onderzocht als mogelijke tramexploitatie.

Voor de andere verbindingen blijken de maatschappelijke baten hoger te liggen dan de kosten. Ze zullen verder als tramverbinding worden onderzocht. In een gefaseerde aanpak vormen 3 deeltrajecten de kern om prioriteit te krijgen voor realisatie :

- het noordelijk deel van de ringtram tussen Jette en Zaventem,
- de lijn tussen Brussels Airport en Brussel,
- de verbinding Willebroek–Brussel langs de A12.

De Lijn heeft deze studies gemaakt in nauw overleg met de lokale besturen en zal dat overleg voortzetten via bilateraal en intergemeentelijk overleg.

Van 21 mei 2013 tot 25 juni 2013 heeft De Lijn infotentoonstellingen georganiseerd voor het grote publiek. Op basis van de plan-MERs, de tracéstudies en de MKBA's kan de Vlaamse Regering in het najaar van 2013 beslissen welke van de vier bestudeerde tramverbindingen verder moeten worden bestudeerd. De Lijn overlegt momenteel met de MIVB over de afspraken om de tramverbindingen te realiseren. Dat overleg moet onder meer resulteren in een intentieovereenkomst.

West-Vlaanderen

Voor de tramverlenging Koksijde-Veurne heeft De Lijn verdergewerkt aan de MER-procedure voor de overblijvende tracéalternatieven.

Het dossier tramverlenging Koksijde-Veurne met voorstel van tracékeuze is na een MKBA meegedeeld aan de Vlaamse Regering. Daarna kan de tweede fase van de MER-procedure worden opgestart.

Het opzet is om nog in 2013 samen met de NMBS-groep de gezamenlijke studie op te starten voor de verbinding tussen Brugge en Zeebrugge.

De MKBA voor het project Hoog Kortrijk wordt eind 2013 afgerond. Deze MKBA past in het onderzoek naar de verbindingsmogelijkheden Station Kortrijk–Hoog Kortrijk. Alternatieven via bus, hoogwaardig openbaar vervoer of tram worden onderzocht.

Voor de kusttram worden in Lombardsijde de sporen verlegd van de kern van Lombardsijde naar de kustbaan. De intergemeentelijke begeleidingscommissie is gepland in het najaar van 2013. In mei 2013 stelde De Lijn een studiebureau aan om een ontheffingsdossier voor de MER-procedure op te maken. Als er geen MER nodig is, zou het project eind 2013 kunnen worden aanbesteed en kunnen de werken in 2014 starten. Als er wel een MER-rapport nodig is, schuift de planning op.

<u>Te realiseren 2014</u>

Antwerpen
De in 2013 gestarte werken voor de aanleg van het project Livan I lopen in 2014 verder. De gunningsprocedure (onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking) voor Brabo II wordt afgerond, zodat wordt overgegaan tot gunning en contractsluiting.

De 3 geselecteerde tramtracés uit het Masterplan 2020 (Beveren, Kontich en Wilrijk) worden in detail uitgewerkt, in nauw overleg met de betrokken steden, gemeenten en AWV.

Limburg
De gunningsprocedure (onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking) voor Spartacus lijn 1 Hasselt-Maastricht wordt doorlopen, zodat kan worden overgegaan tot simultane gunning en contractsluiting van de opdracht Spartacus fase 1, de opdracht voor de levering van sneltramvoertuigen en de opdracht betreffende de aanleg van de Nederlandse infrastructuur.

Na de beslissing van de Vlaamse Regering over de tracékeuze voor sneltramlijn 2, werkt De Lijn verder aan het project. Het definitief MER voor lijn 3 Hasselt – Neerpelt - Lommel wordt in het voorjaar van 2014 bij de dienst MER ingediend. De volledigverklaring van de MER wordt midden 2014 verwacht.

In functie van de beschikbare middelen zal een keuze gemaakt worden welke projecten verder uitgewerkt kunnen worden.

Oost-Vlaanderen

Na de aanleg van bruggen en eindpunten (2013) zal in 2014 de tramverlenging naar Zwijnaarde verder vorm krijgen. Als de werken aan de Sterre zijn afgerond, start de concrete spoorverlenging en de heraanleg van gevel tot gevel van de Heerweg-noord en -zuid.

Eind 2014 wordt het Project-MER ingediend voor de vertramming van de lijnenbundel 7 (Sint-Denijs-Westrem–Gent Sint-Pieters–Zuid–Dampoort). De doortrekking van lijn 4 tot op de site van het UZ Gent start in het najaar van 2014. Een jaar later krijgt lijn 4 een nieuw eindpunt aan de hoofdingang van het universitair ziekenhuis.
Het PAG-as project in Gent (Papegaaistraat, Annonciadenstraat en Gebroeders Vandeveldestraat) wordt afgerond, om in de loop van 2014 de vernieuwde as van de lijn 21/22 in gebruik te nemen. De vernieuwing van het eerste deel van de N9 Brusselsesteenweg in Gent gaat van start. Eerst komt het brede deel tussen de Schooldreef en de Vervaenestraat aan bod. De werken beginnen in het voorjaar en lopen tot het einde van 2017, inclusief de heraanleg van het smalle deel tot aan de Keizerbrug.

In 2014 worden de volgende projecten voorgezet:

- The Loop (Flanders Expo): aansluiting van de tramlus van lijn 1 op de site Flanders Expo,
- Muide–Dok noord–Dok zuid–Dampoort (lijn 4): de studie wordt opgestart,
- as Brabantdam–Vogelmarkt–Kouter: na de realisatie van de PAG-as krijgen de Kouter, Vogelmarkt en Brabantdam vernieuwde sporen, een nieuwe bestrating en een herziening van de halte-inplanting.

Vlaams-Brabant

Voor de mogelijke realisatie van de geselecteerde tramlijnen zijn in 2014 de volgende processtappen voorzien:

- start van het vergunningstrajectmet de opmaak van het RUP,
- start van het project-MER
- samenwerking MIVB: overeenkomst met betrekking tot tracé en dienstregeling, rollend materieel en stelplaats, exploitatiemodel, financiering en tarieven.

West-Vlaanderen

De Lijn West-Vlaanderen voorziet voor de tramprojecten in 2014 de volgende acties:

- Brugge-Zeebrugge: de gezamenlijke studie met de NMBS-groep wordt verder uitgevoerd,
- Koksijde–Veurne: het project-MER fase 2 wordt afgerond. In de loop van 2014 zal de vergunningsaanvraag worden opgemaakt. De aanbestedingsprocedure wordt voorbereid en het dossier ter beslissing aan de Vlaamse Regering voorgelegd.
- Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP): de lopende studie en (MER)procedure worden verder gezet, waarbij ook onderzocht wordt of er een mogelijkheid is om de gewenste verbetering van de haven te realiseren zonder weg/tramtunnel

Voor de kusttram wordt in Lombardsijde een trajectwijziging doorgevoerd. De sporen worden verlegd van de kern van het dorp naar de kustbaan.

Investeringen in dit domein hebben een impact op de artikelnummers MBO/1ME-E-5-Y/IS en MBO/1ME-E-2-Y/IS (in het geval van beschikbaarheidsvergoedingen)

Werkingskosten op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-2-Y/IS.

Voorstadnetten versterken

De Lijn besteedt bij de realisatie van haar Mobiliteitsvisie 2020 bijzondere aandacht aan de uitbouw van de voorstadsnetten, zeker in de regio's Vlaams-Brabant/Brussel, Antwerpen en Gent. Ook de voorstedelijke

bediening in andere regionaalstedelijke gebieden is een belangrijk actiedomein. De nadruk ligt op kwaliteit, met speciale aandacht voor snelheid, regelmaat en capaciteit.

De Lijn houdt in haar openbaar-vervoeraanbod rekening met het aanbod van de andere stads- en streekvervoermaatschappijen en de spoorwegen. Er is een constructief overleg met die maatschappijen, onder meer om vraag en aanbod, halten, reiswegen en dienstregelingen (aansluitingsmogelijkheden) optimaal op elkaar af te stemmen. Ook met de lokale besturen zal worden overlegd.

Realisaties 2013

Antwerpen

Volgens de netmanagementprincipes moet het (voor)stadsnet altijd samen met het stedelijke tramnet worden beschouwd. Het onderzoek naar de bijsturingen van het Antwerpse (voor)stedelijke busaanbod, in functie van Brabo II en Livan I, is in 2013 opgestart.

Het blijft de bedoeling om de zones in het voorstedelijk weefsel die (nog) niet met tram of frequente trein worden ontsloten, te bedienen met een verbindend busnet, met bediening op ‘tramniveau’ (hoge frequentie). Die rol kan worden ingevuld door stadsbussen of door de integratie van streekbussen in het stadsnet.

Limburg

Het bestaande aanbod wordt met gebiedsevaluaties onder de loep genomen. In 2013 was dat het geval voor het gebied Zuid-Limburg. Er is verdergewerkt aan de sneltramlijnen en de bijbehorende aanvoerlijnen (met onder meer stads- en voorstadslijnen).

Oost-Vlaanderen

Voor Sint-Niklaas, waar een gebiedsevaluatie (Waasland) is gehouden, wordt een stadsmodel op maat opgeleverd om de verschillende toekomstscenario’s door te rekenen, rekening houdend met het mobiliteitsplan van de stad.

De heraanleg van de N9 voorziet ruimte voor een vrije busbaan om de bussen in het voorstadnet van Aalst beter te laten doorstromen.

Vlaams-Brabant

De Lijn werkt in 2013 verder aan de toekomstige structuur voor het openbaar-vervoernetwerk in de Leuvense Regio. In het voorstadsnet van Leuven is een belangrijke rol weggelegd voor de ringbus. De werken voor de noodzakelijke infrastructuur zijn in uitvoering en worden eind 2013 afgerond. Aansluitend bij het project onderzoekt De Lijn de mogelijkheid om de Leuvense Vaartkom te bedienen.Voor de uitbouw van het Leuvense voorstadsnet komen er doorstromingsstudies. Doorstromingsmaatregelen bieden voordelen voor de bestaande stads- en streeklijnen en zijn belangrijk voor mogelijk toekomstige snelbussen.

Gebiedsevaluaties vinden plaats in de regio’s Dilbeek (voorjaar 2013) en Grimbergen (najaar 2013). De Lijn Vlaams-Brabant werkt verder aan de (GEN)plannen van het complementair regionaal openbaar-vervoeraanbod, in overeenstemming met de beslissing van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit om het GEN uit te bouwen. De doorstromingsstudie voor de GEN-buslijn Asse–Ternat–Gooik is afgerond. Het eindresultaat van de studie is opgenomen in het actieplan van de gebiedsevaluatie Dilbeek, dat in februari 2013 een positief advies kreeg van de Openbaarvervoer Commissie.

West-Vlaanderen

De lijnen in de regio Roeselare–Ieper (begin 2013) en Brugge–Oostkust (najaar 2013) zijn doorgelicht met een gebiedsevaluatie.

De Lijn West-Vlaanderen zet in op de (voor)stadsnetten van de regionaalstedelijke gebieden Brugge, Oostende, Kortrijk en Roeselare. Dat zijn belangrijke aantrekkingspolen voor woon-werk- en woon-schoolverkeer (onder meer ook door de aansluiting op de NMBS-stations). Ook voor winkel-, recreatief en toeristisch verkeer zijn het belangrijke knooppunten.

De doorrekeningen via het stadsmodel ‘op maat’ van verschillende scenario’s voor de stad Oostende zijn uitgevoerd. De verdere uitwerking wordt afgerond in 2013. In 2013 wordt het stadsmodel voor Brugge opgemaakt, waarmee verschillende scenario’s kunnen worden doorgerekend. De vernieuwing van het

stadsmodel voor de stad Kortrijk, met De Lijn als betrokken partner, is opgestart. Een voorstel tot opmaak van een specifiek stadsmodel voor Roeselare wordt met het stadsbestuur overlegd.

Te realiseren 2014

Antwerpen

In Antwerpen wordt verder onderzocht worden welke bijsturingen volgens de netmanagementprincipes aan het openbaar-vervoernet kunnen worden doorgevoerd, in functie van de projecten Livan I en Brabo II (in de periode 2015 – 2019). In 2014 staan de gebiedsevaluaties van Mechelen en Kempen-noord (rond Turnhout) gepland.

Limburg

Het bestaande aanbod wordt verder doorgelicht met gebiedsevaluaties. In 2014 (najaar) is de evaluatie van Oost-Limburg voorzien. Ook zal verder worden gewerkt aan de sneltramlijnen en de bijbehorende aanvoerlijnen, met zowel stads- als voorstadslijnen.

Oost-Vlaanderen

Binnen de geplande gebiedsevaluatie voor de regio Gent zal onderzoek worden verricht naar de herschikking van het voorstadsnet in Gent volgens de netmanagementprincipes.

Vlaams-Brabant

De Lijn zal begin 2014 in Leuven de ringbus 600, tweede richting, opstarten. Het onderzoek naar de bediening van de Vaartkom wordt afgerond. In het najaar van 2014 vindt de gebiedsevaluatie van de regio Leuven plaats.

De operationele groep onder de koepel van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit zal de opmaak van een gecoördineerd meerjarenprogramma voortzetten. Aansluitend zullen de verschillende werkgroepen het programma binnen hun domein operationaliseren en uitwerken.

West-Vlaanderen

Gebiedsevaluaties zijn gepland voor: Oostende–Westkust (begin 2014) en Kortrijk (najaar). West-Vlaanderen blijft focussen op de (voor)stadsnetten van de regionaalstedelijke gebieden Brugge, Oostende, Kortrijk en Roeselare.

- Het stadsmodel Oostende zal onder meer worden gebruikt voor gebiedsevaluaties en mobiliteitsplannen.
- De doorrekeningen voor het stadsmodel van Brugge lopen door in 2014.
- De vernieuwing van het stadsmodel van Kortrijk loopt door in 2014.
- De verdere uitwerking van het stadsmodel Roeselare gebeurt in overleg met het stadsbestuur.

Investeringen in dit domein hebben een impact op de artikelnummers MBO/1ME-E-5-Y/IS en MBO/1ME-E-2-Y/IS (in het geval van beschikbaarheidsvergoedingen)

Werkingskosten op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-2-Y/IS.

Snelbussennetwerk uitbouwen

Het lijnvoeringsconcept Snelbus, dat De Lijn in 2011 uitwerkte, is erop gericht om automobilisten voor hun woon-werkverkeer te laten overstappen op het geregeld vervoer. Een goede doorstroming voor de bus is cruciaal om nieuwe reizigers aan te trekken en de huidige reizigers te behouden. De bus kan alleen maar sneller zijn dan de auto als hij absolute voorrang krijgt.

Realisaties 2013

Bij de gebiedsevaluaties evalueert De Lijn de bestaande snelbuslijnen. De volgende doorstromingsstudies worden in het najaar opgestart:

- N9 Asse–Brussel,
- N2 Leuven–Brussel ,
- N4 Waver–Overijse-Brussel,
- de ringverbinding in de westelijke rand rond Brussel.

In het najaar starten AWV en De Lijn ook voor de Leuvense Regio doorstromingsstudies op.

De Limburgse snelbuslijnen Bocholt-Antwerpen, Maaseik–Houthalen–Leuven–Brussel en Brussel–Leuven–Beringen–Leopoldsburg–Hamont zijn medio 2013, na ongeveer een jaar werking met nieuwe tarieven en vervoerbewijzen, geëvalueerd. Beslist werd om het project nog een extra jaar te laten lopen volgens de huidige modaliteiten. De Lijn zal in 2014 een nieuwe evaluatie houden.

Vanwege de specifieke (ruimtelijke en demografische) situatie van West-Vlaanderen moeten belangrijke aslijnen als ‘semi-snelbussen’ worden ingericht. Het gaat dan om extra snelverbindingen op drukke assen (niet noodzakelijk via het hoofdwegennet) met een beperkt aantal halten en een zo rechtlijnig mogelijk traject.

Bij de gebiedsevaluaties wordt een aantal mogelijke acties onderzocht, namelijk:

- de verder uitbouw/aanpassing van lijn 68/69 Oostende–Nieuwpoort–Veurne, rekening houdend met toekomstige wijzigingen aan de kusttram (in Lombardsijde en bij de tramverlenging Koksijde–Veurne),
- de verder uitbouw van assen met ontbrekende of onvoldoende treinverbindingen: Roeselare–Waregem, Roeselare–Tielt, Roeselare–Ieper.

Te realiseren 2014

De Lijn Antwerpen en De Lijn Oost-Vlaanderen investerenverder in het capaciteitbeheer op hun snelbuslijnen.

De Lijn Vlaams-Brabant zal in samenwerking met AWV verderwerken aan de doorstromingsstudies ter voorbereiding van de snelbussen. De studies zullen resulteren in een concreet actieplan.

De Lijn Limburg zal de snelbuslijnen Bocholt-Antwerpen, Maaseik–Houthalen–Leuven–Brussel en Brussel–Leuven–Beringen–Leopoldsburg–Hamont na ongeveer 2 jaar opnieuw evalueren. De Lijn West-Vlaanderen onderzoekt de denkpiste van de ‘semi-snelbussen’.

Verdere realisaties in Vlaanderen zullen afhankelijk zijn van het resultaat van de gebiedsevaluaties en de beschikbare exploitatiemiddelen.

Investeringen in dit domein hebben een impact op de artikelnummers MBO/1ME-E-5-Y/IS en MBO/1ME-E-2-Y/IS (in het geval van beschikbaarheidsvergoedingen)

Werkingskosten op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-2-Y/IS.

Stationsomgevingen en halteplaatsen uitbouwen tot multimodale knooppunten

In een stationsomgeving komen vele weggebruikers samen. Door een gericht ontwerp in overleg met alle partners (de gemeente, NMBS, De Lijn, eventueel AWV als wegbeheerder) en met respect voor het STOP-principe kunnen de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van deze knooppunten worden bevorderd. Door elke weggebruiker een eigen, duidelijke plaats te geven op het openbaar domein en de beschikbare ruimte zo intelligent mogelijk te benutten, worden zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming beter.

We besteden bijzondere aandacht aan de fietsbereikbaarheid van de stations, diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen, en de comodaliteit tussen geregeld vervoer en autodeel- en fietsdeelprojecten.

Voor de komende jaren is de programmaopmaak voor stationsomgevingen waar mogelijk afgestemd met het investeringsprogramma van de NMBS-groep 2013-2025. Het blijkt dat de heraanleg van verschillende stationsomgevingen daardoor vertraging zal oplopen in vergelijking met de masterplannen die ervoor zijn opgesteld. In een aantal gevallen heeft dat zeer nadelige gevolgen voor het wacht- en overstapcomfort van de reizigers.

Realisaties 2013

De studie van het masterplan voor de inrichting van de stationsomgeving in Aarschot is een samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, NMBS-holding, Infrabel, de provincie Vlaams-Brabant en de stad Aarschot. De studie is afgerond. Verschillende deelprojecten van het masterplan zijn in studie, in uitvoering of zijn gepland. Op dit moment loopt de vergunningsaanvraag voor de heraanleg van de parking, met als doel om de werken tegen het einde van 2013 of voorjaar 2014 te kunnen starten.

De herinrichting van de stationsomgeving in Mechelen is in uitvoering.

Aan het station van Brugge wordt een balkonrotonde aangelegd die twee meter boven het maaiveld uitkomt. Onder de rotonde komen er voetgangers- en fietsvoorzieningen, zodat de zwakke weggebruikers het autoverkeer zo weinig mogelijk kruisen. Medio 2014 zullen de werken afgerond zijn. De Lijn plant in samenwerking met NMBS en de stad Brugge een herinrichting van het busstation voor het stationsgebouw. De werken starten in 2014.

De modernisering van de stationsomgeving van Liedekerke is een samenwerking tussen AWV, Infrabel, de gemeente Liedekerke en de NMBS-holding. De stationsomgeving wordt aangepast aan de huidige noden van een multimodaal knooppunt, met aandacht voor alle weggebruikers (aparte bushaltes, Kiss & Ride-zone, fietsenstalling met fietspunt, parkings). Het project creëert een veiliger stationsomgeving met meer ruimte voor stappers, trappers en het openbaar vervoer, zonder het personenvervoer te vergeten. Er komen volwaardige trottoirs en fietspaden, een bewaakte fietsenstalling met een fietsherstelpunt en aparte bushaltes naast het nieuwe stationsgebouw. Getracht is om de oversteekbewegingen tot een minimum te beperken door in het totaalconcept aandacht te schenken aan de bereikbaarheid van de perrons via de twee kanten van de gewestweg. Ten slotte zijn er voor het gemotoriseerd vervoer ingrepen die voor een vlottere afwikkeling van het verkeer zorgen. De werken zijn gestart in september 2013 en zullen 3 jaar in beslag nemen.

De herontwikkeling van de stationsomgeving van Diest is een samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, de NMBS-holding, De Lijn, de provincie Vlaams-Brabant, de stad Diest, Toerisme Vlaanderen, de intergemeentelijke dienstverlenende Vereniging Interleuven en de Vlaamse Milieumaatschappij. Het eerste deelproject, de heraanleg van de ‘stationsknoop’ met een nieuw plein en een busstation, bevindt zich in de studiefase. Voor de herontwikkeling moet de Fort Leopoldlaan worden verplaatst. De studie voor de verplaatsing loopt.

In 2013 is een ruimtelijk verkennend onderzoek voor Gent-Dampoort voortgezet. Er zijn tijdelijke maatregelen uitgewerkt om de Dampoort aan te passen aan de toekomstige Handelsdokverbinding.

Te realiseren 2014

In Herentals en Kortrijk zal de eerste fase van de masterplanning voor de stationsomgeving worden afgerond, waarna een overeenkomst wordt afgesloten voor de opmaak van de ontwerpplannen en de bouwaanvraag.

In Torhout is de eerste fase van het masterplan afgerond en wordt een voorontwerp opgesteld.

In Mechelen zijn de werken voor de tangent intussen gestart en is het terrein over nagenoeg de hele lengte bouwrijp gemaakt. De aannemer plaatst diepwanden om de tangent te kunnen uitgraven. Daarna volgt de aanleg van de spoorbypass.

In overleg met De Lijn worden de volgende projecten voorbereid die zich specifiek richten op de verbetering van het openbaar vervoer:

- R30 in Brugge: een duurzame heraanleg van de bestaande busbanen die nu in kasseiverharding aangelegd zijn,
- N34 in Bredene: de aanpassing van de voetgangerstunnels van de tramhaltes Bredene-aan-Zee en Bredene Renbaan, zodat ze beter toegankelijk worden,
- Gent: verlenging van de busbaan op de stadsring R40, om de doorstroming van het openbaar vervoer naar station Dampoort te verbeteren,
- Kortrijk: het voorontwerp voor de stationsomgeving in is in opmaak.

Het gemeenschappelijk gebruik van privévoertuigen stimuleren

De klanten van De Lijn moeten zich kwaliteitsvol kunnen verplaatsen van deur tot deur, via een keten van verplaatsingen met telkens het geschikte vervoermiddel. Sinds 2004 biedt De Lijn *Cambio autodelen* in Vlaanderen mee aan. Op die manier kan het vervoer in de Vlaamse steden nog duurzamer worden gemaakt. Eén cambiowagen haalt immers 14 privéwagens van de straat. Door bus, tram en deelauto samen in een stedelijke context aan te bieden, krijgen inwoners de flexibiliteit om voor elke verplaatsing de slimste keuze te maken. Autodeelstandplaatsen worden zo ingeplant dat ze complementair zijn met het geregeld vervoer. De Lijn participeert in Cambio via periodieke promotiecampagnes en zorgt ervoor dat Cambiogebruikers gebruik kunnen maken van de toekomstige Mobib-kaart.

Realisaties 2013

Eind 2012 waren er Cambio-auto's in 18 Vlaamse steden. Het proeftuinproject Olympus zorgde ervoor dat de elektrische Cambio-vloot steeg van 1 naar 9 voertuigen. 2013 is een consolidatiejaar geworden, zonder uitbreiding naar nieuwe Cambiosteden. Er is vooral ingezet op een fijnmaziger netwerk in de huidige steden. In het najaar van 2013 is het wagenpark uitgebreid met 26% tot 251 wagens en is het standplaatsennetwerk vergroot met 23% tot 116 standplaatsen. Mee daardoor nam het aantal gebruikers toe met 25% in vergelijking met september 2012.

Na evaluatie van het gebruik in 2012 en gezien de beschikbare financiële middelen, is het proefproject met 4 bakfietsen op 2 Cambiostandplaatsen in Gent, in 2013 voortgezet.

Medio 2013 ging het actieprogramma *Particulier autodelen in kleine tot middelgrote steden en gemeenten* van Autopia vzw van start. Het actieprogramma wil bijdragen tot een daling van het autogebruik en het aantal auto's door meer autodelers in kleine en middelgrote steden en gemeenten te bedienen. In de tweede helft van 2013 organiseerde Autopia een bevraging bij kleine tot middelgrote gemeenten over de mogelijkheden en bereidwilligheid om het eigen wagenpark te delen. De vzw begeleidt vijf lokale overheden bij het delen van het gemeentelijk wagenpark buiten de kantooruren en in het weekend. In die gemeenten zijn ook promocampagnes gelanceerd voor de opstart van 10 bijkomende particuliere autodeelgroepen die gebruikmaken van technologie die het autodelen gebruiksvriendelijker maakt (bijvoorbeeld met smartphoneapplicaties, boordcomputers of de nodige software om de deelwagen te reserveren en te lokaliseren).

Te realiseren 2014

In de promotiecampagnes voor individuele klanten komt de nadruk nog meer te liggen op de complementariteit van autodelen en geregeld vervoer. Cambio-autodelen wordt voortaan mee opgenomen in de eigen doelgroepgerichte campagnes van De Lijn. Ook het voertuigenpark en de communicatiekanalen van De Lijn (website, Op 1 Lijn, e-zine) worden nog meer ingezet. Daarnaast is er ook de *business to business*-prospectie om Cambio tijdens de kantooruren als geschikt alternatief voor *pool*wagens naar voren te schuiven. Voor die prospecties heeft De Lijn in de zomer van 2013 een nieuwe voltijds medewerker in dienst genomen.

Alle ondersteunende promotionele activiteiten zullen evenredig over het jaar worden gespreid om een jaarlijkse groei van Cambioklanten met 25% te bestendigen. Begin 2014 vindt er opnieuw een grootschalig onderzoek plaats naar de klantentevredenheid en naar vervoersmodi die de Cambio-klanten gebruiken.

In 2014 zal Autopia vzw, onder andere op basis van de bevraging van 2013, 15 extra lokale overheden ondersteunen bij het delen van het gemeentelijk wagenpark of de opstart van particuliere autodeelgroepen. Er komen 25 particuliere autodeelgroepen bij, waar telkens ook lokale persmomenten aan worden gekoppeld.

Grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS-groep

Zie hoofdstuk 1.2.5.

2.1.4 Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden

Investeren om het netwerk van waterwegen te vervolledigen

Een verdere uitbouw van het waterwegennet moet ervoor zorgen dat:

- het goederenvervoer op de Vlaamse waterwegen veilig en vlot blijft draaien,
- een comodaliteit ontstaat die meer mogelijkheden biedt voor het transport via het water,
- de binnenvaarteconomie en -werkgelegenheid ondersteund wordt.

De basis voor de uitbouw van het waterwegennet is het Masterplan – Horizon 2014 van de waterwegbeheerders.

Realisaties 2013

De uitvoering van het globale Seine-Scheldeproject is in 2013 voortgezet.

- De kalibrering van het noordervak van de Ringvaart rond Gent voor klasse Vb is in 2013 voortgezet, met name door de realisatie van de nieuwe verticale oeververdedigingen en infrastructuurbaggerwerken.
- Op het Afleidingskanaal van de Leie is gestart met de nodige bochtverbredingen. In Nevele is er een passeerstrook gekomen voor klasse Vb-schepen.
- Op de Leie is de passeerstrook in Machelen (Zulte) afgewerkt.
- Op de Grensleie zijn de werken in de doortocht van Wervik opgestart.

De voorbereidende studies voor de nieuwe sluizen in Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve zijn voortgezet. Voor Harelbeke is de gunningsprocedure voor het Design & Build-contract afgerond en is de opmaak van het project-MER begonnen. Voor Sint-Baafs-Vijve zijn de voorontwerpstudies gefinaliseerd en zijn het ontwerp en de bijbehorende project-MER-procedure opgestart.

De werken aan de Budabrug in de Doortocht van Kortrijk worden voortgezet. De resultaten van de *Studie naar de toekomstmogelijkheden van de kanalen Roeselare-Leie en Bossuit-Kortrijk in het licht van het project Seine-Schelde* worden in 2013 beschikbaar gemaakt.

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde is begin 2013 de verlaging van de Boomsesteenweg en de Gansbroekstraat onder de nieuwe Boulevardbrug opengesteld voor het verkeer. De verdiepingsbaggerwerken op het pand Kraagput-Willebroek en spoorwegbrug-Puurs zijn gestart, net als de grondwerken aan de rotonde A12 aan de kant van Puurs. Voor de wegeniswerken aan de rotonde en de verdere ontsluiting van de Nijverheidsstraat zijn nog onteigeningen noodzakelijk.

De vervanging en verhoging van de spoorwegbruggen op de lijnen 25 en 27 over de Beneden-Nete in Duffel bevindt zich in een eindfase. Een haalbaarheidsstudie voor de vernieuwing en verhoging van de baanbruggen over de Beneden-Nete in Duffel en Walem (Mechelen) is opgestart.

Begin 2012 werd een globale synthesenota *Hinterlandontsluiting haven van Zeebrugge* opgeleverd. Na bespreking in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken, op 4 juli 2013,ging de voorkeur van de commissie uit naar de gefaseerde aanpak die de mastergroep voorstelde. In eerste instantie wordt de bestaande infrastructuur geoptimaliseerd (wegwerken knelpunten doorvaart Brugge) en de estuaire vaart gestimuleerd. Parallel komt er een transporteconomisch monitoringsinstrument voor de trafiekontwikkelingen in de haven van Zeebrugge. Dat instrument zal aangeven wanneer de nood aan capaciteit zo hoog wordt, dat er nieuwe infrastructuur noodzakelijk is.

Prioritair is de herbouw van de brug van Steenbrugge en de Dampoortsluis. Beide constructies zijn verouderd. De herbouw biedt bovendien mogelijkheden om de verkeersafwikkeling van het wegverkeer in en rond Brugge te verbeteren en de bereikbaarheid van de haven van Zeebrugge te verhogen. In 2013 is het project voorbereid en is er een bestek of studiecontract uitgeschreven om de aanpassingswerken zo snel mogelijk uit te voeren. De mogelijkheid van een PPS-structuur is onderzocht.

Parallel wordt de mobiliteit in het volledige gebied tussen de Scheepsdalebrug en de brug van Moerbrugge onderzocht en afgestemd op de recent uitgevoerde en lopende studie. Dat gebeurt in samenwerking met de bevoegde overheden en de stad Brugge. Het mobiliteitsluik behandelt de bruggenregeling van W&Z en de

mobiliteit van de stad Brugge (met de passages van het wegverkeer over de bruggen). Belangrijk is ook om de situatie van de fietsers te verbeteren.

Voor de modernisering van de doortocht in Halle zijn twee ontwerpstreefbeelden met verschillende waterpeilen voor het kanaal naar Charleroi uitgewerkt. Een specifieke mobiliteitsstudie heeft in 2012 en 2013 de effecten van beide streefbeelden op de mobiliteit in en rond de stad gemodelleerd in. De studie neemt ook de omvorming mee van de N203a tot een volwaardige A8 en de projecten in het voorlopige PRUP *Afbakening kleinstedelijk gebied Halle*.

De resultaten van de mobiliteitsstudie zijn in mei 2013 voorgesteld aan de gemeenteraad en de bevolking van Halle. Momenteel verzamelt het stadsbestuur de opmerkingen van de bevolking en worden de ontwerpstreefbeelden besproken in verschillende commissies. Verwacht wordt dat de stad Halle in het najaar haar voorkeur voor een van beide ontwerpstreefbeelden definitief bekend zal maken. De vervanging van de Bospoortbrug blijft prioritair maar hangt af van het gekozen ontwerpstreefbeeld. In het najaar wordt een aantal bijkomende studies aanbesteed om de bevaarbaarheid van het kanaal te verbeteren (scheepvaartsimulatie, waterbalans, verhoging van bruggen buiten de doortocht door Halle).

Het voorontwerp voor de opwaardering van de Dender tot 1350 ton stroomafwaarts van Aalst is verder uitgewerkt.

Als derde en laatste fase van de studie naar de bevaarbaarheid van de Boven-Zeeschelde wordt momenteel voor enkele alternatieve scenario's een MKBA uitgevoerd. De MKBA moet resulteren in een meest optimaal scenario voor het vervolgtraject. De resultaten worden eind 2013 verwacht en zullen als basis dienen voor de vervolgstudies.

De verruiming van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen tot klasse VIb kreeg verder vorm door de vernieuwing van oevers in Wijnegem en Schoten. De herbouw van de spoorbruggen in Antwerpen is in uitvoering.

Het project is voortgezet om de bruggen over het Albertkanaal te verhogen tot een vrije hoogte van 9,10 m, zodat vierlagencontainervaart op het kanaal mogelijk wordt. De werken zijn in uitvoering voor de bruggen Oelegem I, Viersel, Meerhout-Veedijk en de E34-bruggen in Ranst. De bruggen over de duwvaartsluizen in Hasselt en Diepenbeek zijn verhoogd.

Conform de mededeling van 1 februari 2013 aan de Vlaamse Regering wordt voor de herbouw van 16 bruggen over het Albertkanaal alternatieve financiering overwogen (Via-Invest). De piste van alternatieve financiering wordt verder uitgediept.

De klepdeur van de duwvaartsluis in Genk is vervangen. De cilinderschuiven van de zestienmetersluizen van Hasselt, Diepenbeek en Genk worden vervangen. Voor de verruiming van het kanaalprofiel Wijnegem-Antwerpen en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal is een Europese subsidie toegekend voor de uitbouw van TEN-T netwerken. De opdracht voor het opstellen van een plan-MER en MKBA voor de capaciteitsvergroting van het sluizencomplex in Wijnegem is toegewezen.

Te realiseren 2014

Ook in 2014 wordt opnieuw gewerkt aan het project Seine-Schelde. Na de voorbereidende studies voor de modernisering van de kanalen Roeselare-Leie en Bossuit-Kortrijk in 2013, wordt het besluitvormingsproces in 2014 voortgezet.

De moderniseringswerken van de Leie op klasse Vb in de Doortocht Kortrijk zullen eind 2014 beëindigd worden.

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde worden binnen het *Masterplan Boulevardbrug* de resterende oevers afgewerkt. Voor de optimalisatie van de bevaarbaarheid van de Beneden-Nete worden de voorbereidende ontwerpstudies voortgezet over de vernieuwing en verhoging van de baanbruggen op de N14 in Duffel en de N1 in Mechelen.

Voor de bouw van nieuwe sluizen op de Boven-Schelde werd het ontwerp- en uitvoeringsdossier in 2013 gefinaliseerd. Nadien kan de eerste aanbesteding voor de bouw van de sluis van Asper voorbereid worden.

Voor het kanaal naar Charleroi wordt de technische studie inzake de verhoging of vervanging van enkele bruggen voortgezet. Een globaal akkoord met de stad Halle over de modernisering van de doortocht in Halle wordt uitgewerkt. Het ontwerp voor de vernieuwing van de Bospoortbrug wordt opgemaakt.

In 2014 start de opmaak van het ontwerp-project-MER voor de opwaardering van de Dender tot 1350 ton stroomafwaarts van Aalst.

De vervolgstudies *Bevordering Binnenvaart - Zeeschelde. Studie bevaarbaarheid van de Boven-Zeeschelde en Zuidelijk vak Ringvaart voor klasse Va-schepen* zullen concretiseren hoe de waterweg toegankelijk kan worden gemaakt voor klasse Va-schepen. Het initiële studiewerk voor de vernieuwing van de Meulestedebrug in Gent wordt uitgebreid en wordt opgeleverd in 2014. De doorlooptermijn hangt af van de duidelijkheid die moet verschaft worden met betrekking tot de erfgoedwaarde.

De verruiming van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen tot klasse VIb wordt voortgezet. In het bijzonder starten de werken om het Albertkanaal te verbreden ter hoogte van de bocht van Merksem. Het project voor de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal wordt voortgezet. De verhoging van de Houtlaanbrug in Wijnegem wordt aanbesteed.

Op basis van de resultaten van het project-MER komt er een beslissing over het vervolgtraject voor de vervanging van drie sluizen op het kanaal Bocholt-Herentals in Mol en Lommel.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS

Baggerwerken

Realisaties 2013

Voor de baggerwerken stellen de waterwegbeheerdesr binnen het budget prioriteiten op naargelang van de noodzaak voor de scheepvaart of de waterafvoer.

De structurele onderhoudsbaggerwerken in de Durme, die begin juli 2012 zijn opgestart na de noodruiming in 2011, zijn in 2013 voortgezet. Tegelijk is een aantal overstromingsgebieden ingericht. Met de vrijkomende baggerspecie is inmiddels een zandstock aangelegd voor de dijkwerken in de overstromingsgebieden De Bunt, Groot Broek en Klein Broek. Ook de tweede fase van de onderhoudsbaggerwerken in de Durme is intussen begonnen. Met die baggerspecie zal een zandstock worden aangelegd voor de dijkwerken in de overstromingsgebieden Wal-Zwijn en Vlassenbroek.

De onderhoudsbaggerwerken in de Boven-Zeeschelde verlopen volgens hetzelfde stramien. De baggerspecie die in 2013 vrijkwam, is gebruikt voor de bouw van een compartimenteringsdijk in het overstromingsgebied Vlassenbroek. De werken worden in 2014 voortgezet.

In 2013 zijn baggerwerken uitgevoerd op de Moervaart, de Toeristische Leie en het kanaal Gent-Oostende (in het vak Gent-Aalter). Op het zeekanaal Brussel-Schelde zijn de baggerwerken opgestart om het 10.000-tonsvak tussen Wintam en Willebroek te verdiepen. De baggerwerken op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zijn volledig afgerond. De toegelaten diepgang op het kanaal is nu 2,10 m.

Op het Albertkanaal zijn in Hasselt, Diepenbeek en Antwerpen lokale baggerwerken uitgevoerd om de diepgang te verzekeren. Hetzelfde gebeurde op het kanaal Bocholt-Herentals in Lommel en Mol.

Te realiseren 2014

Ook voor de overige zijrivieren van de Schelde proberen we de historische achterstand inzake onderhoudsbaggerwerken zo veel mogelijk in te halen. Naast baggerwerken op de Dender, de Leie, de Ringvaart, het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Bossuit-Kortrijk, het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, de Bergenvaart, het Afleidingskanaal van de Leie, de Gentse binnenwateren en de Bovenschelde.

De baggerwerken om het 10.000-tonsvak tussen Wintam en Willebroek te verdiepen, worden voortgezet. Om de diepgang te vrijwaren, worden op het Albertkanaal en de Kempense kanalen lokale onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

Het netwerk van waterwegen onderhouden en vernieuwen

Realisaties 2013

De renovatie van de elektromechanische uitrusting van de Benedensluis in Mechelen is in 2013 gegund. De steigers en loopbruggen van de Zuiderveren worden gerenoveerd. De vuilroosters en vuilroosterreiniging van de Benedenvliet zijn vervangen.

In 2013 is de aanbesteding uitgeschreven om:

- de rijwegverharding van de baanbrug over de Rupel in Willebroek–Boom te vernieuwen en het beton te herstellen,
- de remmingswerken van de bruggen onder de E19 in Walem-Rumst te renoveren.

De werken aan de Verbindingssluis en de omringende site in Brugge zijn opgestart. De renovatie van de kaaimuren in het Oude Havengebied in Gent zijn voortgezet. De bovenbouw van de Maaltebrug over de Ringvaart in Gent wordt gerealiseerd.

Op het kanaal Leuven-Dijle zijn de oevers in Kampenhout hersteld. De anticorrosiewerken in de uitwateringskokers van het Afleidingskanaal van de Leie zijn voortgezet. Sifon nr. 4 op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort in Leffinge is vernieuwd.

De werken voor de vervanging van de ophaalbrug 11 in Brecht en brug 5 in Beerse zijn begonnen. Langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de Zuid-Willemsvaart zijn oeverherstelprojecten in uitvoering. Aan diverse bruggen zijn betonherstellingen en schilderwerken uitgevoerd. De stabilisering van het sluizencomplex in Mol is in uitvoering.

Te realiseren 2014

De elektromechanische uitrusting van de Benedensluis in Mechelen wordt gerenoveerd. De renovatie van de steigers en loopbruggen van de Zuiderveren wordt voortgezet. In 2014:

- wordt de rijwegverharding van de oude Scheldebrug in Bornem-Temse vernieuwd,
- wordt de rijwegverharding van de baanbrug over de Rupel in Willebroek–Boom vernieuwd. Het beton wordt hersteld,
- worden de remmingswerken van de bruggen onder de E19 in Walem-Rumst gerenoveerd.

De renovatie van de Verbindingssluis in Brugge wordt afgewerkt. De bediening van de sluis en de beweegbare bruggen over de sluis worden gecentraliseerd in één bedieningsgebouw, er komen nieuwe sluisdeuren, de aandrijving wordt volledig vernieuwd en de omgeving wordt heraangelegd. De grote Boudewijnbrug op de Brugse ring wordt gerenoveerd. Tegelijk wordt de aandrijving van de oude spoorbrug vernieuwd en worden de spooropeningen in het brugdek dichtgemaakt.

De renovatie van de Maaltebrug over de Ringvaart rond Gent wordt afgewerkt. De Erembodegembrug over de Dender wordt herschilderd en er komt een nieuw brugdek. De anticorrosiewerken in de uitwateringskokers van het Afleidingskanaal van de Leie worden voortgezet. De vernieuwing van de sifons op het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort in Leffinge wordt voortgezet overeenkomstig de beschikbare middelen.

De vervanging van ophaalbrug 2 op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten in Retie is voorzien. De herbouw van de brug Maaseik-Solt op de Zuid-Willemsvaart wordt voltooid.

Nv De Scheepvaart plant in 2014 verschillende onderhouds- en vernieuwbouwprojecten van oevers, de stabilisering van onderwatertaluds, en onderhouds- en herstellingen aan bruggen.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

Kaaimuren/overslagpunten

Eind 2010 kreeg de Vlaamse overheid de goedkeuring van de Europese Commissie om de PPS-regeling voor de bouw van kaaimuren tot 2016 voort te zetten. Een aantal aanpassingen is doorgevoerd. De formule is geïndexeerd, er wordt rekening gehouden met de hogere kost van projecten langs tijgebonden waterwegen en de kosten voor de aansluiting op nutsvoorzieningen worden in de regeling mee opgenomen.

Realisaties 2013

De waterwegbeheerders hebben de PPS-regeling voor de bouw van kaaimuren in 2013 consequent verder toegepast. De jaarlijkse evaluatie toonde aan dat de in gebruik genomen kaaimuren in 2012 974.117 vrachtwagenritten hebben vermeden. Dat brengt het totaal op 6,7 miljoen vermeden vrachtwagenritten over de volledige looptijd van de regeling. In 2013 keurde ik 9 aanvragen voor de bouw van kaaimuren goed. Dat brengt de teller van goedgekeurde aanvragen op 173.

Te realiseren 2014

Ook in 2014 zullen nieuwe projecten voor de ontsluiting van watergebonden gronden worden beoordeeld en opgestart. De goedgekeurde projecten worden verder gerealiseerd.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

2.1.5 Veilige infrastructuur

In vergelijking met andere Europese topregio's scoort Vlaanderen minder goed op het vlak van verkeersveiligheid. Eind 2002 startte het project *Wegwerken van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen*. Op basis van de toenmalige ongevallenstatistieken kwam er een lijst van 800 gevaarlijke punten. De afgelopen jaren zijn budgetten vrijgemaakt om de dringende infrastructurele knelpunten weg te werken.

De voortgang in deze dossiers wordt jaarlijks gerapporteerd aan de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Uit onderzoek van het Steunpunt Verkeersveiligheid is gebleken dat de verkeersveiligheid inderdaad sterk is verbeterd doordat we de knelpunten versneld wegwerken. Na afronding van het volledige project zal het Steunpunt opnieuw een studie uitvoeren om de impact van het volledige project te onderzoeken.

AWV stelt in 2013 een handboek *Vergevingsgezindheid van de wegen* op. Een verhoogde vergevingsgezindheid van een weg zorgt ervoor dat fouten van verkeersdeelnemers minder ernstige gevolgen hebben. De kans op een ongeval blijft gelijk, maar de ernst wordt beperkt. Dat gebeurt onder meer door bomen weg te halen of vangrails en kreukelpalen te plaatsen. Na een interne opleiding zal het handboek worden toegelicht en beschikbaar gesteld aan studiebureaus en andere belanghebbenden.

Verschillende dossiers van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid zijn uitgevoerd. Het gaat om kleine ingrepen om de verkeersveiligheid te verbeteren: nieuwe oversteekplaatsen, verkeerslichten, kleine herinrichtingen van kruispunten of wegvakken. Dergelijke dossiers kunnen worden opgestart op vraag van de gemeente de lokale politie of op initiatief van het Vlaamse Gewest zelf. Na akkoord over de geplande maatregelen in de commissie, worden ze uitgevoerd.

Om de opvolging van de maatregelen te verbeteren, is een specifieke databank opgemaakt die alle acties voor de verschillende partijen bijhoudt. Nu de test- en pilootfase in één afdeling is afgerond, wordt de databank vanaf 2014 uitgerold naar alle territoriale wegenafdelingen.

2.2 De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken

2.2.1 Multimodale terminals/hotspots ontwikkelen

Inland terminals waterwegen

Realisaties 2013

Ook in 2013 is voortgewerkt aan het containertransferium Blue Gate Antwerp. Nieuwe vestigingsmogelijkheden binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal kregen verder vorm.

Te realiseren 2014

De laad- en losinfrastructuur op de site Blue Gate Antwerp zal, behoudens uitzonderlijke weersomstandigheden, worden opgeleverd in 2014. De implementatie van het Economisch Netwerk Albertkanaal krijgt verder vorm.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

Concept Extended Gateways

Realisaties 2013

Extended Gateways zijn (nieuwe) clusters van logistieke activiteiten en goederenstromen op multimodaal ontsloten locaties (hotspots). Het beleidsdomein MOW ziet erop toe dat het concept wordt meegenomen bij de implementatie van de ruimtelijke uitvoeringsplannen..

Op 4 mei 2012 heeft de Vlaamse Regering het Groenboek van het Beleidsplan Ruimte goedgekeurd. Dat groenboek is de eerst stap om te komen tot een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het leidt het maatschappelijk debat in over de toekomst van ruimte in Vlaanderen en benoemt de uitdagingen waarop het ruimtelijk beleid op lange termijn een antwoord moet geven: internationalisering, bevolkingsgroei, klimaatverandering, de toenemende mobiliteit en congestie, de nood aan een kwalitatieve woonomgeving.

Op 29 maart 2013 hebben het departement MOW en Ruimte Vlaanderen samengezeten om de strategie *Ruimtelijke logica voor een logistiek netwerk* verder in te vullen en het groenboek om te vormen tot een witboek. Er werd over gewaakt dat de cruciale logistieke hotspots ruimtelijk verankerd worden.

Te realiseren 2014

Voor de omvorming van het witboek tot een ontwerp-Beleidsplan Ruimte Vlaanderen komt er gedetailleerde input op het vlak van logistiek en transport.

Concept/visie consolidatiepunten

Realisaties 2013

Het Lambit-model berekent het marktgebied voor containervervoer via de binnenwateren en de spoorwegen. Bij nieuwe terminallocaties berekent het model of er voor bestaande terminals voldoende volume is én of er concurrentie bestaat. Voor buitenlandse terminals op maximaal honderd kilometer van de Belgische grens is onderzocht of ze een marktgebied in Vlaanderen hebben, en of ze marktgebied van Vlaamse terminals innemen. Bestudeerd werd ook in welke transportnetten de terminals zijn ingebed en in hoeverre ze verbonden zijn met Belgische terminals en havens. Tot slot bekeek het model of er problemen zijn bij het grensoverschrijdend transport. Zie ook hoofdstuk 1.3.1: *Logistieke ketens optimaliseren, onder meer via bundeling en clustering.*

Te realiseren 2014

Het concept rond consolidatiepunten wordt ingepast in de uitwerking van het witboek naar het Ontwerp Beleidsplan Ruimte (medio 2014).

2.2.2 Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid

Toegankelijkheid maatgevende schepen

Realisaties 2013

Haven van Antwerpen

Naast de gebruikelijke onderhoudsbaggerwerken in samenwerking met het Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen, zijn in de tijongebonden maritieme toegangswegen op de Antwerpse rechteroever de volgende baggerwerken gestart.

- Omdat Sea-Tank haar activiteiten aan de steiger van kaai 510 in het kanaaldok B1 uitbreidt, moeten schepen met een grotere diepgang de steiger kunnen bereiken via het Zandvliet- en Berendrechtsluiscomplex. De baggerwerken lopen tot het derde kwartaal van 2013.
- In 2013 zijn de baggerwerken gestart in Kanaaldok B1, het Hansadok en het zesde Havendok, om ook hier scheepvaart met een grotere diepgang mogelijk te maken. Ze zullen vermoedelijk medio 2014 beëindigd zijn.
- De werken in het Hansadok om de aanlegsteiger van ATPC beter toegankelijk te maken voor de scheepvaart, zijn in 2013 gestart en zullen vermoedelijk medio 2014 beëindigd zijn. Deze zone bevat vervuilde specie die gecontroleerd moet worden afgevoerd.

Ontwikkelingszone Saeftinghe

De Vlaamse Regering wil dat de haven van Antwerpen ook in de toekomst haar rol als economische draaischijf voor Vlaanderen kan blijven spelen. Daarom besliste de regering dat de haven de volgende jaren met 1.000 hectare kan uitbreiden in de zone Saeftinghe. De Vlaamse Regering heeft die uitbreiding vastgelegd in een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP). In april 2013 heeft de Vlaamse Regering het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen definitief vastgesteld.

In 2013 is de studie *Maatschappelijke afweging van verschillende invullingscenario's voor de Ontwikkelingszone Saeftinghe* verder uitgevoerd, in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij voor de ontwikkeling van de Linkerscheldeoever. De studie bestaat uit twee delen: de maatschappelijke afweging en de MKBA.

De eerste deelopdracht van de studie is een analyse van alle aspecten om de verschillende scenario's voor de invulling van de Ontwikkelingszone Saeftinghe maatschappelijk te kunnen afwegen. De deelopdracht startte in januari 2012 en is momenteel lopende. Op 20 juni 2013 is over de inhoudelijke stand van zaken aan het Centraal Netwerk gerapporteerd. Ook de Vlaamse Regering nam op 19 juli 2013 kennis van de stand van zaken, via de vierde halfjaarlijkse rapportering van de procesmanager Ontwikkeling Havengebied Antwerpen.

Haven van Gent

De haven van Gent is toegankelijk voor Panamaxschepen. Dankzij de nieuw geplande zeesluis zal de maritieme toegankelijkheid verbeteren (zie hieronder: Sluis in de Gentse Kanaalzone).

Haven van Oostende

De bouw van de nieuwe radartoren op de oostdam is voltooid. Aansluitend is in september 2013 de afwerking van de havendammen gestart. Ze moeten voltooid zijn tegen het einde van de zomervakantie van 2014.

Haven van Zeebrugge

In 2013 zijn de eerste onderzoeksresultaten bekend van het schaalmodel-onderzoek en het wiskundig onderzoek dat het Waterbouwkundig Laboratorium in de haven van Zeebrugge heeft uitgevoerd. De resultaten zijn belangrijk voor het project Vlaamse Baaien. Daarnaast is een grootschalige terreinproef gestart om het effect na te gaan van alternatieve stortlocaties voor onderhoudsbaggerspecie op zee.

Haven van Zeebrugge en Antwerpen

In juni 2013 is een stuurgroep Toegankelijkheid Scheldemonding opgericht die de mogelijkheden moet bekijken om via ingrepen in de Scheldemonding een verbeterde toegankelijkheid voor Zeebrugge en Antwerpen te verkrijgen. Het gaat om een langetermijnproject voor de zeescheepvaart en de estuaire vaart. De stuurgroep Nautische Toegankelijkheid Zeebrugge en de GHA zijn opgegaan in die stuurgroep Toegankelijkheid Scheldemonding.

Te realiseren 2014

Haven van Antwerpen – Baggerwerken

De onderhoudsbaggerwerken worden in samenspraak met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen uitgevoerd. Aan het einde van het Hansadok start een project dat de nautische toegang tot het bedrijf Vopak verbetert. Na kaaimuurwerken zal het bedrijf schepen met een grotere diepgang kunnen ontvangen.

Haven Van Antwerpen - Ontwikkelingszone Saeftinghe

Over een tweede deelopdracht van de studie *Maatschappelijke afweging van verschillende invullingsscenario's voor de Ontwikkelingszone Saeftinghe* moet nog worden beslist. De tweede deelopdracht zal voor het uiteindelijke invullingsscenario een MKBA uitvoeren. Dat gebeurt op basis van de Standaardmethodiek MKBA voor de socio-economische verantwoording van grote infrastructuurprojecten in de Vlaamse zeehavens.

Haven van Oostende

Eind augustus 2014 moeten de havendammen afgewerkt zijn. Daarna wordt de elektromechanische uitrusting van de nieuwe radartoren aangepakt.

Haven van Zeebrugge

In 2014 worden alle geavanceerde onderzoeksinstrumenten voor de nautische bodem en het topslib die de voorbije 5 jaar ontwikkeld zijn, verder ingezet. Daarbij zal de grootschalige terreinproef een belangrijke rol spelen.

Havens van Zeebrugge en Antwerpen

De nieuwe stuurgroep Toegankelijkheid Scheldemonding zal een meerjarig onderzoeksprogramma opstarten om de Vlaamse behoeften gedetailleerd uit te werken. Het programma zal complementair zijn met de gezamenlijke onderzoeksprogramma's met Nederland (*Agenda voor de toekomst*). Omdat de Scheldemonding grotendeels op Nederlands grondgebied ligt en Nederland via het Deltaprogramma zijn eigen wensen en behoeften heeft voor de Scheldemonding, komt het onderzoeksprogramma onder de koepel van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC).

Ontdubbeling van de maritieme toegangen

Realisaties 2013

Deurganckdoksluis

De bouw van de Deurganckdoksluis verloopt volgens planning. De ingebruikname is voorzien voor 31 maart 2016.

Sluis in Zeebrugge binnen SHIP

Een studiebureau heeft op 15 april 2013 een ontwerptekst opgeleverd voor het project-MER. De Dienst-MER concludeerde dat het ontwerp project-MER nog niet uitgewerkt was tot het gewenste detailniveau. Technische studies over de kaaimuren, sluis en spoorbrug zijn opgestart.

Voor de detailuitwerking is een bijkomende studie over de kruisende infrastructuur vereist. Na finalisatie van de studie, die wordt uitgevoerd door AWV-De Lijn, wordt het project-MER verder aangepast om de beslissing van de Vlaamse Regering voor te bereiden. Daarbij wordt ook onderzocht of de gewenste verbetering van de haven kan gerealiseerd worden zonder een weg/tramtumel.

Sluis in de Gentse Kanaalzone

Conform het akkoord in het Politiek College van de VNSC en het Nederlandse voorkeursbesluit, is de planuitwerkingsfase voor het project Grote Zeesluis Terneuzen opgestart in 2012. De werken zijn in 2013 voortgezet. In deze fase van het project wordt de voorkeursbeslissing voor een grote zeesluis verder uitgewerkt tot een aanbestedingsklaar dossier.

In het voorjaar van 2013 is de aanbesteding van de ingenieursdiensten voorbereid. Het contract, de bijbehorende vraagspecificaties en de uitgewerkte EMVI-tabel zijn begin april 2013 bezorgd aan de geselecteerde potentiële aanbieders. EVMI staat voor de Nederlandse aanbestedingsmethode Economisch Meest Voordelige Inschrijving. De aanbesteding is op 12 juli 2013 gegund.

Het akkoord tussen de bewindslieden van 19 maart 2012 zal de basis vormen voor een verdragstekst. De onderhandelingen zijn in het voorjaar van 2013 gestart.

Te realiseren 2014

Deurganckdoksluis

De werken aan de Deurganckdoksluis worden in 2014 voortgezet.

Sluis in Zeebrugge binnen SHIP

In 2014 wordt het ontwerp project-MER afgewerkt zodat de Vlaamse Regering een beslissing kan nemen. Daarna kunnen de stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning worden aangevraagd.

Sluis in de Gentse Kanaalzone

De TEN-T cofinanciering voor de sluis is toegekend. Er komt een cofinanciering van 3,925 miljoen euro, waarvan de helft in december 2012 als voorschot is gegeven. De studiefase van het project zou eind 2014 afgerond moeten zijn. Die timing moet strikt worden gerespecteerd om de rest van de Europese subsidies te verkrijgen. Naar verwachting zal medio 2015 de definitieve afrekening plaatsvinden.

In de aanbesteding voor ingenieursdiensten houdt de planning nadrukkelijk rekening met een aanvraag voor cofinanciering van de realisatiefase. De tender wordt begin 2015 verwacht.

In 2014 lopen de verdragsonderhandelingen door. Op basis van de huidige planning zal het verdrag eind 2014 of begin 2015 klaar zijn voor behandeling in de respectieve parlementen van Vlaanderen en Nederland.

Voldoende investeren in het onderhoud van de maritieme toegangen

Onderhoudsbaggerwerken

Realisaties 2013

Het onderhoud van de maritieme toegankelijkheid is een continu aandachtspunt. Begin 2013 is onder meer het scheepswrak Henri Durré verwijderd om de toegankelijkheid naar de nieuwe steiger van Ineos in het havengebied van Antwerpen te verbeteren. Ineos kreeg daardoor een bijkomende loscapaciteit van ongeveer een miljoen ton ethyleen per jaar.

Te realiseren 2014

Begin 2015 wordt de overheidsopdracht voor onderhoudsbaggerwerken in de Schelde opnieuw aanbesteed. In 2014 worden de nodige voorbereidingen getroffen.

Ontwikkeling moderne tools – performant databeheer

Realisaties 2013

Baggerwerken geven onvermijdelijk effecten op de morfologie in het Schelde-estuarium op korte en lange termijn. Overheidsinstanties, universitaire instellingen en privébedrijven meten die effecten bijna dagelijks in het Schelde-estuarium, van de Noordzee tot in Gent. Voor de derde Scheldeverruiming wordt maandelijks een volledig verslag opgeleverd van alle morfologische veranderingen.

Het aantal meetgegevens is intussen zo groot dat een snelle en efficiënte analyse alleen mogelijk is met de modernste technieken voor databeheer, vergelijkbaar met de technieken voor de analyse van weersatellietbeelden. Sinds 2003 is een traject ingezet om daarvoor de gepaste werkinstrumenten te ontwikkelen.

In 2013 zijn de vier componenten van de voorgestelde GIS-oplossing allemaal in productie genomen en is een eerste gebruikers- en performantie-evaluatie uitgevoerd.

Te realiseren 2014

In 2014 ontwikkelen we bijkomende analysefunctionaliteiten en worden de componenten van het instrument geïntegreerd. De eerste stappen worden gezet om de GIS-oplossing te koppelen aan de databanken voor projectmanagement en project- en documentcollaboratie.

De samenwerking wordt onderzocht met andere MOW-entiteiten die een GIS-behoefte hebben, zodat data op de grenzen van elkaars bevoegdheid vlotter met elkaar kunnen worden gedeeld.

Studies sedimenthuishouding & monitoring onderhoudsbaggerwerken Schelde

Realisaties 2013

De eerste Voortgangsrapportage over de effecten van de Scheldeverruiming, op basis van de monitoring van de periode 2010-2012, is formeel ingediend bij de Commissie Westerschelde. De commissie heeft een aantal aanbevelingen geformuleerd die vanaf 2014 zullen leiden tot aanvullende onderzoeksopdrachten voor de eerste zesjaarlijkse Systeemrapportering van de Schelde.

In het voorjaar van 2013 is de synthese gemaakt van het gezamenlijk Vlaams-Nederlands onderzoeksprogramma dat de voorbije 3 jaar onder de VNSC heeft gelopen. De synthese baseert zich op alle kennis die sinds de jaren 90 is verzameld. De studie heeft verschillende conclusies over het Scheldesysteem opgeleverd, onder meer over de blijvende veranderingen van de getijslag en de mogelijke risico's op een systeemomslag in de slibhuishouding.

Te realiseren 2014

Alle monitoringsprogramma's worden intensief voortgezet, zodat in 2017 een goede en wetenschappelijk aanvaarde systeemrapportage kan worden opgeleverd. Daarnaast komt er een nieuw gezamenlijk Vlaams-Nederlands onderzoeksprogramma *Agenda voor de toekomst*, op basis van de wetenschappelijke synthese van 2013. Over vier jaar moet dat programma definitieve antwoorden formuleren op tal van Vlaamse en Nederlandse beheersvragen.

Onderhoudsbaggerwerken Westerschelde – aanvraag vergunningen

Op 17 april 2009 is een aantal definitief vastgestelde uitvoeringsbesluiten voor de verruiming van de vaargeul Westerschelde bekendgemaakt. De besluiten hebben een geldigheidsduur van 5 jaar na de start van de feitelijke werkzaamheden. De nieuwe onderhoudsvergunningen gelden vanaf 1 januari 2015.

De voorbereidingen om de vergunningen tijdig te verkrijgen, zijn tijdens het voorjaar 2013 van start gegaan,

in overleg met de Nederlandse overheid en in Vlaanderen binnen het Scheldeteamoverleg. Intussen zijn de vergunningsaanvragen ingediend, zodat ze tijdig kunnen worden verkregen.

Onderhoud zeesluizen

Realisaties 2013

De instandhouding en renovatie van de zeesluizen valt rechtstreeks onder de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest. In de haven van Antwerpen is enkele jaren geleden de sanering begonnen van de deurkamers van de Kallosluis en de Zandvlietsluis. In 2013 zijn alle werken aan de beide sluizen voltooid.

Te realiseren 2014

De elektromechanische uitrusting van de Zandvlietsluis en de Berendrechtsluis wordt verder vernieuwd, samen met de elektrische bediening en de hydraulica van drie bruggen over het Zandvliet- en Berendrechtsluizencomplex. Aan de Berendrechtsluis worden het volledige kaaiplateau en de dekzerken heraangelegd. De haalkommen en ladders in de Zandvlietsluis worden vervangen. Ook het sluisplateau aan de deurkamers van de Zandvlietsluis wordt gerenoveerd.

De Boudewijnsluis in de haven van Antwerpen is na bijna 60 jaar gebruik aan een groot onderhoud toe. De bodemrails van deur 1 en de renovatie van de ladders in het sas worden aangepakt. De studie voor de sanering van deurkamers en roldeuren van de Boudewijnsluis wordt voortgezet. In de toekomst zal per jaar een deurkamer worden gesaneerd.

Oeververdediging Boudewijnkanaal/kanaal Brugge-Oostende

De werken aan de oeververdediging (rechteroever) van het kanaal Brugge-Oostende zijn opgestart in het najaar van 2012. In 2014 wordt de linkeroever aangepakt. De start van de werken aan het Boudewijnkanaal zijn, in overleg met de aannemer en rekening houdend met de broedperiode, verschoven naar september 2013.

Slibverwerking

Op 4 juli 2008 besliste de Vlaamse Regering om de herwaardering van Callemansputte te organiseren via een contractuele PPS-procedure. Intussen is echter een aantal randgegevens gewijzigd. Op 21 juni 2013 heeft de Vlaamse Regering daarom beslist om af te stappen van de PPS-opzet en de lopende procedure stop te zetten. Er worden alternatieve oplossingen gezocht voor de berging van baggerspecie van het kanaal Gent-Terneuzen.

Renovatie Royerssluis

Realisaties 2013

De renovatie van de Royerssluis moet de bereikbaarheid van de haven en van het Albertkanaal verbeteren. Ze moet voldoende versassingscapaciteit garanderen in alle omstandigheden, rekening houdend met de evolutie van de binnenvaart (trafiekverhoging en schaalvergroting van de schepen) en met de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven op Rechteroever. De verbreding zal het mogelijk maken om vierbaksduwvaart te versassen.

Om de Royerssluis om te bouwen tot een performante binnenvaartsluis die moderne binnenschepen en kleinere zeeschepen snel kan versassen, zijn in 2013 een aantal verkennende studies uitgevoerd. De nautische toegang vanuit de Schelde werd onderzocht, net als het vullen en ledigen van de sluis. Vervolgens werd een MKBA opgesteld op basis van de voorontwerpen die in 2013 voor de verschillende projectvarianten zijn opgemaakt.

Te realiseren 2014

In 2014 worden de finale ontwerpstudies voor de nieuwe Royerssluis uitgevoerd, met inbegrip van de sluistoegang en remmingswerken. De planning van de eigenlijke werken houdt rekening met de werken voor de Oosterweelverbinding.

Flankerend milieubeleid bij havenuitbouw

Haven van Antwerpen

Realisaties 2013

In maart 2013 keurde de Vlaamse Regering het *Actieprogramma Flankerend Milieubeleid bij Havenuitbouw* goed. De leden van de Vlaamse Regering zullen de komende maanden en jaren, elk voor hun eigen bevoegdheid, de verschillende acties uitvoeren. De acties omvatten milderende en natuurcompenserende maatregelen rond leefbaarheid, mobiliteit, landbouwbeleid, robuuste natuur, integraal waterbeleid, geluid, luchtkwaliteit en erfgoed.

Te realiseren 2014

In het voorjaar van 2014 start de realisatie van de eerste natuurkerngebieden rond de haven.

Verbetering leefbaarheid woonomgeving

Realisaties 2013

In de haven van Gent worden projectgebonden en structurele acties genomen om de leefbaarheid te verhogen. Tijdens de huidige legislatuur worden diverse koppelingsgebieden in de haven ingevuld. Voor het inrichtingsplan van Rieme-zuid en Doornzele-noord loopt de technische studie.

In de haven van Antwerpen zijn voor het project Liefkenshoekspoortunnel de leefbaarheidsbuffers gerealiseerd om de woonkernen van Kallo en Verrebroek af te schermen. Een deel van de buffers is al beplant, samen met een groenscherm ter hoogte van de afrit Waaslandhaven zuid.

Te realiseren 2014

In de haven van Gent wordt het eerste goedgekeurde inrichtingsplan uitgevoerd: dat van Desteldonk-noord en Desteldonk-zuid. In de haven van Antwerpen wordt in overleg met de verschillende partners onderzocht hoe de buffers voor de Liefkenshoekspoorverbinding zullen worden aangekleed nadat de stabilisatieperiode verstreken is.

Ontwikkeling robuuste natuur in functie van havenontwikkeling

Realisaties 2013

In 2006 heeft de provincie Oost-Vlaanderen de natuurwaarden in de Gentse Kanaalzone geïnventariseerd. De inventarisatie resulteerde in 205 hectare te realiseren natuurkerngebieden. Daarvan kan 16 hectare worden gerealiseerd in de koppelingsgebieden binnen het havengebied. Aanvullend moet nog 189 hectare worden afgebakend buiten het havengebied.

Voor verschillende locaties zijn studies uitgevoerd naar de geschiktheid, de mogelijkheden en de vereiste maatregelen. De resultaten van het Landbouweffectenrapport worden in het najaar verwacht. Voorts is een opdracht tot opmaak van een plan-MER aanbesteed en is een grondenbank opgericht.

Het GRUP voor de afbakening van de haven van Antwerpen is op 30 april 2013 definitief vastgesteld. In 2013 werkten verschillende partners samen aan de voorbereidende studies voor de inrichting van de nieuwe natuurkerngebieden. De eerste vergunningsprocedures zijn opgestart.

De natuurcompensaties voor de uitbouw van de achterhaven van Zeebrugge worden verder uitgevoerd naarmate we landbouwgrond vrijwillig kunnen verwerven en naarmate de uitbouw van de achterhaven vordert. In 2013 is de inrichting van de Kleiputten van Wenduine gefinaliseerd en wordt de inrichting van percelen in de omgeving van Damme voorbereid. Begin 2013 is 56% van de natuurcompensaties en 72% van de grondverwerving gerealiseerd.

Te realiseren 2014

Om tot een optimale afbakening van de 189 hectare natuurkerngebied in de Gentse Kanaalzone te komen, zullen nog enkele ondersteunende studies worden afgewerkt, met onder meer een studie naar de

fosforbeschikbaarheid in de verschillende zoekzones. Het plan–MER zal de resultaten van alle uitgevoerde studies bundelen en een voorkeursalternatief aangeven dat uiteindelijk in een GRUP zal worden gegoten.

De voorbereidende studies en de vergunningsprocedures voor de natuurontwikkeling van het GRUP binnen de afbakening van de haven van Antwerpen, worden voortgezet. Mogelijk start eind 2014 al de uitvoering van het eerste natuurkerngebied Prosperpolder-zuid. In afwachting van de volledige realisatie van de nieuwe natuurkernstructuren, zetten de verschillende partijen de beheersmaatregelen voort om aan de verplichtingen van het nooddecreet voor het Deurganckdok te voldoen.

De natuurcompensaties voor de achterhaven van Zeebrugge worden in 2014 voorbereid. Er komen inrichtingsplannen, technische ontwerpen en vergunningen voor 26 hectare natuurgebied, verspreid over verschillende zoekzones. In de omgeving van Damme worden enkele inrichtingswerken uitgevoerd. De verwerving van landbouwgronden op vrijwillige basis loopt door in functie van de aangeboden opportuniteiten. Bekeken wordt hoe de monitoring van de natuurcompensaties kan worden voortgezet.

2.2.3 De werking van de luchthavens verzekeren

Vlaamse regionale luchthavens worden beter beheerd

Realisaties 2013

De procedures om een geschikte kandidaat aan te stellen voor de commerciële exploitatie van de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge zijn in 2013 afgerond. De Vlaamse Regering besliste op 19 juli 2013 om de commerciële exploitatie van beide luchthavens toe te wijzen aan EGIS Projects S.A. De LOM-LEM-structuur treedt in 2014 effectief in werking. Vanaf dan wordt de commerciële uitbating dus door een privépartner uitgevoerd (de Luchthavenexploitatiemaatschappij of LEM), terwijl de infrastructuur in handen blijft van de overheid via een Luchthavenontwikkelingsmaatschappij of LOM.

Ook voor de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem is een belangrijke stap gezet. Omdat een snelle transitie naar de oorspronkelijk vooropgestelde LOM-LEM-structuur niet haalbaar bleek, is in overleg met de betrokken partners een alternatieve beheersvorm uitgedacht. Die krijgt in 2013 concreet vorm.

Te realiseren 2014

Vanaf 2014 worden de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge uitgebaat door de respectieve LEMs. Als aandeelhouder van de LOMs blijft het Vlaamse Gewest sterk betrokken bij de luchthavenexploitatie, en is ze verantwoordelijk voor de investeringen in basisinfrastructuur. Als LOM staat het Vlaamse Gewest ook grotendeels in voor het behoud van de ICAO-certificaties van beide regionale luchthavens. De investeringen door de LOM in de infrastructuur van de Vlaamse regionale luchthavens moeten een exploitatiekader garanderen aan de privé-exploitant, in overeenstemming met de regelgeving, om zodoende een grotere toegevoegde waarde te creëren.

De nodige middelen worden hiertoe voorzien op begrotingsartikels MB0/1MD-E-2-B/WT, MBO/1MD-E-2-Q/IS, MBO/1MD-E-2-R/IS, MBO/1MD-E-5-Q/IS, MBO/1MD-E-5-R/IS, en MB0/1MD-E-2-Z/PA. Op begrotingsartikel MB0/1MD-E-2-B/WT worden ook de nodige middelen voorzien voor de subsidies aan de LEMs voor de uitvoering van taken inzake veiligheid en beveiliging.

De opstart van de nieuwe beheersstructuur vereist bijzondere aandacht, niet het minst wat betreft de overdracht van het contractuele personeel en de terbeschikkingstelling van het statutaire personeel.

Op de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt de alternatieve beheersvorm opgestart. De noodzakelijke infrastructurele investeringen worden in 2014 aangevat.

Een geïntegreerd luchthavenbeleid, binnen een Europese en internationale context

In overleg met de privéuitbaters van de Vlaamse regionale luchthavens en de exploitant van de Luchthaven Zaventem, krijgt het Vlaamse luchthavenbeleid verder vorm. We streven een geïntegreerd luchthavenbeleid

na, aangepast aan de snel veranderende luchtvaartsector, met oog voor de bijzondere eisen inzake veiligheid en beveiliging en de klimaatverandering.

Er komen initiatieven om de concurrentiekracht van en het draagvlak voor de Vlaamse luchtvaartsector te verbeteren. In het voorjaar van 2014 wordt in die optiek de Luchthavendag georganiseerd.

De luchthaven van Zaventem en de luchthavenregio

De luchthaven van Zaventem is een bijzonder belangrijk knooppunt voor het Vlaamse economische landschap. In 2013 is een initiatief opgestart om de economische poort Luchthaven Zaventem verder te ontwikkelen.In 2014 krijgt het initiatief verder vorm. De bedoeling is om te komen tot een afbakenings-GRUP voor de Luchthaven Zaventem. Daarbij blijft er aandacht voor het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling van de luchthavenregio. Zo is in 2013 de opening van het Luchthavenhuis op de luchthaven Zaventem voorzien. De projecten voor de tramlijnen en de optimalisatie van de R0 in zone noord en zone Zaventem, bevinden zich in de MER-fase en worden in 2014 voortgezet.

Samen met de federale overheid en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest streven we naar een generieke regeling voor de gebruikshoogte, bouwhoogte en specifieke veiligheidsbeperkingen in de omgeving van de luchthaven.

3. OPENBARE WERKEN MEER DAN MOBILITEIT

3.1 Duurzaam kustbeheer

3.1.1 Multifunctionaliteit van de kust

Kust

De kust heeft een uitgesproken multifunctioneel karakter. Bij investeringswerken en het beheer van het patrimonium proberen we altijd om de verschillende functies harmonieus samen te brengen. Dat gebeurt met aandacht voor de integratie van de zeewering en de ontwikkeling van natuur, recreatie, aantrekkelijkheid en economische activiteiten.

Realisaties 2013

De jaarlijkse noodsuppleties en badstrandverhogingen in diverse kustgemeentes verhogen de recreatieve waarde en maken het mogelijk om de stranden uit te baten. Verschillende zeedijken moeten volgens het Masterplan Kustveiligheid worden aangepast. Daarbij gaat veel aandacht naar de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit, en naar de recreatieve meerwaarde. De gemeenten staan in voor de architecturale meerkost.

In Nieuwpoort is de vierde fase van de zeedijkrenovatie gestart. In Middelkerke wordt de laatste renovatiefase van de zeedijk beëindigd tegen de zomer van 2013. Voor het ontwerp van de aanpassing en de uitbreiding van de zeedijk in Mariakerke–Raversijde is een protocolovereenkomst met de Vlaams Bouwmeester afgesloten. De opmaak van het ontwerp loopt van half 2013 tot 2014. De Charlierhelling, de doorgang onder de zeedijk in Blankenberge, is vernieuwd, onder meer om waterdoorgang bij stormvloed te voorkomen.

Met de aankoop van de voormalige campings Ramon en Petit Bruxelles in Raversijde zal naast de zeewerende ook de natuurlijke waarde van het kustpatrimonium worden versterkt. Voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de duingebieden tussen Wenduine en Blankenberge komt er een voet- en fietsbrug in Harendijke. De duinen van het gebied tussen De Haan en Wenduine worden heringericht en gefixeerd. Om duinafkalving door overbetreding te voorkomen, komen er duinovergangen. De inrichting van het DG Willemspark in Knokke-Heist en de site Nordic in Blankenberge wordt afgewerkt. Dat versterkt de natuurlijke waarde van het kustpatrimonium.

Te realiseren 2014

In 2014 worden de grote aanpassingswerken aan de zeedijken voortgezet. In Nieuwpoort wordt de zeedijkrenovatie afgewerkt en start fase 5. Op de zeedijk in De Haan-Wenduine komen er harde zeewerende maatregelen. De aanpassingswerken worden in 2014 aanbesteed. De zeedijk wordt 3 tot 10 meter breder en stormmuren, uitgevoerd in de vorm van zitbanken en trapconstructies, moeten de bewoning op de dijk en het achterland beschermen. In 2014 zetten we volop in op het ontwerpen en het opmaken van de uitvoeringsplannen. Hetzelfde gebeurt voor de aanpassing en de plaatselijke uitbreiding van de zeedijk van Oostende-Raversijde tot Mariakerke, en voor de golfdempende uitbouw in Middelkerke.

In 2014 wordt de voet- en fietsbrug in Harendijke opengesteld. De brug zal de fietsers, voetgangers en strandrecreanten een veilige oversteek bieden over de tramlijn en de Koninklijke Baan naar duin en zee. De zeewerende duinen in Westende worden ingericht en er komt een duinovergang.

Investeringen op dit domein of acties rond dit thema hebben een impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

Kustjachthavens

Realisaties 2013

De afdeling Kust investeert in waterrecreatie en watertoerisme. In Zeebrugge wordt in het Tijdok de basisinfrastructuur geplaatst om het dok als jachthaven te kunnen uitbaten. Het bestek voor de afbraak van de Jacques Brelsteiger, de Kielbank en de verdere herinrichting van het Tijdok in Zeebrugge wordt opgemaakt vanaf najaar 2013. Ook de aanleg en vernieuwing van steigers in Zeebrugge en Oostende worden voorbereid.

In Blankenberge starten de voorbereidingen om de glooiing van de oude haven opnieuw aan te leggen. Door de verbeterde stabiliteit zal de oude haven meer diepgang krijgen. De omgeving van de gerenoveerde zone rond het nieuwe clubhuis, ter hoogte van de oude spuisluis, wordt afgewerkt.

Naar aanleiding van de erfpachtovereenkomst met de nv Vlaamse Visveiling wordt de Vismijnlaan in Oostende heraangelegd. Het tweede deel van de natuurvriendelijke oevers, slikken en schorreneilanden in de Spuikom in Oostende wordt eind 2013 - begin 2014 afgewerkt.

Nog in Oostende wordt de glooiing van de Noordede gerenoveerd. De afwerking is voorzien in 2014. De vernieuwing van de basisinfrastructuur van de DAB Vloot aan de Churchillkaai in het Montgomerydok start in het najaar van 2013. Ook de renovatie van het Mercatorgebouw in Oostende wordt voorbereid. In 2013 wordt het ontwerp opgemaakt. De aanmeerinfrastructuur van de veersteigers in Oostende en Nieuwpoort wordt in 2013 afgewerkt.

In Nieuwpoort wordt de oude sluisvloer uitgebroken ter hoogte van de Kromme Hoek, zodat er bijkomende steigers kunnen komen. De glooiingen worden gerenoveerd, waardoor de capaciteit van de jachthaven verder uitbreidt. De toegangsweg tot de Kromme Hoek wordt gerenoveerd, net als de glooiing ter hoogte van de aanmeerplaats van het veer. De vernieuwing van de oostelijke glooiing ten noorden van de aanlandingsplaats van het veer wordt voorbereid. Nog in Nieuwpoort wordt vanaf 2013 de vernieuwing van de buispalen in de buitenhaven voorbereid, net als de renovatie van de glooiing van de Ganzepoot.

Nieuwe samenwerkingsovereenkomsten, onder meer met haveninstanties of regionale overheden, worden systematisch opgemaakt voor de bediening van de beweegbare kunstwerken.

Te realiseren 2014

In Zeebrugge wordt in 2014 de tweede fase van de saneringsbaggerwerken van het oude Visserijdok uitgevoerd. In de oude vissershaven komt er ook bijkomende steigerinfrastructuur voor de inrichting van het Tijdok als plezierhaven. De afbraak van de Jacques Brelsteiger, de Kielbank en de verdere herinrichting van het Tijdok in Zeebrugge worden in uitvoeringsplannen gegoten voor een optimalere inrichting van de jachthaven.

In Blankenberge volgt de tweede fase in de heraanleg van de glooiing van de oude haven. Als maatregelen tegen de verzanding van de havengeul in Blankenberge doorlopen we de procedures om het MER en het technisch ontwerp van de verlenging van het tweede strandhoofd voor te bereiden.

De verbreding van het strand van Oostende-oosteroever wordt in 2014 versneld uitgevoerd. De glooiing van de Noordede wordt gerenoveerd. De basisinfrastructuur van de DAB Vloot aan de Churchillkaai in het Montgomerydok wordt vernieuwd. De opmaak van het ontwerp voor de renovatie van het Mercatorgebouw in Oostende gaat van start. In 2014 worden de steigers in Oostende aangelegd en vernieuwd.

In Nieuwpoort worden de glooiingen gerenoveerd, waardoor de capaciteit van de jachthaven verder uitbreidt. De glooiingen aan inplantingsplaats voor de stormvloedkering worden gerenoveerd, net als de oostelijke glooiing ten noorden van de aanlandingsplaats van het veer. Nog in Nieuwpoort start de vernieuwing van de buispalen in de buitenhaven en wordt de renovatie van de betonsteigers in de Novus Portus voorbereid. Ook de renovatie van de glooiing van de Ganzepoot wordt aangevat.

Investeringen op dit domein of acties rond dit thema hebben een impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

Masterplan uitbreiding Nieuwpoort

Realisaties 2013

De Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) startte in juni 2013 met de uitvoering van de opdracht voor de uitwerking van een nieuwe jachthavensite. De opdracht van PMV biedt ondersteuning aan de 3 partners van de publiek-publieke samenwerking voor de ontwikkeling van het projectgebied rechteroever. De eerste stap, namelijk de kennisverwerving van het project is quasi afgerond.

De verbindingsbrug tussen Nieuwpoort-stad en de projectsite is de eerste stap in de effectieve realisatie van het project. Een bestek om een ontwerper aan te stellen, is in opmaak. De bouw van het dok en de inrichting van het openbaar domein moet worden gedragen door de meerwaarden uit het project.

Het project heeft in het voortraject impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

Te realiseren 2014

De actualisatie van het plan-MER en de beeldkwaliteitsvorming worden afgerond tegen half 2014. Het Provinciaal RUP voor het plangebied wordt gefinaliseerd tegen 2016. In 2014 start het ontwerp van de nieuwe verbindingsbrug.

3.1.2 Veiligheid tegen overstroming vanuit zee

Stormen vormen een van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. Door doelgericht kustbeheer en aangepaste maatregelen blijft de bescherming van de Vlaamse kust tegen zware stormen gegarandeerd. Kustveiligheid is een absolute prioriteit van het Vlaamse kustbeleid.

Op 10 juni 2011 heeft de Vlaamse Regering het Masterplan Kustveiligheid goedgekeurd. Dat plan is essentieel om de Vlaamse kust en de kusthavens op een veiligheidsniveau van minstens een 1000-jarige superstormvloed te brengen. De verdere optimalisatie van het Masterplan Kustveiligheid vraagt de nodige technische studies. In 2013 en 2014 worden, in samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium, de hydraulische studies voortgezet om het ontwerp van stormmuurtjes of stormvloedkeringen in de havens te optimaliseren en te concretiseren.

Om het Masterplan Kustveiligheid in optimale omstandigheden te kunnen uitvoeren, zal ook de regelgeving moeten worden aangepast. De regelgeving moet de realisatie, het behoud en de bescherming van de zeewering ondersteunen en versnellen. In 2013 wordt onderzocht hoe de bestaande regelgeving aan de meest dringende noden kan worden aangepast. Op middellange termijn wordt onderzocht hoe het project *Versnellen van investeringsprojecten* maximaal kan worden ingezet (hoofdstuk 1.5.3).

Realisaties 2013

De volgende investeringen voor het Masterplan Kustveiligheid worden of zijn in 2013 gerealiseerd.

- De duinsuppletie aan de G. Scottlaan in Koksijde is uitgevoerd.
- De ontwerpstudie voor de stormvloedkering in de haven van Nieuwpoort is opgestart.
- De projectdefinitie voor de golfdempende uitbouw van de zeedijk in Middelkerke-Westende en de stormmuur rond het casino in Middelkerke worden uitgewerkt via een Open Oproep in samenwerking met de Vlaams Bouwmeester.
- De visualisering van de harde beschermingsmaatregelen in Oostende (Raversijde-Mariakerke) wordt opgemaakt via een Open Oproep in samenwerking met de Vlaams Bouwmeester.
- De strandsuppletiewerken van het Masterplan Kustveiligheid worden voortgezet. Half september 2013 starten de suppletiewerken tussen Raversijde en Oostende-centrum. Als eerste wordt de zone van de Wellingtonrenbaan tot de Westdam in Oostende aangepakt.
- In de haven van Oostende wordt de eerste fase van de veiligheidsmaatregelen langs de havengeul uitgevoerd. De studies zijn opgestart om de hoogte en het ontwerp te bepalen van de maatregelen voor de verschillende zwakke zones. Ook de MKBA en MER-studie zijn gestart.
- Na afwerking van de architecturale studies wordt de bouw van de zeewerende constructies op de zeedijk van De Haan–Wenduine voorbereid.

- De ontwerpen en uitvoeringsplannen voor de overstromingsmaatregelen in de havens van Blankenberge en Zeebrugge worden opgemaakt. De eerste fase van de maatregelen langs de kustbaan in Zeebrugge wordt in 2013 vastgelegd.
- Het GRUP voor de uitbreiding van het Zwin is in juli 2013 definitief vastgesteld. Het dient als basis voor het bestek om de nieuwe Zwindijk aan te leggen.
- Alternatieve financiering voor een versnelde aanleg en instandhouding van de zachte beschermingsmaatregelen wordt in samenwerking met PMV onderzocht.

Te realiseren 2014

De volgende investeringen voor het Masterplan Kustveiligheid zijn in 2014 gepland.

- De ontwerpstudies voor de stormvloedkering in Nieuwpoort worden tegen september 2014 afgerond.
- Voor de golfdempende uitbouw in Middelkerke start de opmaak van het technisch en architecturaal ontwerp.
- Om bresvorming te voorkomen, moeten de zachte maatregelen in Raversijde-Mariakerke worden aangevuld met waterkeringen. Een ontwerp wordt in 2014 opgemaakt.
- In de haven van Oostende worden de tweede en derde fase van de veiligheidsmaatregelen langs de havengeul voorbereid.
- De strandsuppletiewerken van het Masterplan Kustveiligheid worden voortgezet. In 2014 starten de strandsuppleties in Middelkerke. De suppletiewerken in de zone tussen de Wellingtonrenbaan en Oostende-centrum worden gefinaliseerd. Begin 2014 starten de suppletiewerken in de zone tussen de Wellingtonrenbaan en Raversijde. Het oosteroeverstrand in Oostende wordt verbreed. De strandsuppleties in Blankenberge en Knokke-Heist worden voorbereid door het vragen van een ontheffing van project-MER en de opmaak van strandprofielen. In Mariakerke wordt een vooroeversuppletie uitgevoerd als testproject binnen Vlaamse Baaien.
- Op de zeedijk in De Haan-Wenduine komen er harde zeewerende maatregelen. De aanpassingswerken worden in 2014 aanbesteed.
- De eerste fase van de overstromingsmaatregelen in de haven van Zeebrugge wordt opgestart. Het ontwerp van de maatregelen in de jachthavens Blankenberge en Zeebrugge (fase 2) worden gefinaliseerd.
- De bouwvergunning voor de aanleg van de nieuwe Zwindijk wordt ingediend na de grondverwerving.
- De kustgemeenten worden gestimuleerd om bijzondere nood- en interventieplannen op te maken tegen overstroming vanuit zee. Voor de sluitingsprocedures van mobiele keringen komen er samenwerkingsovereenkomsten met de kustgemeenten.

Investeringen in dit domein hebben een impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

3.1.3 Project Vlaamse Baaien 2100

Realisaties 2013

In 2013 zijn de studieresultaten van de afgelopen vier jaar geanalyseerd en is besloten welke onderdelen meer aandacht moeten krijgen om tot een Masterplan Vlaamse Baaien te komen.

Om de hiaten in de synthese op te vullen, heeft de afdeling Maritieme Toegang nieuwe wiskundige modellen voor de Noordzee en Schelde als één onlosmakelijk systeem laten maken. Op die manier kunnen snel complexe scenario's worden doorgerekend die de effecten tonen van infrastructurele ingrepen op waterstanden en stromingen. Het wiskundige model is begin maart 2013, na een zorgvuldige kalibratie, operationeel geworden en is ingezet om een aantal cruciale scenario's door te rekenen.

De scenario's gaan ervan uit dat een betere maritieme toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge even belangrijk is als een goede kustveiligheid. De potentiële projecten van het masterplan worden aan die gecombineerde belangen getoetst. De gekozen scenario's streven naar win-winsituaties voor de vijf pijlers

van het project Vlaamse Baaien: kustveiligheid, natuurlijkheid, aantrekkelijkheid, duurzaamheid en ontwikkeling. De potentiële projecten van het masterplan worden aan die gecombineerde belangen getoetst.

Op basis van de voorlopige resultaten is de kustzone opgedeeld in 3 zones:

- de zone van de Franse grens tot aan Oostende,
- de zone van Oostende tot en met de westelijke havendam van Zeebrugge,
- de zone van de oostelijke havendam van Zeebrugge tot en met het mondingsgebied van de Schelde.

De visievorming voor de eerste zone is al ver gevorderd. De invulling van zone 2 en 3 is complexer. Vooral in zone 3 is de multifunctionaliteit van mogelijke ingrepen en de synergie tussen de verschillende functies groot, waardoor veel onderzoek nodig is om gefundeerde aannames te kunnen doen over wat haalbaar en wenselijk is. Bovendien zijn er ook verschillende stakeholders in deze zones van wie de plannen voldoende met elkaar moeten worden afgetoetst.

In de zomer van 2013 is de wiskundige modellering voortgezet. De komende maanden zullen de resultaten van de modellering verder worden afgetoetst met de stakeholders. Op basis daarvan wordt in het najaar van 2013 een kaart opgesteld van wat haalbaar en wenselijk is qua infrastructurele ingrepen op zee en in de kustzone. Nadien volgt het eigenlijke schrijfproces voor een blauwdruk van het Masterplan Vlaamse Baaien.

Te realiseren 2014

Het richtinggevende Masterplan Vlaamse Baaien zal klaar zijn in het voorjaar van 2014. Het masterplan zal een beeld schetsen van hoe de kustzone de komende decennia verder kan evolueren.

3.2 Integraal waterbeleid

Het Decreet Integraal Waterbeleid (DIWB) regelt het integrale waterbeleid in Vlaanderen. Het beleidsdomein MOW heeft een vertegenwoordiging in de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) en past de principes toe bij het beheer van de waterwegen. Het beleidsdomein heeft een voortrekkersrol in de CIW-werkgroepen bekkenwerking, waterkwantiteit, watersysteemkennis, en bagger- en ruimingsspecie. De waterwegbeheerders en het departement zijn actief aanwezig op diverse fora van het integraal waterbeleid, in Vlaanderen en internationaal.

Om wateroverlast en verdroging te voorkomen, werkt de CIW duurzame oplossingen uit. De waterwegbeheerders en het departement nemen maatregelen via bekkenbeheerplannen en stroomgebiedbeheerplannen, waarin de overstromingsrisicobeheerplannen worden geïntegreerd.

3.2.1 Van een integraal waterbeleid naar een geïntegreerd waterbeleid

De vertegenwoordigers van MOW in de CIW–structuren en de bekkenstructuren brengen hun expertise in en toetsen ze af met de andere beleidsdomeinen. Voor projecten gebeurt ook een aftoetsing met de sectoren, andere beleidsdomeinen en de andere waterbeheerders. De basiswaarden veiligheid, economie, duurzaamheid en kwaliteit zijn de krachtlijnen.

De interactie tussen de waterbeleidsplannen en de andere plannen en programma's waarvoor MOW bevoegd is, zijn gestroomlijnd via een gerichte toepassing van de gewijzigde regelgeving.

Realisaties 2013

MOW geeft mee input voor het in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Waterwegen spelen daarbij een belangrijke rol als structuurbepalende factoren.

Het Waterbouwkundig Laboratorium startte het project *Ontwikkeling van conceptuele modellen voor het opstellen van een geïntegreerd rivierbekkenbeheer* (2013-2017). Het project moet leiden tot een beslissingsondersteunend systeem voor de aanpak van overstromingen in het Zennebekken en het Denderbekken.

Te realiseren 2014

Het project *Ontwikkeling van conceptuele modellen voor het opstellen van een geïntegreerd rivierbekkenbeheer* wordt in 2014 verder uitgevoerd.

3.2.2 De Europese kaderrichtlijn Water, de Europese Overstromingsrichtlijn en het Vlaams decreet Integraal Waterbeleid verder implementeren

Het Decreet Integraal Waterbeleid wil een goede kwalitatieve (2015) en kwantitatieve (2021) toestand van de oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen bereiken, via milieukwaliteitsnormen en milieukwantiteitsdoelstellingen.

Realisaties 2013

Op 19 juli 2013 heeft de Vlaamse Regering het decreet bekrachtigd tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (DIWB). De wijziging heeft in de eerste plaats tot doel om de planning, de overlegstructuren en de procedures van het integraal waterbeleid te vereenvoudigen. Een van de gevolgen van de decreetaanpassing is de ontdubbeling van het bekkenbestuur in een bekkenbureau en een algemene bekkenvergadering, ondersteund door een bekkensecretariaat en ad hoc thematische en gebiedsgerichte werkgroepen. De minister heeft haar vertegenwoordiging in de bekkenstructuren aangepast aan de decreetsaanpassing.

Op Vlaams niveau is een portaalsite met informatie over de waterkwantiteit van bevaarbare en onbevaarbare waterlopen ontwikkeld. Op die manier automatiseren en stroomlijnen we de uitwisseling van gegevens. Dat gebeurt met een intern platform voor professionele gebruikers inzake waterbeheer en crisisbeheersing, en met een extern platform voor de burger.

De eerste generatie bekkenbeheerplannen en de stroomgebiedbeheerplannen worden verder uitgevoerd. De investeringsprogramma's van het departement en de waterwegbeheerders voorzien de nodige projecten. De nieuwe projecten passen de principes van integraal waterbeleid toe.

De tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen wordt voorbereid. Het beleidsdomein MOW is initiatiefnemer voor talrijke acties, zowel voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) als de Europese Richtlijn over beoordeling en beheer van overstromingsrisico's (ROR). De tweede generatie waterbeheerplannen wordt opgemaakt conform de bepalingen van het gewijzigde decreet integraal waterbeleid.

In uitvoering van de ROR heeft de CIW de milieukwantiteitsdoelstellingen voor oppervlaktewater goedgekeurd. Milieukwantiteitsdoelstellingen moeten de negatieve gevolgen van overstromingen terugdringen en watertekorten voorkomen. Daarvoor zijn doelstellingen opgemaakt voor overstromingsrisicobeheer en voor het beheer van het risico op watertekort. In uitvoering van de ROR zijn overstromingsgevaarkaarten en overstromingsrisicokaarten opgemaakt die de CIW heeft goedgekeurd.

Voor de waterwegen in de Basiskaart Hydrografisch Netwerk worden overstromingsrisicobeheerplannen opgemaakt. Die werken per overstromingsgevoelige waterloop maatregelen uit om de kwantiteitsdoelstellingen te behalen.

De maatregelen inzake overstromingsrisicobeheer en het principe om de maatregelen te verfijnen op basis van de overstromingsrisicobeheerplannen, worden geïntegreerd in de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen. Daarvoor is een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt tussen de VMM en W&Z. Het Waterbouwkundig Laboratorium van het Departement MOW past de methodologie toe om het eerste overstromingsrisicobeheerplan te maken met de Dender als pilootbekken.

Een gedetailleerd hydrologisch onderzoek om de resterende flessenhalzen op de Gemeenschappelijke Maas weg te werken, is uitgevoerd en afgerond.
Op basis van het onderzoek zijn in samenwerking met het Agentschap Natuur en Bos en Rijkswaterstaat bijkomende projecten voorbereid die de veiligheid tegen overstromingen in de Maasvallei duurzaam verhogen. Ze worden geïntegreerd in het stroomgebiedbeheerplan.

Minister Hilde Crevits en haar Nederlandse collega ondertekenden in september een intentieverklaring voor de uitvoering van werken aan de noordelijke Grensmaas.

Te realiseren 2014

Het ontwerp van de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen wordt afgewerkt en zal in de tweede helft van 2014 in openbaar onderzoek gaan.

De opmaak start van overstromingsrisicobeheerplannen voor de Leie, de Bovenschelde, de Gentse binnenwateren en het kanaal naar Charleroi. Het overstromingsrisicobeheerplan voor de Dender en de Maas worden verder uitgewerkt. De maatregelen inzake overstromingsrisicobeheer en het principe om de maatregelen te verfijnen op basis van de overstromingsrisicobeheerplannen, worden geïntegreerd in de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen.

3.3 Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit

Waterpeilbeheersing is cruciaal voor de veiligheid van de bevolking en voor de scheepvaart. Het veiligheidsniveau tegen overstromingen wordt bepaald in functie van het risico: de overstromingskans gecombineerd met de economische, sociale, ecologische en culturele gevolgen. In stedelijke, verstedelijkte of economisch waardevolle gebieden zal de overstromingsbescherming dus hoger zijn dan in agrarische gebieden of natuurgebieden.

Overstromingen tegengaan

Een betere beheersing van de waterkwantiteit moet het risico op schade door overstromingen terugdringen en de scheepvaart bevorderen. De waterwegbeheerders en het Waterbouwkundig Laboratorium ontwikkelen projecten om de waterhuishouding te verbeteren en kennis te vergaren over hydrodynamische processen.

Realisaties 2013

Er wordt uitvoering gegeven aan de maatregelen uit de resolutie Wateroverlast van het Vlaams Parlement (7 juli 2011). Het Waterbouwkundig Laboratorium heeft verder de impact bestudeerd van mogelijke maatregelen om de wateroverlast in het Zuidelijke Zennebekken te beperken. Verschillende scenario's zijn onderzocht en besproken met de waterwegbeheerders uit de drie gewesten.

De uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan is volop lopende. De inrichtingswerken voor het gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) Kruibeke-Bazel-Rupelmonde bevinden zich in de eindfase. De leidingmaatschappijen moeten nog aanpassingswerken uitvoeren aan twee leidingen die het gebied doorkruisen.

Voor alle 2010 projecten is de voorbije jaren de inrichting voorbereid in nauw overleg met de betrokken actoren, en is de uitvoeringsfase opgestart. De volgende uitvoeringsfasen worden voorbereid. De uitvoering houdt rekening met de beschikbare budgetten en de manier waarop de verwervingen vorderen. Het gaat daarbij om de volgende projecten: Hedwige-Prosperpolder, cluster Kalkense Meersen, GOG Vlassenbroekse polder, GOG Wal-Zwijn, Cluster Dijlemonding en Cluster Durmevallei.

Voor de 2015 projecten worden momenteel de inrichtingsplannen opgemaakt, of zijn ze recent opgemaakt. Vervolgens starten de verschillende formele procedures om het milieueffectenrapport en het GRUP op te maken, en de stedenbouwkundige vergunningen aan te vragen. Het gaat daarbij in eerste instantie om de volgende projecten: Grote Nete, cluster Bovendijle, cluster Nete en Kleine Nete, Bastenakkers en Zeeschelde Gentbrugge-Melle, Oudbroekpolder en Schellandpolder, Schousselbroek, Dorent.

Voor het project Demervallei zijn momenteel de MER en de MKBA in opmaak.

Het dijkenprogramma van het Sigmaplan wordt gefaseerd voortgezet. Ook de heraanleg van de Scheldekaaien in Antwerpen (kaaimuurstabilisatie in de zone Sint-Andries) is begonnen.

De werken aan de nieuwe stuw van Kerkhove op de Bovenschelde starten in 2013.

De voorbereidende studie voor de vernieuwing van de stuwsluis in Denderleeuw, de afschaffing van de stuwsluis in Teralfene en de aanpassingswerken aan het pand Denderleeuw-Teralfene op de Dender zijn in uitvoering. Een milieueffectenrapport voor de vernieuwing van de stuwsluis in Aalst is opgemaakt en ingediend. Het rapport is geïntegreerd in het plan-MER bij het RUP Uitbreiding Stadpark Aalst en is uitgewerkt op project-MER-niveau. De RUP-procedure voor de bestemmingswijziging is opgestart en een

ontheffingsdossier voor een project-MER is opgemaakt. De tweede fase van de vernieuwing van de stuwsluis in Geraardsbergen werd aanbesteed en de project-MER procedure werd voortgezet.

Om het overstromingsgevaar voor de omwonenden te beperken werd beslist tot de bouw van een stuw op de Rosdambeek aan de monding in de toeristische Leie in Sint-Denijs-Westrem. De stuw moet vermijden dat het water van de Leie naar de Rosdambeek wordt opgestuwd in periodes van hoge waterstanden. Een beperkt pompstation moet op die momenten het afvoerwater van de Rosdambeek naar de Leie overpompen.

Op het kanaal naar Charleroi is een automatische peilregeling geplaatst. Het project-MER wordt opgemaakt om de bestaande waterkeringen langs de Dender in Overboelare te regulariseren, net als het project-MER voor de toekomstige situatie. De technische studie en het project-MER zijn in uitvoering.

De werken aan de noodpompen in Zeebrugge op het Leopoldkanaal zijn in 2013 gefinaliseerd.

Te realiseren 2014

Het onderzoek naar de impact van mogelijke maatregelen om de wateroverlast in het zuidelijke Zennebekken te beperken, wordt afgerond en gerapporteerd. De uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan wordt voortgezet overeenkomstig de vooropgestelde timing. Onder meer de dijken en waterkeringen in het Zeescheldebekken worden gefaseerd verhoogd tot Sigmahoogte, en het overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde wordt verder afgewerkt.

De conformverklaring van het MER inzake het project Demervallei wordt voorzien voor medio 2014. Vervolgens komt er een beslissing over een concreet voorkeursalternatief. In een volgende stap wordt een inrichtingsplan opgemaakt, gevolgd door een AGNAS-GRUP (afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur), een project-MER en stedenbouwkundige vergunningen.

De werken aan de nieuwe stuw in Kerkhove op de Bovenschelde worden in 2014 voortgezet. Aan de monding van de Rosdambeek in de Toeristische Leie in Sint-Denijs-Westrem start de bouw van een stuw en een pompstation.

De project-MERs voor de waterkeringswerken langs de Dender in Overboelare worden in 2014 afgewerkt. Aansluitend op de conformverklaring van elke project-MER wordt een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ingediend. De timing voor de start van de werken aan de dijken zal afhangen van het vergunningentraject.

Nadat de RUP-procedures afgerond zijn en de stedenbouwkundige vergunningen zijn uitgereikt voor de vernieuwing van de stuwsluizen in Aalst en Geraardsbergen op de Dender, kunnen de werken starten. De voorbereidende studie wordt voortgezet voor de vernieuwing van de stuwsluis in Denderleeuw, de afschaffing van de stuwsluis in Teralfene en de aanpassingswerken aan het pand Denderleeuw-Teralfene op de Dender.

Droogteproblematiek aanpakken en laagwaterscenario's opmaken

Waterbeheersing betekent: een aangepast beheer bij watertekorten, en voldoende buffercapaciteit voor periodes met te veel water.

Realisaties 2013

Het waterbalansmodel is verbeterd. Het houdt rekening met verschillende watergebruikers op bevaarbare en onbevaarbare waterlopen. Het waterbalansmodel van het Albertkanaal tussen Luik en Genk is verder gedetailleerd. Het instrumentarium is intussen gebruikt voor verschillende specifieke studies.

Opdat Vlaanderen zou voldoen aan het Maasafvoerverdrag met Nederland, worden op de sluizencomplexen van het Albertkanaal gecombineerde pompinstallaties-waterkrachtcentrales gebouwd. In periodes van lage Maasafvoer wordt het water teruggepompt naar de stroomopwaartse kanaalpanden. Daardoor wordt de waterbehoefte van het Albertkanaal in aanhoudende droogteperiodes aanzienlijk beperkt. Als er voldoende wateraanvoer is, worden de installaties gebruikt als waterkrachtcentrale om energie op te wekken. De installaties zijn zo ontworpen dat de schade aan het visbestand in het Albertkanaal minimaal blijft. In 2013 is een grootschalige monitoringcampagne naar de werkelijke effecten van de installaties op het visbestand opgestart. Die campagne loopt over twee jaar.

De installatie op het sluizencomplex van Ham draait proef. De bouw van het pompgemaal op de Durme in Lokeren wordt in 2013 aanbesteed.

Te realiseren 2014

Het Waterbouwkundig Laboratorium zal het waterbalansmodel verder verbeteren en overleggen met de verschillende watergebruikers. Het instrumentarium wordt verder gebruikt voor studies van andere beleidsdomeinen.

De werken voor de bouw van het pompgemaal op de Durme in Lokeren starten in 2014. De monitoringcampagne naar de effecten van de pompinstallaties op het visbestand in het Albertkanaal wordt voortgezet. Met het waterbalansmodel van het Albertkanaal zal Vlaams-Waals-Nederlands onderzoek worden verricht naar het waterbeheer bij lage Maasafvoeren in de zone tussen Luik, Genk en het Julianakanaal.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

Rationeel watergebruik stimuleren

Naar aanleiding van de resolutie van het Vlaams Parlement over het beheersen van wateroverlast, hebben alle sectoren extra aandacht besteed aan een doorgedreven rationeel watergebruik.

De ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium 2010 uitvoeren

Zwin

Realisaties 2013

In het uitvoeringsbestek voor de aanleg van de nieuwe Zwindijk zijn maatregelen opgenomen om het risico op verzilting te beperken. Bijkomend wordt op het terrein een extensief monitoringprogramma opgestart.

Te realiseren 2014

De grondverwerving van de resterende gronden in de Willem-Leopoldpolder wordt voortgezet. In Nederland wordt het Rijksinpassingsplan begin 2014 vastgesteld.

Instaan voor crisiscommunicatie

Om de schade in periodes van (dreigende) wateroverlast te beperken, worden het monitoringsysteem en de voorspellings- en verwittigingssystemen voor de kust en de waterwegen verder uitgewerkt, in samenwerking met alle waterbeheerders.

Realisaties 2013

Om de waterkwantiteitsgegevens van bevaarbare en onbevaarbare waterlopen en vanuit de zee via één portaal te publiceren werd het project (crisis)portaalsite, of voluit de Vlaamse portaalsite voor oppervlaktewaterkwantiteit, opgestart. Het project stroomlijnt de communicatie-initiatieven over dreigende wateroverlast in één overkoepelende site. In juli 2012 hebben de partners (VMM, MOW, MDK, W&Z, DS) een samenwerkingsovereenkomst ondertekend voor de realisatie van een op webservices gebaseerde portaalsite en informatieplatform. In 2013 zijn de financiële en organisatorische modaliteiten besproken. Eind 2013 is de website operationeel.

De bijkomende debietmeters op de Dender zijn geplaatst en operationeel. In Spiere-Helkijn (Bovenschelde), stroomopwaarts van de brug van Pottes, is een nieuwe debietmeter geplaatst. De debietmeter die in 2012 is geplaatst op de Dender in Erembodegem, werd in 2013 operationeel.

In 2013 heeft W&Z een intern noodplan opgemaakt, met een goedgekeurd intern noodinterventieplan en een bedrijfscontinuïteitsmanagement.

De peilmeters van het Netekanaal zijn vernieuwd. De optimalisatie van het pompgemaal van de sluis in Zemst op het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt aanbesteed. Het peilmeetnet op het Albertkanaal en de Kempense kanalen is volledig operationeel en wordt structureel onderhouden.

Te realiseren 2014

In 2014 wordden mobiele apps van de portaalsite voorzien. De meest essentiële info van de website zal dan ook via smartphones te raadplegen zijn. We gaan verder met de plaatsing van peilmeters op de waterwegen. Onder meer de peilmeters van de sluis van Zemst op het Zeekanaal Brussel-Schelde worden vernieuwd.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

3.4 Multifunctionaliteit

Bij de aanleg en het beheer van infrastructuur houden we op een evenwichtige en duurzame manier rekening met alle functies. Naar een milieugeïntegreerde functie

De ontwikkeling van de waterwegen gebeurt op een ecologisch verantwoorde manier. Zowel in de keuze van specifieke projecten als bij de uitvoering van infrastructuurwerken, schenken we aandacht aan de ecologische infrastructuur.

De waterwegen en de Noordzee kunnen een bron zijn van hernieuwbare energievoorziening

Realisaties 2013

De gecombineerde pompinstallaties-waterkrachtcentrales op de sluizencomplexen van het Albertkanaal kunnen als waterkrachtcentrale worden gebruikt als er voldoende wateraanvoer is.

In 2013 is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd om energie op te wekken uit de getijstroming op een aantal locaties in de Zeeschelde. Voorlopig blijkt het echter nog niet haalbaar om daar een kostenefficiënt proces van te maken. Waar relevant zal de haalbaarheid in de toekomst verder worden onderzocht.

Te realiseren 2014

De pompinstallatie-waterkrachtcentrale op het sluizencomplex van Olen wordt operationeel.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MBO/1MG E 5 Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

Inpassing in het omgevende milieu

NTMB

Infrastructuurwerken kunnen een grote impact hebben op de omgeving. Bij werken aan wegen en waterwegen onderzoeken we hoe natuurtechnische milieubouw de negatieve gevolgen voor milieu en natuur kan beperken. De samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij biedt mogelijkheden om de infrastructuur beter in te passen in de omgeving.

Realisaties 2013

AWV werkt verder samen met het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) om wegen in de natuurlijke omgeving in te passen via ecologisch bermbeheer en ontsnipperingsprojecten. Er is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen AWV en de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) om beter structureel samen te werken. AWV en het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) werken aan een

engagementsverklaring rond de instandhoudingdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden (habitat- en vogelrichtlijngebieden).

Het Agentschap Wegen en Verkeer legde in 2013 een nieuw waterafvoerstelsel onder het Leonardkruispunt. Dankzij de nieuwe infrastructuur zal het water van het kruispunt en de onmiddellijke omgeving (in totaal meer dan 3 hectare verharde weg), worden gezuiverd voor het naar het Zoniënwoud stroomt. De modernisering van de waterafvoer in de Leonardtunnel zorgt voor een schoner Zoniënwoud.

Het geactualiseerde Sigmaplan wordt uitgevoerd volgens de principes van natuurtechnische milieubouw. De aangelegde dijken worden zo veel mogelijk ingezaaid met gras en de overstromingsgebieden worden ingericht conform de vooropgestelde natuurtypes.

Voor het rivierherstel van de Leie zijn de ontwerpen van de natuurvriendelijke oevers verder geoptimaliseerd. De ontwerptypes zullen worden gekozen op basis van verder onderzoek door het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) en de Universiteit Gent. Het onderzoek van de Universiteit Gent over het effect van scheepsgolven op natuurvriendelijke oeververdediging langs de Leie is afgerond. Het INBO- monitoringonderzoek naar natuurtechnische milieubouw (NTMB) loopt de volgende jaren verder.

Het INBO heeft een aantal NTMB-oevers op het kanaal Brussel-Schelde, het kanaal Leuven-Dijle en het kanaal naar Charleroi geëvalueerd. Bij de vernieuwing van de oeververdediging langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zijn fauna-uitstapplaatsen gerealiseerd.

In samenwerking met de dienst NTMB van het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie zijn werknemers uit de sociale economie ingezet om paaiplaatsen en NTMB-infrastructuur langs de Zuid-Willemsvaart en het kanaal Bocholt-Herentals te beheren. Het project werd gunstig geëvalueerd.

Als er nieuwe bruggen over het Albertkanaal komen, wordt het kanaal ter hoogte van de bruggen verbreed. Waar dat opportuun is, komen er fauna-uitstapplaatsen op de nieuwe kanaaloevers, en voorzieningen voor vleermuizen en zwaluwen.

Te realiseren 2014

Voor het landbouweffectenrapport (LER) van de Nx in de provincie Antwerpen wordt samengewerkt met de VLM. Andere infrastructuurprojecten inzake natuurtechnische aspecten en de landschappelijke inpassing worden verder begeleid. AWV zal samen met ANB bijdragen tot de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden (habitat- en vogelrichtlijngebieden).

Bij de verdere uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan zal W&Z verder toezien op een optimale realisatie en integratie van de principes van natuurtechnische milieubouw.

Voor het rivierherstel van de Leie zal de oevertypologie worden uitgewerkt in de globale studie Seine-Schelde. De concrete uitvoering volgt ten vroegste in 2014. De monitoring van de NTMB-oevers op het kanaal Brussel-Schelde, het kanaal Leuven-Dijle en het kanaal naar Charleroi loopt verder.

Nv De Scheepvaart weegt bij het ontwerp van brug- en oeverherstelprojecten de realisatie van specifieke milieutechnische ingrepen af. Het project waarbij werknemers uit de sociale economie worden ingezet om NTMB-projecten te beheren, zal in 2014 worden voortgezet en uitgebreid.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

Vismigratieknelpunten

Om te voldoen aan de Benelux-beschikking over vismigratie is een aantal prioritaire knelpunten aangepakt.

Realisaties 2013

Bij werken aan kunstwerken die de vismigratie hinderen, worden de hindernissen zoveel mogelijk weggewerkt. In nieuwe infrastructuurprojecten worden vismigratieroutes zoveel mogelijk geïntegreerd.

Te realiseren 2014

Verdere stappen zullen worden ondernomen om vismigratieknelpunten op te lossen.

Bermbeheer

Om de biodiversiteit in wegbermen alle kansen te geven, zijn er bermbeheerplannen voor verschillende zones. Daarbij wordt het moment van maaien afgestemd op de beoogde ontwikkeling van vegetatie in de berm.

Realisaties 2013

In samenwerking met het Ondersteunend Centrum van het Agentschap voor Natuur en Bos is het onderzoek afgerond naar alternatieve verwerkingsmogelijkheden van maaisel, met onder andere de mogelijkheden voor vergisting met energierecuperatie. Dat gebeurde binnen het EFRO-project Graskracht. De eerste resultaten tonen aan dat er potentieel is om bermmaaisel om te zetten naar biogas, maar verder onderzoek en een betere omkadering zijn nodig om de techniek operationeel te maken.

De evaluatiestudie over begrazing met schapen langs de N42 (in samenwerking met LNE) is afgerond. Vooral voor de biodiversiteit in de bermen zijn de grazende schapen een goede zaak. Op basis van de positieve evaluatie wordt het project voortgezet.

Ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E17 in Waasmunster is Amerikaanse vogelkers verwijderd. Ook de zaadbank is afgegraven om nieuw opschot van de invasieve plant te vermijden. Eind 2013 wordt een omheining geplaatst voor schapen, zodat de taluds vanaf 2014 zullen worden begraasd met schapen. De omheining is er gekomen dankzij een samenwerking tussen AWV en LNE. AWV werkt mee aan een initiatief van ANB voor een vademecum om ongewenste invasieve exoten in de bermen langs de gewestwegen te beheersen.

De AWV-visie over het beheer en behoud van laanbomen wordt verder uitgewerkt. De eerste basisinventaris van alle laanbomen langs de gewestwegen moet leiden tot boombeheerplannen, planning en onderhoud van het bomenbestand en een indicatieve interpretatie van schadedossiers aan bomen.

Daarnaast heeft AWV een visie voor hakhoutbeheer uitgewerkt. Bomen en struiken worden tot op 10 à 20 cm boven de grond afgezaagd om ze weer te laten uitgroeien tot een jong, dicht en vitaal groenscherm. Hakhoutbeheer wordt uitgevoerd om te beletten dat zich op bermen en taluds bomen gaan ontwikkelen die bij hevige wind of in nattere periodes uitwaaien of omvallen, waardoor ze een gevaar vormen voor elke weggebruiker. Ook moeten de verkeersborden altijd zichtbaar blijven. De visie voor hakhoutbeheer wordt intussen toegepast. De tekst omvat een luik communicatie naar de weggebruiker en de omwonenden, en een luik technische uitvoeringsrichtlijnen.

Het interne uniforme bestek voor groenonderhoud en het hoofdstuk over groenaanleg en groenonderhoud van het standaardbestek 250 zijn grondig herzien.

De studies zijn gestart voor de bermbeheerplannen van de A2 (E314) en A10/A18. Het gaat om geïntegreerde bermbeheerplannen voor zowel de grazige als de houtige vegetatie, die rekening houdt met de landschappelijke inpassing.

Voor het project Duurzaam Aanbesteden van de Vlaamse overheid werken AWV, DS en W&Z mee aan de opmaak van duurzaamheidscriteria voor het groenbeheer.

Het bermbeheerplan van de Bovenschelde is in 2013 geactualiseerd. Er is een bomenplan opgemaakt. De hoogstammige bomen langs de waterwegen werden gecontroleerd op hun veiligheid en stabiliteit. De bermbeheerplannen voor de dijken langs het Zeescheldebekken worden verder voorbereid. In 2013 is een algemene methodiek uitgewerkt voor het beheer van de dijken en de gewenste vegetatie, zowel uit ecologisch oogpunt als om veiligheidsredenen. Op basis van die informatie kunnen nu de bermbeheerplannen worden opgemaakt.

Het bermbeheer bij nv De Scheepvaart gebeurt langs alle waterwegen op basis van goedgekeurde bermbeheerplannen.

Te realiseren 2014

AWV zal nieuwe projecten voor de energetische valorisatie van maaisel opvolgen, zoals het Intelligent Energy Europe-project *Grass as a green gas resource.* De begrazing van taluds door schapen op de E17 in Waasmunster wordt opgestart. Eenzelfde project komt er op het complex E17-N16 in Sint-Niklaas, het complex E17-N446 in Waasmunster en het complex R4-E40.

De interne AWV-visie over laanbomen en de verder inventarisering van de laanbomen langs de gewestwegen (fase 2) worden afgerond. Het jaarlijkse hakhoutbeheer wordt voortgezet. Na evaluatie wordt de visie voor hakhoutbeheer bijgesteld. De aanbesteding van de studie voor een aantal nieuwe bermbeheerplannen (E17, R1) is ingepland. Het bermbeheerplan van de Dender wordt in 2014 geactualiseerd. Er komt ook een bomenplan.

De hoogstammige bomen langs de waterwegen worden verder gecontroleerd op hun veiligheid en stabiliteit. De opmaak van de bermbeheerplannen voor het Zeescheldebekken wordt in 2014 voortgezet. De bermbeheerplannen voor de Boven-Zeeschelde en de Durme gaan van start.

AWV, W&Z en DS zullen hun bermbeheer bijsturen om de biodiversiteit te verhogen en de instandhoudingsdoelstellingen (Natura 2000) te behalen.

Ontsnipperingsmaatregelen

Realisaties 2013

Onder projectleiding van AWV bouwen de Vlaamse en Nederlandse overheid op de grens in Postel een natuurbrug tussen de twee landen. De aanbesteding voor het grensoverschrijdende ecoduct Kempengrens is afgerond. De bouwwerken zijn in augustus 2013 gestart en de afwerking is voorzien in het voorjaar van 2014. Er zijn concrete afspraken gemaakt om de communicatie van de verschillende partners in Vlaanderen (AWV, ANB, LNE) en in Nederland (provincie Noord-Brabant) te coördineren. Het ecoduct moet de plaatselijke fauna helpen om de barrière van de autosnelweg te overwinnen.

In uitvoering van het protocol *De inrichting van het Zoniënwoud en de ecologische ontsnippering van de lokale gewestwegen gebaseerd op de Structuurvisie voor het Zoniënwoud* en de *Voorbereidende studie voor de ecologische verbindingen aan R0 en de A4/E411 ter hoogte van het Zoniënwoud* is een aantal maatregelen uitgevoerd. Op de portiek voor dynamische signalisatie boven de R0 in Hoeilaart is de eerste boombrug over een autosnelweg in Vlaanderen gebouwd. In Hoeilaart en Oudergem zijn twee onderdoorgangen onder de R0 hersteld. Aan de Leonardtunnel is en een paardentoegang gecreëerd.

De samenwerking met ANB voor de ontsnipperingsmaatregelen is vastgelegd in een protocol dat de minister van Leefmilieu en Natuur mee heeft ondertekend. Voor de ontsnippering van het Zoniënwoud is een Life+ project Ozon ingediend. Het project is aanvaard door Europa en loopt van juli 2013 tot juli 2017. Naast het herstel van bestaande tunnels en duikers, het plaatsen van boombruggen en het boren van faunabuizen is ook een ecoduct voorzien.

Om de ontsnipperingsmaatregelen langs de E19/HSL te voltooien, is het ontwerp voor een bermbrug ter hoogte van het Peerdsbos verder besproken met Infrabel, het gemeentebestuur van Schoten, LNE en ANB. Een gedeelte van het nog te vervolledigen ecoraster aan de E19 wordt gerealiseerd tijdens de aanleg van de spitsstrook tussen Antwerpen-noord en het complex Sint-Job-in-'t-Goor richting Breda.

Als eerste stap in de uitvoering van het protocol met ANB en het Departement LNE komt op de N75 in Dilsen-Stokkem het eerste gedeelte van een ecoraster om aanrijdingen met everzwijnen te voorkomen. Maatregelen op basis van natuurtechnische adviezen worden verder geïntegreerd in lopende infrastructuurprojecten.

Voor de opmaak van een Actieplan Ontsnippering leggen we contacten met LNE, het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek en ANB. Met de Vlaamse instelling voor technologisch onderzoek (VITO) werken we samen voor de opmaak van een bruikbaar GIS-instrument.

De plaatsing van wildspiegels op diverse plaatsen langs gewestwegen in Oost-Vlaanderen gebeurt in samenwerking met ANB. De wildspiegels reflecteren de autolichten naar de berm en de omgeving, waardoor overstekend wild wordt afgeschrikt.

Te realiseren 2014

Het ecoduct Kempengrens wordt in het voorjaar afgewerkt. De natuurcompensatie voor de Kempense Noord-Zuid wordt gerealiseerd op hetzelfde perceel als het ecoduct. ANB zal het beheer van de bovenlaag van het ecoduct en het aangrenzende perceel overnemen. In opdracht van LNE zal het gebruik van het ecoduct de komende jaren worden opgevolgd.

Het ontwerp voor de aanpassing van de brug over de E19/HSL ten noorden van Antwerpen aan het Peerdsbos, wordt afgerond. Het uitvoeringsdossier wordt uitgewerkt in samenwerking met Infrabel, het gemeentebestuur van Schoten, LNE en ANB.

De maatregelen uit het protocol voor *de inrichting van het Zoniënwoud en de ecologische ontsnippering van de lokale gewestwegen gebaseerd op de Structuurvisie voor het Zoniënwoud* en de *Voorbereidende studie voor de ecologische verbindingen aan R0 en de A4/E411 ter hoogte van het Zoniënwoud* worden verder uitgevoerd. Het Ozon Life+-project wordt verder opgevolgd. In 2013 start de aanbesteding van een proefproject voor een faunabuis onder de R0 en voor het herstel van de afwatering van de bestaande tunnels. De projecten worden in 2014 uitgevoerd. Het ontwerp voor de aanleg van het tweede ecoduct over de N25 in het Meerdaalwoud wordt verder afgewerkt.

Het protocol om de verkeersveiligheid te verhogen langs de N75 in Dilsen-Stokkem wordt verder uitgevoerd met het tweede deel van het ecoraster en de ontwerpen voor een ‘eco-recreaduct’, een ecotunnel en de ecologische inrichting van een bestaande spoorwegonderdoorgang.

In 2014 dienen we de bouwaanvraag in om een brug over de E40 in Nevele om te vormen tot een bermbrug voor dieren, voetgangers en fietsers. Op de rand van de brug komen er houten schermen om te vermijden dat overstekende dieren worden opgeschrikt door het verkeer.Om de dieren naar de ecopassage te leiden, komen er over een afstand van enkele kilometers ecorasters langs beide zijden van de E40. Zo zal het aantal aanrijdingen met reeën op de E40 sterk verminderen.

In Vlaanderen liggen momenteel al verschillende kilometers ecorasters als onderdeel van ontsnipperingsmaatregelen. Er loopt een overleg om afspraken te maken over het beheer van de rasters.

Er wordt voortgewerkt aan het Actieplan Ontsnippering in samenwerking met het INBO, LNE, ANB en VITO.

Investeringen voor ontsnipperingsmaatregelen hebben impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

Chemische bestrijdingsmiddelen verminderen

Met het besluit van de Vlaamse Regering *houdende nadere regels inzake duurzaam gebruik van pesticiden in het Vlaamse Gewest voor niet-land- en tuinbouwactiviteiten en de opmaak van het Vlaams Actieplan Duurzaam Pesticidengebruik* van 15 maart 2013 mag de weg- en waterwegbeheerder vanaf 1 januari 2015 geen chemische bestrijdingsmiddelen meer gebruiken. De voorbije jaren hebben we het pesticidengebruik al systematisch gereduceerd. Om het gebruik terug te dringen, zijn alternatieve bestrijdingsmethodes gebruikt en aanpassingen aan de infrastructuur uitgevoerd.

<u>Realisaties 2013</u>

In 2013 zijn verdere stappen gezet om te werken zonder chemische onkruidbestrijding. AWV is erin geslaagd om ongeveer 97,5% van haar wegennet en aangelanden pesticidenvrij te beheren. Voor de resterende procenten worden alleen door de overheid goedgekeurde bestrijdingsmiddelen gebruikt. De alternatieve beheerswijzen en de optimalisatie van de veegbeurten zijn voortgezet. Er wordt meer en meer gebruikgemaakt van aangepast materieel, zoals onkruidborstels op veegmachines. Jaarlijks zijn verschillende van dergelijke veegbeurten voorzien.

AWV heeft onkruidgevoelige (open) verhardingen vervangen door gesloten verhardingen, of gebruikt alternatieve voegvullingen. Om de juiste aanpak van de weg en de aanhorigheden te ondersteunen, wordt een pesticidentoets uitgevoerd.

Sinds 2004 zijn de waterwegbeheerders, onder impuls van het decreet houdende het duurzaam gebruik van pesticiden, zich meer en meer bewust geworden van de negatieve effecten die chemische bestrijdingsmiddelen hebben op het leefmilieu. Dat heeft ertoe geleid dat chemische bestrijdingsmiddelen op een oordeelkundige wijze worden gebruikt. Vandaag worden alle jaagpaden langs waterwegen en kanalen

pesticidenvrij beheerd. Alleen op een aantal sluisplateaus moeten nog pesticiden worden ingezet. De pesticidentoets draagt ertoe bij dat er geen nieuwe probleemzones ontstaan.

Te realiseren 2014

Het pesticidengebruik wordt verder gereduceerd. Tegen eind 2013 of begin 2014 moet het volledig verdwenen zijn. Bij de (her)aanleg van wegen besteden we blijvend aandacht aan maatregelen om ongewenste kruidgroei te vermijden. De wegendistricten die instaan voor het dagelijkse onderhoud van de wegen, worden mee betrokken bij het ontwerp van wegen en bijhorigheden. Op die manier houden we vanaf het ontwerp rekening met het latere onderhoud. De bestekken om de bestaande infrastructuur aan te passen en onkruidgroei tegen te gaan, worden de komende jaren hernomen.

In 2014 zal ook voor de waterwegen een laatste extra inspanning worden geleverd om de zones waar nu nog pesticiden worden gebruikt, pesticidenvrij te beheren.

De nieuwe regelgeving voorziet dat afwijkingen op nulgebruik uiterlijk tegen het najaar van 2014 moeten worden goedgekeurd door de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). De weg- en waterwegbeheerders zullen een inventaris en typologie opstellen van locaties die problematisch blijven voor nulgebruik en de nodige afwijkingen aanvragen om ook na 1 januari 2015 in beperkte mate bestrijdingsmiddelen te gebruiken.

3.4.1 Naar een nieuwe ruimtelijke–landschappelijke functie

De waterwegbeheerders werken acties en maatregelen uit om, waar mogelijk en financieel verantwoord, de waterwegen in hun oorspronkelijke staat te herstellen (rivierherstel) en hun infrastructuur in te passen in de stedelijke omgeving. Ze streven er bij nieuwe infrastructuurwerken naar om het landschap te vrijwaren en de infrastructuur goed te integreren. Een belangrijk aandachtspunt is om het water in de stad zichtbaar te maken.

Realisaties 2013

Bij de aanleg van overstromingsgebieden en dijkwerken voor het geactualiseerde Sigmaplan wordt systematisch archeologisch onderzoek uitgevoerd. Hetzelfde is gebeurd bij de herinrichting van de Scheldekaaien, waarna de eerste stabilisatiewerken aan de historische kaaimuur zijn opgestart. In 2013 is de overeenkomst met de stad Antwerpen voor de realisatie van het eerste deelproject Sint-Andries en Zuid goedgekeurd. Voor het tweede deelproject Droogdokken zijn de besprekingen over een realisatieovereenkomst lopende.

Ter hoogte van het deelproject Nieuw Zuid is de site, die gebruikt werd door het bedrijf Mexiconatie, ontruimd wegens instabiliteit. De stabilisatie van de kaaimuur is in deze zone prioritair, met behoud van het historisch waardevolle uitzicht.

Bij het ontwerp van de nieuwe Meulestedebrug in Gent en bij het ontwerp van de nieuwe Dorpsbrug in Ingelmunster gaat in samenspraak met de Vlaams Bouwmeester speciale aandacht naar de ruimtelijk-landschappelijke inpassing. Dat was ook het geval voor de nieuwe bruggen over het Albertkanaal.

Te realiseren 2014

De verdere gefaseerde herinrichting van de Scheldekaaien in Antwerpen zal blijven gebeuren met aandacht voor de landschappelijke integratie.

Om de ruimtelijk-landschappelijke integratie van de Oude Leiearm en de beleving van de waterloop in de stedelijke omgeving van Kortrijk te verbeteren, worden de oevers heringericht, met als eerste deelproject een kaaiverlaging van de Broelkaai. De ontwerpstudie wordt in 2014 gereactiveerd. Bij het ontwerp van de nieuwe bruggen over het Albertkanaal wordt aandacht besteed aan de ruimtelijk-landschappelijke inpassing.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS.

3.4.2 Architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit

Wegen

Realisaties 2013

Het Besluit van de Vlaamse Regering *Kleine wijzigingen van algemeen belang aan lijninfrastructuur en nutsvoorzieningen en vooroverleg met de Vlaams bouwmeester* (BVR 5/5/2000 en latere wijzigingen) legt AWV op om voor bruggen en viaducten advies te vragen aan het Team Vlaams Bouwmeester (TVB). Sinds 2009 heeft AWV een samenwerkingsovereenkomst met de Vlaams Bouwmeester. Samen met het TVB gaan we na hoe de ambities en engagementen rond ruimtelijke kwaliteitsbewaking bij infrastructuurprojecten zo goed mogelijk kunnen worden waargemaakt binnen het beschikbare werkkader. We opteren daarbij voor een selectieve en gesystematiseerde behandeling van de adviezen.

Voor de missing link A11 in Brugge hebben we samen met de Vlaams Bouwmeester een evenwichtig en samenhangend ontwerp geselecteerd dat de verbinding tussen de Zeehaven en het hinterland op een kwalitatieve manier invult, en tegelijk de recreatieve ontsluiting optimaliseert van de oostkust en het regionaalstedelijk gebied Brugge.

Voor de omvorming van de gewestweg N49 tot hoofdweg zijn de deelstudies Damme-Maldegem, de knooppunten ter hoogte van Lapscheure en de Damse Vaart, en het deel ten noorden van de Damse Vaart (de A11) samen door het TVB geadviseerd en zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.

Ook bij de herontwikkeling van een aantal snelwegparkings wordt het TVB betrokken. Voor de oude grenspost Rekkem-Menen in het bijzonder, bood de Vlaams Bouwmeester hulp bij de opmaak van het bestek voor een master- en beeldkwaliteitsplan dat als onderligger dient voor de herontwikkeling van de site. Hij selecteert ook mee het ontwerpteam.

Voor het project R4-zuid is tijdens de ontwerpfase van een aantal nieuwe kunstwerken nauw overleg geweest met het TVB, met name over de ronde tunneldoorsnedes voor de tunnels in Merelbeke en het *landmark* van de Tuibrug over de Ringvaart.

Te realiseren 2014

De samenwerking met het TVB wordt voortgezet. Waar nodig zullen we de (lopende) samenwerkingsovereenkomst bijsturen. Zeker voor de grotere structuurbepalende infrastructuurprojecten in Vlaanderen heeft de samenwerking veel toegevoegde waarde, zoals de missing links, het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal en de Leie, en de aanleg van nieuwe openbaar-vervoerlijnen.

Bij de doortocht van de N50 Hille in Zwevezele (Wingene) willen we het wegbeeld van de doortocht grondig aanpassen, zodat het gemotoriseerd verkeer de snelheid matigt. Er worden maatregelen getroffen die de leefbaarheid van de kern van de Hille verbeteren. De bebouwde omgeving wordt herkenbaar gemaakt via een aangepaste esthetische openbare verlichting, als indirecte extra ondersteuning van de verkeersveiligheid. De volledige herinrichting van het plein aan de kerk van Hille houdt rekening met de aanpalende schoolomgeving. De volledige kern krijgt een landschappelijke opwaardering met onder andere een gestructureerde inplanting van bomen. Er komt ook een volwaardige bushalte-infrastructuur. Het gaat hier om een gecombineerd dossier met rioleringswerken en werken op gemeentewegen. De werken worden aanbesteed in 2013 en uitgevoerd vanaf het voorjaar van 2014.

Waterwegen en kust

De waterwegbeheerders sloten elk een samenwerkingsovereenkomst af met het Team Vlaams Bouwmeester, zodat ruimtelijke kwaliteit ook voor hun projecten een belangrijk criterium is in de besluitvorming. Dat geldt met name voor projecten waarvoor het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 een vooroverleg met de Vlaams bouwmeester verplicht.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust lanceerde samen met het Team Vlaamse Bouwmeester enkele Open Oproepen. Dat was onder meer het geval voor:

- de herinrichting van de wandelweg van de zeedijk met waterkeringen in Oostende, in de zone Raversijde-Wellington
- de verbreding van de zeedijk ter hoogte van Raversijde.

Voor het Albertkanaal bewaakt de Vlaams Bouwmeester de ontwerpkwaliteit van de landschapsstudies voor de inpassing van de nieuwe bruggen. Concreet helpt het Team Vlaams Bouwmeester bij de opmaak van het bestek voor de landschapsstudies, beoordeelt het mee de offertes en begeleidt het mee de ontwerpopdracht.

Water in de stad

Water is een opportuniteit voor de stad in al haar dimensies. We zetten in op kwaliteitsvolle watergebonden stadsprojecten. De opgave ligt erin om de multifunctionaliteit van het water én de multifunctionaliteit van de stad te benutten en passend op elkaar te betrekken. Daarvoor heeft het Departement MOW de beleidsvisie Water in de Stad ontwikkeld. De visie formuleert een toekomstvisie over het samengaan van water en stad, schetst de meervoudige context en formuleert aanbevelingen. Het is de bedoeling dat MOW en de waterwegbeheerders de beleidsvisie gebruiken als leidraad bij waterprojecten in de stad.

Realisaties 2013

De Oude Dender is momenteel van de Dender gescheiden door een afdamming, en hij is gedempt ter hoogte van de vroegere monding in de Schelde. In 2004 heeft W&Z samen met de stad Dendermonde het project *De Dender loopt* gelanceerd waarmee ze de Oude Dender herwaardeert door de landschappelijke en toeristisch-recreatieve functie te versterken. De nieuwe Bogaerdbrug wordt ingeplant ter hoogte van de Bogaerdstraat en de Veerstraat op de gedempte Dender. Naast het functionele aspect van de brug zal ze ook een meerwaarde hebben als kunstwerk.

De Bogaerdbrug moet de Oude Dender op deze plek in de binnenstad weer aantrekkelijk maken. Met het oog op de pleziervaart is geopteerd voor een beweegbare brug. De omgevingsaanleg gebeurt op dezelfde manier als bij het oud sas en de Vlasmarktbrug. De nieuwe Bogaerdbrug ziet er hetzelfde uit als de Vlasmarktbrug, maar wordt een meter breder om verkeerstechnische redenen. In 2012 zijn de voorbereidende werken voor de bouw gestart. Het einde van de werken is voorzien in 2014.

Binnen het stadsvernieuwingsproject Scheldeboorden-kop in Oudenaarde staat Waterwegen en Zeekanaal NV in voor de studie, de aanbesteding en de (her)aanleg van het jaagpad, de afsluitingen, de aanlegsteigers en de fiets- en voetgangersbrug ter hoogte van Scheldekop rechteroever. Eind 2013 starten de werken.

In 2013 is het project van de Noordbrug in Kortrijk genomineerd voor de prijs Publieke Ruimte.

Te realiseren 2014

De Stad Gent en Waterwegen en Zeekanaal NV leggen de gedempte Nederschelde tussen het Bisdomplein en de Nieuwbrugkaai opnieuw open. Zo wordt de historische samenvloeiing van Leie en Schelde hersteld en komt er een rechtstreekse verbinding tussen het stadscentrum en de Sint-Baafssite. Wonen, werken, wandelen en fietsen langs het water worden zo opnieuw aantrekkelijk.

Het project omvat de bouw van drie bruggen (Wijdenaardbrug, Nieuwbrug en Bavobrug), de bouw van de Scaldissluis, en de heraanleg van omliggende pleinen en straten. Na de bouw van de Scaldissluis aan de Oude Beestenmarkt (oplevering 2012) is het moment aangebroken om het sluitstuk te realiseren van de historische verbinding tussen de Leie en de Schelde: het gedempte deel van de Reep tussen de Scaldissluis en de Braemgaten wordt weer opengelegd. De uitvoering van de werken start in 2014.

In 2014 worden de werken in de Doortocht van Kortrijk beëindigd. Het project besteedde bijzondere aandacht aan de architecturale kwaliteit van de bruggen en oevers.

3.4.3 Uitbouwen van het toeristisch potentieel van de waterwegen en de kust

Kustweerbericht

Het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) maakt voor alle professionele gebruikers een zee- en kustweerbericht. De professionele meteoberichten staan op een website. Ze worden aangevuld met een kustweerbericht.

Om de naambekendheid van de website bij het grote, toeristisch-recreatieve publiek verder te vergroten, kreegt de website vanaf de zomer 2013 naast een Nederlandstalige url ook drie anderstalige url's. Er waren promotie-initiatieven, zoals een zonnescherm met een cartoon en de vier url's. Van 1 juli tot en met 31 december 2013 rijdt een kusttram rond met dezelfde cartoon.

Een beleidsplan waterrecreatie en –toerisme uitwerken

De recreatieve en toeristische functies van de waterwegen, de kust en hun aanhorigheden vormen een speerpunt van het beleid, dat samenwerkingsverbanden met diverse actoren nastreeft. De recreatieve projecten en initiatieven passen in het beleidsplan *Waterrecreatie en -toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen*. De projecten komen tot stand via een integrale en multifunctionele benadering.

Realisaties 2013

Het subteam Binnenvaartwegen van het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en –toerisme heeft een actieplan opgesteld met prioritaire acties en initiatieven, op basis van het beleidsplan Waterrecreatie en –toerisme.

De waterwegbeheerders hebben een gezamenlijke beleidsvisie uitgewerkt inzake recreatie op de waterweg. De beleidsvisie stelt de multifunctionaliteit van de waterwegen voorop en wil de recreatief-toeristische mogelijkheden verbeteren. De visie omschrijft hoe de waterwegbeheerders de recreatie op de binnenwateren willen ontwikkelen en vormt het kader voor overleg en samenwerking met andere overheden, organisaties en stakeholders. Zo willen we komen tot een volwaardig en kwalitatief netwerk van waterrecreatieve infrastructuur voor de Vlaamse waterwegen.

Ook in 2013 vond een Algemene Vergadering plaats van het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en –toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen, samen met de waterwegbeheerders en de watersportfederaties waarop acties en initiatieven werden toegelicht en afgestemd. Het netwerk van in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeiboten is verder vervolledigd met de installatie van een nieuwe kajakhelling op de linkeroever van de Rupel, stroomopwaarts van de sluis van Klein-Willebroek en op het kanaal Leuven–Dijle. Binnen het werkgebied van nv De Scheepvaart is het netwerk van in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeiboten volledig gerealiseerd.

De haalbaarheid van een nieuwe jachthaven op het Kanaal Nieuwpoort-Duinkerke in Oudenburg is onderzocht. Een aantal jachthavens werd uitgebreid, onder meer in Deinze (Brielmeersen). De bouw van een nieuwe aanlegsteiger aan het scheepvaartmuseum in Baasrode is verder voorbereid. Aanlegplaatsen zijn geoptimaliseerd, onder meer in Dendermonde.

De aanleg van een nieuwe vlotsteiger langs de Rupel aan het districtsgebouw in Noeveren is voorlopig niet meer nodig wegens de verhuis van de districtsdiensten. Er kwam een nieuwe fietsersbrug aan de spoorbrug in Lokeren. In Machelen aan de Leie (Zulte) is een nieuwe aanlegsteiger voor passagiersvaartuigen in gebruik genomen.

De veersteiger van Hamme Moerzeke (naar Mariekerke) en de veersteiger van Hamme Kastel (naar Baasrode) zijn gerenoveerd. Ook de bouw van twee aanlegsteigers langs de Zeeschelde in Rupelmonde is voltooid. De vernieuwing van de steigers en loopbruggen van de Zuiderveren is lopende.

Voor de realisatie van een watergebonden, toeristisch-recreatieve activiteitenzone langs het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, wordt de nautische site in Nieuwpoort verder uitgebouwd. De werken passen in het Interreg IVA-project *2 Mers Seas Zeeën*, met als projecttitel *Ontwikkelen van innovatieve concepten voor*

watersportcentra – Yacht Valley. Het project wil de nautische site ontwikkelen tot voorbeeld-watersportservicecentrum op het vlak van duurzaamheid, milieu, de bundeling van bedrijven en recreatie. In een eerste fase zijn aanlegsteigers gebouwd en is het bestek opgesteld voor de omgevingsaanleg. De tweede fase (aanlegsteigers en slipway) is opgestart.

Langs de Gemeenschappelijke Maas is in Uikhoven een nieuw voetveer in gebruik genomen. In Nieuwpoort wordt de oude sluisvloer uitgebroken ter hoogte van de Kromme Hoek, zodat bijkomende steigers kunnen worden geplaatst.

Voor de deelname aan het Europese project Seaconomics verricht Westtoer, met cofinanciering van MDK, onderzoek naar het vaar- en bestedingsgedrag van de jachthavengebruikers en het economisch belang van de jachthavens aan de kust. In overleg met alle kustjachthavens komt er een format waarmee jachtclubs de vereiste rapportering over de concessies uniform kunnen maken. De eindrapporten zijn voorzien begin 2014.

Te realiseren 2014

Het actieplan van het subteam Binnenvaartwegen wordt uitgevoerd. Het netwerk van in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeiboten wordt vervolledigd. De doortocht in Gent wordt aangepakt met onder andere de mechanisering-zelfbediening van de Brusselsepoortsluis en de openlegging van het resterende gedeelte aan de Reep.

De veersteigers langs het Zeescheldebekken worden in 2014 verder vernieuwd. Onder meer de volgende steigers staan op het meerjarenprogramma: Zeeschelde linkeroever in Hamme–Driegoten, Zeeschelde linkeroever in Moerzeke–Sint-Amands, Zeeschelde in Doel, Lillo en Liefkenshoek.

Ook het flankerend beleid van het geactualiseerde Sigmaplan wordt voortgezet, met onder meer aandacht voor de participatie van maatschappelijke groepen, lokale besturen en lokale actoren. Voor specifieke projecten zijn bijzondere samenwerkingsovereenkomsten gesloten. Het ontwerp voor een nieuwe voetgangers- en fietsbrug aan de Brielpoort in Deinze zal worden afgewerkt en in aanbesteding gebracht. De bouw van de brug start in 2014.

De studie *Herinneringspark 2014-18* is opgemaakt. In de studie is een aantal projecten van W&Z opgenomen voor de herdenking van *100 jaar Groote Oorlog*. Het gaat onder meer om de renovatie van een aantal gedenktekens en monumenten in de omgeving van het sluizencomplex Ganzepoot in Nieuwpoort, en in de omgeving van de Dodengang, IJzertoren, en IJzerdijk.

Een van de monumenten is de Duitse oorlogsbunker in Diksmuide (Kaaskerke) die in beheer is bij W&Z. W&Z zal participeren in de restauratiewerken en stelt de bunker en de bijbehorende gronden ter beschikking van het ministerie van Defensie om ze te laten integreren in de site van de Dodengang. De budgetten voor restauratie- en herstellingswerken zijn voorzien. W&Z heeft het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed de toelating gegeven om proefsleuven te graven langs de IJzerdijk, tussen Diksmuide en de Dodengang, op locaties waar er loopgraven waren tijdens de Eerste Wereldoorlog.

In Ooigem (kanaal Roeselare-Leie) worden mogelijke in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeiboten overwogen: ofwel stroomopwaarts verder weg van de drietrapssluis, ofwel stroomafwaarts, mogelijk in combinatie met een slipway voor jetski's.

De start van de bouw van de jachthaven in Klein-Willebroek op het Zeekanaal Brussel-Schelde is gepland.

Aan een aantal sluizen en bruggen krijgt de pleziervaart afmeermogelijkheden die de gebruiksvriendelijkheid verhogen. In Zeebrugge wordt in 2014 de tweede fase van de saneringsbaggerwerken van het oude Visserijdok uitgevoerd. In de oude vissershaven komt er bijkomende steigerinfrastructuur voor de inrichting van het Tijdok tot plezierhaven.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS. Vanaf 2014 zijn dit de artikelnummers MB0/1MI-E-5-V/IS en MB0/1MI-E-5-W/IS

Investeringen in deze acties hebben bij afdeling Kust een impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

Promotie waterrecreatie

Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV) heeft in 2013 de recreatievaart gepromoot op de watersportbeurzen in Düsseldorf, Gent en Nieuwpoort. Op *Boot Düsseldorf* werd de stand met de Vlaamse partners druk bezocht. Er was veel interesse in het aanbod van de vaarkaarten. De interesse om in Vlaanderen te varen neemt duidelijk nog altijd toe, en blijkbaar worden de vaarkaarten als goede instrumenten beschouwd.

PBV maakte voor de recreatieve gebruiker een nieuwe vaarkaart West, naast de recent geactualiseerde vaarkaart Oost. De nieuwe brochure V*aren in Vlaanderen* omvat informatie voor kanovaarders, voorbeelden van vaarlussen, mogelijkheden om te varen met staande mast, de vaarroute Kunststeden en tips over veilig varen.

Hilde CREVITS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Bijlage 1. Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar

EEN KWALITATIEVE DIENSTVERLENING VOOR EEN VLOT EN VEILIG VERKEER OP HET TRANSPORTNET

Het eerste hoofdstuk van de beleidsbrief gaat in op de software van het mobiliteitssysteem: de maatregelen om de netwerken efficiënter en veiliger te doen functioneren, of een betere dienstverlening te bieden. Het gaat bijvoorbeeld over nieuwe technologieën of innovatieve logistieke concepten. Anderzijds tonen we ook hoe een efficiëntere interne organisatie en een betere samenwerking kunnen leiden tot een performanter vervoerssysteem dat een beperktere impact heeft op mens en omgeving.

Vlot en veilig verkeer

Op het weggennet is in 2013 een aantal nieuwe technieken verder in dienst genomen, zoals automatische nummerplaatherkenning (ANPR) en trajectcontrole.

Om het ANPR-systeem in Vlaanderen gestandaardiseerd uit te bouwen, heeft het Agentschap Wegen en Verkeer een contract in de markt geplaatst waarmee alle geïnteresseerde overheden nieuwe apparatuur zullen kunnen bestellen. In 2014 zullen nog meer gemeenten dergelijke camera's kunnen plaatsen.

De trajectcontrolesystemen streven naar meer verkeersveiligheid op de Vlaamse autosnelwegen. Na het eerste trajectcontrolesysteem op de E17, op het viaduct in Gentbrugge richting Kortrijk, zijn drie nieuwe trajectcontrolesystemen in gebruik genomen:

- op de E17 op het viaduct in Gentbrugge richting Antwerpen,
- op de E40 tussen Wetteren en Erpe-Mere, in beide richtingen.

Ook op de gewestwegen willen we systemen voor trajectcontrole plaatsen.

Na de E313 in Antwerpen heeft dit jaar ook de E40 tussen Leuven en Brussel spitsstroken gekregen. Op de E314 in de regio Leuven hebben we weefstroken aangelegd. In 2014 komt er een spitsstrook op de E19 tussen Antwerpen-Noord en Sint-Job-in't-Goor.

Intussen maken we verder werk van een veiliger infrastructuur. Voor 98% van de gevaarlijke punten in Vlaanderen is minstens een goedgekeurd ontwerp tot verbetering gemaakt. Voor de laatste gevaarlijke punten is het ontwerp in de maak. De resterende gevaarlijke punten worden uiterlijk in 2014 aanbesteed.

Uiteraard is veilig verkeer niet alleen mogelijk via investeringen in infrastructuur en handhaving. De factor mens blijft uiterst belangrijk. Daarom blijven we, in het bijzonder voor de meest kwetsbare groepen, inzetten op doelgroepgerichte sensibilisering en opleiding.

Ook op onze waterwegen en de scheepvaartroutes naar onze zeehavens zorgen slimme maatregelen voor vlotter en veiliger verkeer. River Information Services (RIS) zijn moderne verkeersmanagementsystemen voor een snelle elektronische overdracht van gegevens tussen water en wal. Het RIS in het Scheldegebied is zoveel mogelijk geïntegreerd in de bestaande systemen van de Schelderadarketen en is complementair met de RIS-systemen op de binnenwateren.

De systemen bevorderen de veiligheid en efficiëntie van het binnenvaart- en scheepvaartverkeer en maken het mogelijk om incidenten en potentieel gevaarlijke situaties beter te beheersen. De projecten worden uitgevoerd met Europese subsidiesteun binnen het TEN-T programma. Performante loodsdiensten, een uitgebreid pakket van (elektronische) kaarten en andere meetgegevens (weer, waterbodem, …) dragen bij tot een veiliger en vlottere scheepvaart.

Door de bedieningstijden van sluizen en bruggen meer af te stemmen op de behoeften van onze klanten, verhogen we de attractiviteit van de waterweg als alternatief voor het goederenvervoer via de weg.

In 2014 blijft De Lijn de kosten streng bewaken. Een verdere verbetering van de kostendekkingsgraad is echter alleen mogelijk via maatregelen aan de inkomstenzijde. Met investeringen in doorstroming en nieuwe trams en bussen, maakt De Lijn werk van de capaciteit, de stiptheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Een vereenvoudigde tariefstructuur, betere informatie voor de klant en een eengemaakt vervoersbewijs zijn bijkomende stappen naar een kwaliteitsvol openbaar vervoer.

Onder andere met een nieuwe compensatieregeling voor vervoerders van aangepast vervoer en met de Mindermobielencentrales, Diensten Aangepast Vervoer en Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer verbeteren we de vervoersmogelijkheden voor mensen die minder mobiel zijn. Waar mogelijk maken we het openbaar domein (onder meer haltes) en de voertuigen van De Lijn beter toegankelijk voor minder mobielen.

Vlaanderen heeft voorts haar Spoorstrategie geformuleerd. Hierin zijn het GEN-netwerk en de spoortoegang naar de Vlaamse zeehavens erg belangrijk. De Spoorstrategie is de basis voor onze onderhandelingen met de NMBS en Infrabel.

Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa

Om verladende marktpartijen ervan te overtuigen om hun goederen op een andere, nieuwe of innovatieve manier te vervoeren, zijn twee Flanders Logistics-consulenten in dienst genomen. De consulenten verschaffen modusneutrale informatie over de verschillende transportmogelijkheden en tonen hoe alternatieve modi tot efficiëntiewinsten kunnen leiden. Ook de marktprospectoren van Promotie Binnenvaart Vlaanderen en Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen, en de transportdeskundigen van de waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart zetten hierop in, net als de verschillende provinciale marktprospectoren. Zo stimuleren we bedrijven om hun goederenstromen te herbekijken.

Daarnaast gaan we op zoek naar innovatieve oplossingen. Het Piek 2-project onderzoekt de mogelijkheden voor stille en duurzame leveringen in de dagrand. We gaan na hoe historische en realtime-informatie bijdragen tot de optimalisatie van de logistieke keten. Het project Distribouw ontwikkelt samen met de bouwsector watergebonden distributie- en consolidatiecentra voor bouwmaterialen, en onderzoekt de infrastructurele en economische randvoorwaarden. In de binnenvaart onderzoeken we de mogelijkheden van alternatieve energiebronnen als LNG en bereiden we het aanbod van walstroom uit.

De impact van de vervoersector op mens en milieu beperken

Het economisch belang van de vervoersector is erg groot, maar ook de ecologische impact is omvangrijk. We willen die impact terugdringen. Het wegvekeer blijft een belangrijke bron van hinder en milieuvervuiling. Met gerichte actieplannen beperken we de geluidshinder en de lichtpollutie. De Lijn maakt werk van groenere voertuigen. In de binnenvaart zorgt het 3E-convenant voor een geleidelijke evolutie naar minder vervuilende motoren.

Een efficiënte en kostenbewuste overheid

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen formuleert doelstellingen op korte (10 jaar) en middellange termijn (20 jaar). Het plan schenkt eveneens veel aandacht aan een goed uitgewerkte beleidsmonitoring. Het werd afgestemd op het Vlaams Klimaatsbeleidsplan 2014-2020 en wordt het in het najaar verder afgestemd met het in opbouw zijnde witboek van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. In het najaar wordt het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen aan de Vlaamse Regering voorgelegd voor voorlopige vaststelling.

Na die voorlopige vaststelling volgt het openbaar onderzoek en winnen we advies in bij de betrokken strategische adviesraden. In 2014 volgen de standpuntbepaling door het Vlaams Parlement en de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen door de Vlaamse Regering.

Investeringsprojecten zijn een belangrijk beleidsinstrument. De afgelopen jaren zijn belangrijke inspanningen geleverd om investeringsprojecten sneller te kunnen realiseren. Dat resulteerde in twee regelgevende initiatieven: het decreet Omgevingsvergunning en het decreet Complexe Projecten. De twee ontwerpen van decreet zullen de volgende maanden in het Vlaams Parlement worden ingediend.

We gingen ook na hoe we de onteigeningsregelgeving kunnen aanpassen om infrastructuurwerken sneller te realiseren. Ten slotte hebben we ingezet op een beter procesmanagement en een betere samenwerking tussen alle actoren die betrokken zijn bij de voorbereiding en de realisatie van investeringsprojecten.

De slimme kilometerheffing (Viapass-systeem) zal ons bijkomende mogelijkheden bieden om het verkeer te sturen. In het najaar van 2013 starten we samen met het Brusselse en Waalse Gewest een proefproject voor slimme kilometerheffing in de GEN-zone. Het is de bedoeling om begin 2014 een *single service provider* aan te duiden om het Viapass-systeem voor vrachtwagens te ontwerpen, bouwen, financieren, onderhouden en uit te baten.

De lokale factor is een onmisbare schakel in het mobiliteitsbeleid. Op 1 maart 2013 is het vernieuwd decretaal en reglementair kader voor het lokale mobiliteitsbeleid in werking getreden. De implementatie is vastgelegd in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 *tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid*. De zesde staatshervorming moet Vlaanderen nog meer instrumenten in handen geven om haar mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheidsbeleid te optimaliseren.

Ten slotte mogen we ook de internationale dimensie van het mobiliteitsbeleid niet uit het oog verliezen. Met name de Europese regelgeving en steunmaatregelen zijn erg belangrijk.

EEN KWALITATIEF HOOGSTAANDE EN GOED DOORDACHTE INFRASTRUCTUUR

In dit tweede hoofdstuk komen ingrepen aan bod die een impact hebben op de harde infrastructuur: de hardware. Het gaat om wegen, fietspaden, waterwegen, tramlijnen en spoorwegen. De stationsomgevingen zijn belangrijke multimodale knooppunten voor het personenvervoer. Uiteraard besteden we ook heel wat aandacht aan de Vlaamse zeehavens en aan de luchthavens in Vlaanderen. Zij zijn immers belangrijke economische knooppunten.

De schakels van het vervoernetwerk optimaal beheren en uitbouwen

We willen de onderhoudsachterstand wegwerken: op de autosnelwegen tegen 2015 en op de gewestwegen tegen 2020. Net als in 2013 voeren we in 2014 de nodige onderhoudswerken uit. We besteden daarbij bijzondere aandacht aan een goede communicatie met de belanghebbenden. Alle werven worden op elkaar afgestemd en via het Minder Hinder-overleg kunnen de protocolpartners meewerken aan de planning van de werken. Zo minimaliseren we de hinder voor de weggebruikers, omwonenden en andere betrokkenen.

Via gerichte investeringen werken we gefaseerd de missing links in het wegennet weg. In 2014 worden de werken aan het zuidelijk deel van de R4 (Gent) afgerond, starten de werken aan de A11 (Brugge) en worden de werken aan de N60 (Ronse) aanbesteed.

We leggen nieuwe fietspaden aan en verbeteren de kwaliteit van bestaande fietspaden: langs de gewestwegen en op de jaagpaden langs onze waterwegen.

Het tramnet in Antwerpen en Gent wordt verder uitgebreid. De gunningsprocedures voor het Brabo II project in Antwerpen en Spartacus 1 in Limburg worden doorlopen. De plannen voor nieuwe tramlijnen in Vlaams-Brabant, Limburg en aan de Kust worden onderzocht. Met investeringen in de stationsomgevingen, de multimodale knooppunten bij uitstek, moedigen we stappers, trappers en het gebruik van het openbaar vervoer aan.

Op de belangrijkste assen passen we de waterwegen aan zodat ze door grotere schepen kunnen worden gebruikt. Het Seine-Scheldeproject en de aanpassing van de bruggen over het Albertkanaal zijn twee belangrijke voorbeelden. Bij andere waterwegen zorgen we ervoor dat ze hun deel van het goederenvervoer kunnen verwerken via investeringen, infrastructuur, onderhoud en baggerwerken, en door de bouw van kaaimuren.

De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken

Een sterk uitgebouwd transportnetwerk kan pas echt zijn functie vervullen als het de economische knooppunten en overslagpunten bedient. Met het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) en Blue Gate

Antwerpen ontwikkelen we inland terminals langs onze waterwegen. De visie rond consolidatiepunten en Extended Gateways wordt ingepast in de verdere uitwerking van het ontwerp-Beleidsplan Ruimte.

De Vlaamse Regering wil dat de haven van Antwerpen ook in de toekomst haar rol als economische draaischijf voor Vlaanderen kan blijven spelen. Daarom besliste ze dat de haven in de komende jaren met 1.000 hectare kan uitbreiden in de zone Saeftinghe. Die uitbreiding legde de Vlaamse Regering vast in een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan. De verschillende invullingsscenario's voor de Ontwikkelingszone Saeftinghe worden maatschappelijk afgewogen. Aansluitend start in 2014 de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

De bouw van de Deurganckdoksluis verloopt volgens planning. De ingebruikname is voorzien voor 31 maart 2016. We verbeteren de toegankelijkheid van de Gentse haven met de bouw van een nieuwe zeesluis in Terneuzen. De planuitwerkingsfase voor het project wordt verdergezet. Op basis van de huidige planning zal het verdrag met Nederland eind 2014 of begin 2015 klaar zijn voor behandeling in de parlementen van Vlaanderen en Nederland. Ook dat project wordt uitgevoerd met Europese subsidiesteun binnen het TEN-T programma.

De procedures om een geschikte kandidaat aan te stellen voor de commerciële exploitatie van de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge zijn in 2013 afgerond. Voor de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem is in overleg met de betrokken partners een alternatieve beheersvorm uitgedacht. Vanaf 2014 worden de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge uitgebaat door de respectieve Luchthavenexploitatiemaatschappijen (LEMs). De blijvende betrokkenheid van Vlaanderen, als eigenaar van de infrastructuur, benadrukt het belang dat Vlaanderen hecht aan deze luchthavens. Tegelijk geven we de luchthavens optimale ontwikkelingskansen door een privéuitbater aan te trekken.

OPENBARE WERKEN MEER DAN MOBILITEIT

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken beheert heel wat transportinfrastructuur. Die infrastructuur heeft naast een transportfunctie vaak ook heel wat andere functies. Dit derde en laatste hoofdstuk geeft aan hoe we met onze infrastructuur langs de kust en onze waterwegen de bevolking beschermen tegen overstromingen. Bij het beheer van de transportinfrastructuur hebben we niet alleen oog voor de transportfunctie maar ook voor de inpassing in het landschap, de natuur of de stad. We hebben voorts aandacht voor recreatie.

Duurzaam kustbeheer

Het Masterplan Kustveiligheid moet de Vlaamse kust en het achterland beschermen tegen overstromingen en superstormen. Aandacht voor de diverse functies van de kust, alsook voor alle mogelijke gebruikers en actoren, biedt tevens de garantie voor een geïntegreerde aanpak.

Het richtinggevende Masterplan Vlaamse Baaien zal klaar zijn in het voorjaar van 2014. Het geeft aan hoe de kustzone de komende decennia verder kan evolueren. Een verder studietraject zal noodzakelijk zijn voordat een eventuele realisatiefase in zicht komt.

Inzetten op integraal waterbeleid en het beheersen van de waterkwantiteit

Bij de projecten langs de waterlopen passen we de principes van integraal waterbeleid toe. We bereiden de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen voor, conform de bepalingen van het gewijzigd decreet Integraal Waterbeleid. We nemen talrijke acties om de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en de Europese Richtlijn over beoordeling en beheer van overstromingsrisico's (ROR) in te vullen. In uitvoering van de ROR heeft de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid de milieukwantiteitsdoelstellingen voor oppervlaktewater goedgekeurd. Die dringen de negatieve gevolgen terug van overstromingen en watertekorten.

Een Vlaamse portaalsite bundelt informatie over de waterkwantiteit van bevaarbare en onbevaarbare waterlopen en van de zee. We automatiseren zo de uitwisseling van gegevens via een intern platform voor professionele gebruikers inzake waterbeheer en crisisbeheersing, en een extern platform voor de burger.

Multifunctionaliteit

Bij de aanleg en het beheer van havens, wegen en waterwegen onderzoeken we hoe we natuurtechnische milieubouw kunnen gebruiken om de negatieve gevolgen voor milieu en natuur beperkt te houden. We doen aan ecologisch bermbeheer, gebruiken natuurvriendelijke oeververdedigingen, nemen ontsnipperingsmaatregelen, beperken chemische bestrijdingsmiddelen en werken vismigratieknelpunten weg. In overleg met het Agentschap voor Natuur en Bos realiseren we mee de Instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden.

De waterwegbeheerders werken acties en maatregelen uit om de waterwegen maximaal in hun oorspronkelijke staat te herstellen (rivierherstel) en hun infrastructuur in te passen in de stedelijke omgeving. Een belangrijk aandachtspunt is om het water in de stad zichtbaar te maken.

In samenwerking met het Team Vlaams Bouwmeester zorgden we ervoor dat ruimtelijke kwaliteit bij het ontwerpen van infrastructuur een belangrijk criterium is in de besluitvorming.

In overleg met alle betrokkenen gaan we na hoe we de toeristische en recreatieve mogelijkheden van de waterwegen en van onze kust optimaal kunnen benutten en vergroten.

Bijlage 2. Moties en resoluties

1. Westerscheldeverdieping

Met redenen omklede motie van de heren Dirk de Kort, Ludwig Caluwé en Bart Martens, mevrouw Liesbeth Homans, de heer Jan Roegiers en mevrouw Lies Jans tot besluit van de op 1 oktober 2009

1° door de heer Jan Penris in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits,Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken,over de actuele toestand rond de opschorting van de Westerscheldeverdieping in het licht van de geschillenprocedure,

2° door mevrouw Annick De Ridder in commissiegehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits,Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken,over de Scheldeverdieping en meer bepaald het uitblijven daarvan aan Nederlandse zijde,

3° door de heer Lode Vereeck in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters,minister-president van de Vlaamse Regering,Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,Landbouw en Plattelandsbeleid,over de uitdieping van de Westerschelde (14-10-2009)

1° De langetermijnvisie van het Schelde-estuarium wordt vanzelfsprekend aangehouden als streefbeeld voor het Schelde-estuarium. De langetermijnvisie blijft ook in de toekomst dienst doen als leidraad om de ontwikkelingen in het estuarium in goede banen te leiden.

2° Nederland werd door Vlaanderen al opgeroepen om te zorgen voor een integrale uitvoering van het Verdrag betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010, en om de timing van het verdrag te respecteren.

3° De verdiepingswerken op Nederlands grondgebied zijn op 12 februari 2010 van start gegaan. De uitvoeringstermijn voor de verdiepingswerken was ambitieus, zodat de eerder opgelopen vertraging gevoelig ingeperkt werd. De verdiepingswerken zijn al in december 2010 afgerond. Het demissionaire Nederlandse kabinet heeft op 25 mei 2012 beslist om geen besluit te nemen over de ontpoldering van de Hedwigepolder. Vlaanderen blijft er echter op aandringen dat de verdragsafspraken inzake de Hedwigepolder worden nageleefd.

4° Wat de verdieping van de Westerschelde betreft, zijn de nodige maatregelen genomen, met positieve resultaten tot gevolg (zie supra). Wat de Hedwigepolder betreft, blijft Vlaanderen erop aandringen dat Nederland onverkort vasthoudt aan de verdragsafspraken. Vlaanderen heeft op 22 mei 2012 de geschillenbeslechtingsprocedure opgestart (o.b.v. art.10 uit het Verdrag betreffende de Ontwikkelingsschets 2010). Het Verdrag voorziet in een eerste fase waarin minimaal zes maanden onderhandeld wordt. Als de onderhandelingen op 22 november 2012 niet tot een bevredigende oplossing hebben geleid, kan het geschil aan het in artikel 10, § 2, voorziene scheidsgerecht worden voorgelegd.

5° Vlaanderen blijft altijd vasthouden aan de integrale en onverkorte uitvoering van de Scheldeverdragen, aangezien die een evenwichtig pakket vormen. De balans tussen de drie pijlers van de langetermijnvisie - toegankelijkheid, natuurlijkheid en veiligheid - blijft gevrijwaard.

6° Wegens het spoedig nakomen van de verdragsverplichtingen inzake de Scheldeverdieping door Nederland, kon de geschillenbeslechtingsprocedure vroegtijdig worden stopgezet. De instelling van een scheidsgerecht is onnodig gebleken.

2. Bevolkingsaangroei

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Filip Watteeuw, Koen Van den Heuvel, Sven Gatz, Lode Vereeck, Kris Van Dijck en Peter Vanvelthoven tot besluit van de op 12 januari 2010 door de heer Filip Watteeuw in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de nieuwe bevolkingsprognoses van het Federaal Planbureau en de gevolgen van de verwachte

bevolkingsaangroei *voor onder meer huisvesting, mobiliteit, leefbaarheid, werkgelegenheid en onderwijs. (27-01-2010)*

Bij het uitwerken van prognoses en scenario's in het kader van het in voorbereiding zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen, wordt uitgegaan van de recentste demografische vooruitzichten voor Vlaanderen voor de komende decennia, in het bijzonder met de te verwachten bevolkingsaangroei, vergrijzing en gezinsverdunning. Zo wordt bijvoorbeeld uitgegaan van de meest recente bevolkingsprognoses van het Federaal Planbureau.

Hierover is in de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement gerapporteerd bij de toelichting over het informatief deel van het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen op 19 januari 2012

3. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heren Bart Martens en Jan Roegiers en de dames Lies Jans en Sophie De Wit m.b.t. de ***Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014****. (03-02-2010)*

1° Het STOP-principe is en blijft een van de uitgangspunten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De evolutie met betrekking tot deze onderwerpen wordt toegelicht in hoofdstuk 2.1.5. 'Veilige infrastructuur' en hoofdstuk 2.1.2. 'Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken', waaronder de uitbreiding van het fietspadennetwerk op het terrein en de verbetering van de staat van de bestaande fietspaden.

2° We brengen verbeteringen aan op het gebied van het woon-werkverkeer, waarbij we verder streven naar de doelstelling om 40% ervan met duurzaam vervoer te laten verlopen. Daarbij verwijs ik specifiek naar het vervoersmanagement, behandeld onder punt 1.1.1.c., maar ook naar de verdere uitbouw van het openbaar-vervoernet via tram- of lightrailprojecten, de versterking van de voorstadsnetten en de uitbouw van de stadsomgevingen, de uitbouw van stedelijke deelautoprojecten, behandeld onder punt 2.1.3.

3° de hervorming en vergroening van de verkeersbelastingen. Ook al ligt dit buiten mijn directe bevoegdheid, toch wil ik hier verwijzen naar punt 1.5.4.b

4° Hoofdstuk 1.4 'Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu', geeft de planmatige vooruitgang en die op het terrein weer met betrekking tot geluidsoverlast en lichtpollutie.

5° Ik verwijs hier o.a. naar de punt 1.5.4.a 'Slimme kilometerheffing voor vrachtwagens'.

6° Voor de financiële regeling voor de bouw van de zeesluizen op de Linkerscheldeoever ,Terneuzen en Zeebrugge, verwijs ik u naar hoofdstuk 2.2.2. 'Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid', deelhoofdstuk 'Ontdubbeling van de maritieme toegangen.'

7° Voor het aanbod aan openbaar vervoer, de kostendekkingsgraad, het investeren in de doorstroming, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en het eengemaakt vervoersbewijs verwijs ik naar de hoofdstukken 1.2.1, 1.2.2 en 1.2.3 van deze beleidsbrief.

8° Voor het versnellen van maatschappelijk belangrijke infrastructuurwerken verwijs ik naar hoofdstuk 1.5.3. van deze beleidsbrief.

9° Hoofdstuk 2.1.1. 'Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden' beschrijft het wegwerken van de onderhoudsachterstand, met name op de autosnelwegen. Het hoofdstuk geeft ook een stand van zaken over de vooruitgang in de investeringen in capaciteitsuitbreiding en het wegwerken van missing links.

10° Zoals beschreven in hoofdstuk 2.1.1 wordt het tweesporenbeleid met betrekking tot het wegwerken van de missing links voortgezet. Via PPS-structuur zijn zowel de R4-zuid en de Noord-Zuid Kempen in uitvoering. Daarnaast worden de missing links ook met reguliere middelen aangepakt.

11° In hoofdstuk 1.1.1 staat hoe de investeringen in Dynamisch Verkeersmanagement en slimme verkeerslichten gericht worden ingezet in Vlaanderen.

12° het tijdig betrekken van het Vlaams Parlement en de lokale besturen bij het opstellen van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen tijdig en daarbij voorzien in een toereikend mobiliteitsaanbod en bovendien in zetten op het beheersen van de mobiliteitsvraag. Hier kan ik verwijzen naar de aanstelling van de

planningscommissie en het uitgetekende participatiepad, met de voorziene ruimte die geboden is tijdens het lopende proces om het Vlaams Parlement en de lokale besturen hierbij te betrekken en naar het bekomen advies in de loop van 2012. Ik verwijs hier naar punt 1.5.1.a.

4. Onderhoud wegennet

ACTUALITEITSMOTIE van mevrouw Griet Smaers, de heren Carl Decaluwé en Dirk de Kort, mevrouw Kathleen Deckx, de heer Jan Roegiers en de dames Lies Jans en Sophie De Wit tot besluit van het op 10 februari 2010 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de aanhoudende ***onderhoudsproblemen op het Vlaamse wegennet*** *(10-02-2010)*

1° In de lijn van de vorige jaren wordt ook voor 2013 op het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer ongeveer 170 miljoen euro uitgetrokken voor het structurele onderhoud van autosnelwegen en gewestwegen. Uit metingen van 2012 kan worden afgeleid dat het aantal autosnelwegen in goede staat de laatste 5 jaar met bijna 20% is toegenomen.

De afgelopen strenge winter heeft echter een negatieve invloed gehad op de staat van de wegen. Om deze problematiek het hoofd te bieden, werden extra projecten uitgewerkt om de noodzakelijke herstellingen aan de wegen te kunnen uitvoeren.

2° De extra inspanningen worden in eerste instantie benut om de opgelopen onderhoudsachterstand op de hoofdwegen weg te werken. Daartoe werd een concrete meerjarenplanning uitgewerkt die onder andere rekening houdt met Minder Hinder-maatregelen en met aangepaste faseringen in de wegwerkzaamheden.

3° In 2010 werd versie 2.2 van het Standaardbestek 250 gepubliceerd. Alle bestekken voor wegenwerken die vanaf 1 april 2011 door AWV worden aanbesteed, zijn opgemaakt op basis van die versie. De nieuwe versie houdt rekening met verbeterde kwaliteitseisen. In 2013 werd een nieuwe versie 3.0 gepubliceerd waarbij hoofdstuk 1 aangepast werd op basis van de wet 'Overheidsopdrachten van 15/06/2006' en de KB's 'Plaatsing' en 'Uitvoering'.

Om nadruk te blijven leggen op hoge kwaliteitseisen, wordt in 2013 een proefproject opgestart met een verhoogde waarborgtermijn. De huidige waarborgtermijn wordt volgens het Standaardbestek 250 meestal vastgelegd op 3, 2 of 1 jaar, afhankelijk van de bouwklasse van het wegenisproject. Bij het proefproject zal die waarborgtermijn, naar analogie van onze buurlanden, verhoogd worden naar 10 jaar.

5. Versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten

Resolutie van de heren Johan Sauwens, Sas van Rouveroij, Bart Martens, Jan Peumans en Lode Vereeck, mevrouw Mieke Vogels en de heer Dirk de Kort betreffende aanbevelingen aangaande ***de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten****: Sneller door Beter (03-03-2010)*

Zie hoofdstuk 1.5.3.

6. Het akkoord inzake de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem

Met redenen omklede motie van de heer Eric Van Rompuy en de dames Mia De Vits, Tine Eerlingen en Karin Brouwers tot besluit van de op 16 maart 2010 door de heer Eric Van Rompuy in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over ***het akkoord inzake de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem*** *(31-03-2010).*

Hiervoor verwijs ik naar hoofdstuk 2.2.3.

7. Oosterweelverbinding

ACTUALITEITSMOTIE van de heren Ludwig Caluwé, Patrick Janssens, Bart De Wever, Carl Decaluwé en Bart Martens, mevrouw Sophie De Wit en de heer Dirk de Kort tot besluit van het op 31 maart 2010 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de door de Vlaamse Regering aangekondigde oplossing voor de Antwerpse ***Oosterweelverbinding*** *(31-03-2010)*

Ik verwijs naar de voortgangsrapportages. Ook in de toekomst zal het Vlaams Parlement via de voortgangsrapportages geïnformeerd worden over de voortgang van het Masterplan 2020.

8. Meccanoplan

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Dirk de Kort en Bart Martens, mevrouw Sophie De Wit, de heer Carl Decaluwé en mevrouw Lies Jans tot besluit van de op 20 mei 2010 door de heren Jan Penris en Dirk Peeters in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, respectievelijk over mogelijke onregelmatigheden bij de besluitvorming in het Oosterweeldossier, naar aanleiding van het bekend raken van een anonieme nota over het Meccanoplan van Forum 2020, en over de objectiviteit van het onderzoek naar het ***Meccanoplan*** *voor de Antwerpse mobiliteit. (02/06/2010)*

Ik verwijs hier naar het antwoord op de hiervoor besproken actualiteitsmotie over de Oosterweelverbinding.

Ik verwijs ook naar de voortgangsrapportages. Ook in de toekomst zal het Vlaams Parlement via de voortgangsrapportages geïnformeerd worden over de voortgang van het Masterplan 2020.

9. Beheersovereenkomst De Lijn

Resolutie van mevrouw Karin Brouwers, de heren Jan Roegiers, Jan Peumans, Dirk de Kort en Bart Martens en de dames Sophie De Wit en Griet Smaers betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (08-07-2010)

Ik verwijs naar hoofdstuk 1.2. ‘Een nieuwe beheersovereenkomst 2011-2015 voor De Lijn’ en naar hoofdstuk 1.5.2. ‘Beheersovereenkomsten’ in het algemeen.

10. Inritten voor woningen en handelspanden gelegen naast gewestwegen

Resolutie van mevrouw Lydia Peeters en de heer Marino Keulen betreffende de invoering van een regeling betreffende ***inritten voor woningen en handelspanden gelegen naast gewestwegen*** *(17-11-2010).*

Eind 2011 heeft AWV een dienstorder (MOW/AWV/2011/15) opgesteld die de toegang tot gewestwegen voor aangelanden regelt. De voorwaarden waaraan een toegang moet voldoen, werden in deze richtlijn zo concreet mogelijk gedefinieerd.

Voor de maatvoering van de toegang wordt - met 2 maten gewerkt, nl. 4,50 m en 7,00 m. Voor privéwoningen mag er slechts één toegang zijn met een maximale breedte van 4,50 m. Die regel geldt ook voor gebouwen met beperkte economische activiteiten, zoals praktijken en kleinhandelszaken. Bedrijven en drukbezochte centra (benzinestations, warenhuizen,…) mogen slechts één toegang inrichten, met een maximale breedte van 7,00 m. Voor toegang tot landbouwgronden wordt ook slechts één toegang toegestaan met een maximale breedte van 7,00 m. Voor de toegang tot verkavelingen moet men waar mogelijk opteren voor een gemeenschappelijke ontsluiting via een ventweg. De aansluitingen op deze ventweg gebeuren zoveel mogelijk geclusterd.

Mogelijke uitzonderingen zijn beschreven in de dienstorder. De verkeersveiligheid wordt daarbij altijd als criterium meegenomen in de overweging tot toekenning van een uitzondering. Dat moet resulteren in een verlaging van het aantal conflictpunten met de zwakke weggebruiker.

In oktober 2012 paste het Agentschap Wegen en Verkeer het dienstorder MOW/AWV/2011/15 aan.

11. De watersnood tijdens het weekend van 13 en 14 november 2010 en het beleid van de Vlaamse Regering inzake waterbeheer

Actualiteitsmotie van mevrouw Tinne Rombouts, de heren Bart Martens en Wilfried Vandaele, de dames Tine Eerlingen en Else De Wachter, de heer Lode Ceyssens en mevrouw Valerie Taeldeman tot besluit van het op 17 november 2010 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over ***de watersnood tijdens het weekend van 13 en 14 november 2010 en het beleid van de Vlaamse Regering inzake waterbeheer*** *(17-11-2010).*

Ik verwijs naar hoofdstuk 3.1.2 ‘Veiligheid tegen overstroming vanuit de zee’, naar hoofdstuk 3.2 ‘Integraal Waterbeleid’ en naar hoofdstuk 3.3 ‘Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit’.

Verder verwijs ik naar:

- de gedachtewisseling op 18 september 2012 in de Verenigde commissies Leefmilieu en Openbare Werken met mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, en mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken van de uitvoering van de resolutie van 7 juli 2011 betreffende het beheersen van wateroverlast in het kader van een integraal waterbeleid,
- de gedachtewisseling op 17 januari 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement met leden van het Waals Parlement en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, over de problematiek van overstromingen en de samenwerking tussen de gewesten inzake waterbeheer,
- de gedachtewisseling op 23 april 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement met leden van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement en het Waals Parlement over het beheer van het Zennebekken en de samenwerking tussen de gewesten inzake waterbeheer,
- de vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete aan mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement op 7 februari 2013 over de implementatie van de aanbevelingen van het onderzoeksteam CcASPAR omtrent de effecten van de klimaatsverandering in Vlaanderen.
- de gedachtewisseling in de gemengde commissie van 8 oktober 2013 over de ‘opvolging van de uitvoering van de globale evaluatie overstromingen 2010 en resolutie wateroverlast’.

12. Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011

Motie van aanbeveling van de heer Dirk de Kort, de dames Griet Smaers en Karin Brouwers, de heren Jan Roegiers en Steve D'Hulster en de dames Tine Eerlingen en Lies Jans tot besluit van de in commissie besproken ***beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011*** *(23-12-2010)*

1° AWV houdt rekening met Minder Hinder-maatregelen per project en tussen projecten onderling, zoals beschreven in hoofdstuk 2.1.1. ‘Minder hinder en optimale planning en afstemming van wegenwerken’. Naast het overleg met de protocolpartners, levert de gevoerde communicatie rond de geplande werven een grote bijdrage tot het beperken van de hinder. De evaluatie van de wijze waarop deze Minder Hinder-maatregelen worden ervaren is hierbij belangrijk.

2° In verschillende hoofdstukken, onder meer 1.1.3, 2.1.2. en 2.1.5, wordt aangegeven welke maatregelen werden genomen in functie van meer verkeersveiligheid.

3° Voor verduurzaming wordt verwezen naar de stand van zaken betreffende de resolutie 1531 ‘betreffende de steun van Vlaanderen aan het optrekken van de Europese reductiedoelstelling tot 30% minder broeikasgassen tegen 2020’.

4° Het realiseren van diverse missing links draagt bij tot de verbetering van de bereikbaarheid. Diverse (deel)projecten van missing links zijn momenteel in uitvoering.

De bereikbaarheid wordt in een comodale benadering verbeterd, enerzijds door de inzetbaarheid en het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer te verhogen via het optimaliseren van logistieke ketens en de mogelijkheden voor bundeling, clustering en comodaliteit na te gaan, en anderzijds door het waterwegennet te beheren en gericht uit te breiden. Ik verwijs hiervoor naar hoofdstuk 1.3.1 en 2.1.4.

5° Zoals gesteld in hoofdstuk 2.1.2. ‘Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken’ heeft het Vlaamse Gewest in 2013 fietspaden aangepast of aangelegd. AWV nam zelf meer initiatief om fietspaden aan te leggen. Het zwaartepunt voor de gemeenten ligt bijgevolg op Fietsfondsprojecten langs gemeentewegen. Er wordt onverminderd ingezet op de realisatie van het rollende meerjareninvesteringsprogramma fietsinvesteringen: het IFI 2013-2015.

6° Hoofdstuk 1.1.1. geeft aan welke maatregelen inzake een duurzaam woon-werkverkeer met multimodale ontsluiting van bedrijventerreinen, dienstencentra en kennispolen werden genomen in overleg met de sociale partners.

7° Hoofdstuk 1.1.1 'De bestaande wegennetwerken optimaal benutten' gaat in op de verdere realisatie van het Dynamisch Verkeersbeheer op de Vlaamse gewestwegen.

8° Ik verwijs hier o.a. naar de vooruitgang die geboekt is binnen de 3E-convenant binnenvaart, beschreven onder punt 1.4.4. Wat de binnenvaart betreft, kan verder verwezen worden naar de antwoorden op de vragen geformuleerd in de resolutie van de heer Dirk de Kort, mevrouw Karin Brouwers, de heren Bart Martens en Jan Peumans, de dames Sophie De Wit en Annick De Ridder, en de heer Sas van Rouveroij betreffende de toekomst van de binnenvaart in Vlaanderen (23-02-2011; cfr. infra punt 23).

9° De beschrijving in het hoofdstuk 2.1.1 'Het wegennetwerk onderhouden en gericht uitbreiden' omvat de keuze van zomerwerven op autosnelwegen en werven net buiten de drukke routes in de zomervakantie, alsook de investeringen in verlichting.

10° Ik verwijs hier o.a. naar de initiatieven beschreven onder punt 3.2, naar hoofdstuk 3.3 'Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit', en naar de antwoorden op de vragen geformuleerd in de resolutie van mevrouw Tinne Rombouts, de heer Bart Martens, de dames Tine Eerlingen en Gwenny De Vroe, de heren Lode Ceyssens en Wilfried Vandaele en mevrouw Michèle Hostekint betreffende het beheersen van wateroverlast in het kader van een integraal waterbeleid (07-07-2011; cfr. infra punt 25).

11° In de beheersovereenkomst AWV 2011–2015 zijn de vijf doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen opgenomen als uitgangspunten.

12° Hiervoor verwijs ik naar 'Minder Hinder' in hoofdstuk 2.1.1, en naar het innovatieve project rond LED-verlichting in hoofdstuk 1.4.2 'We beperken de lichtpollutie'. Momenteel loopt op de gewestweg N19 Turnhout–Kasterlee een proefproject waarbij verschillende aannemers in mei 2012verschillende 'dunne toplagen' hebben aangelegd op één wegvak. De eerste resultaten van de geluids- en textuurmetingen zijn veelbelovend. Als de positieve resultaten van dit proefproject zich bevestigen, zullen dergelijke nieuwe toplagen in het wegverhardingsbeleid van AWV worden geïntegreerd.

13° Ik verwijs hierbij naar hoofdstukken 1.2 en 2.1.3.

13. De invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en een wegenvignet voor personenauto's in Vlaanderen

Actualiteitsmotie van de dames Karin Brouwers en Griet Smaers, de heer Dirk de Kort, de dames Lies Jans en Tine Eerlingen en de heren Steve D'Hulster en Jan Roegiers tot besluit van het op 26 januari 2011 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over ***de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en een wegenvignet voor personenauto's in Vlaanderen*** *(26-01-2011).*

Hiervoor verwijs ik naar hoofdstuk 1.5.4 'Mobiliteit tegen de juiste prijs'.

14. De problemen met corrosie van verlichtingspalen en het onderhoud van de weginfrastructuur in het algemeen

Actualiteitsmotie van mevrouw Griet Smaers, de heer Dirk de Kort, de dames Lies Jans en Tine Eerlingen en de heren Jan Roegiers, Steve D'Hulster en Marc Van de Vijver tot besluit van het op 9 februari 2011 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over ***de problemen met corrosie van verlichtingspalen en het onderhoud van de weginfrastructuur in het algemeen*** *(09-02-2011).*

1° Voor dit onderdeel verwijs ik naar 1.1.3 'De verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen', deelhoofdstuk 'Onderzoek en betrouwbare data voor een doeltreffend beleid, Andere data'. De rapportering over de toestand van de wegaanhorigheden met IIR (Inventarisatie, Inspectie en Rapportering) zal tweejaarlijks gebeuren op basis van de resultaten van de inspecties.

2° Op de E19 werden palen die dreigden om te vallen, verwijderd. Als er in de toekomst problemen opduiken met een paal, zal er altijd direct worden ingegrepen. Door het invoeren van IIR zullen deze problemen sneller worden opgemerkt.

3° Voor de autosnelwegen werd een lichtvisie ontwikkeld. Op basis van die lichtvisie werd vervolgens een lichtplan voor de autosnelwegen opgemaakt. De beslissing om een verwijderde verlichtingspaal te vervangen, zal gebeuren op basis van dit lichtplan.

Tegen eind 2013 zal AWV ook een lichtvisie voor de gewestwegen ontwikkelen.

In het bestek voor de vernieuwing van de verlichting op de E19 werd rekening gehouden met de nieuwe principes op het vlak van duurzaamheid, zoals materiaalgebruik, energiekost, verkeersveiligheid, … .

4° AWV stelde een dienstorder (MOW/AWV/2010/6) op dat de plaatsing van kreukelpalen voor openbare verlichting regelt. Het dienstorder stelt dat er altijd kreukelpalen worden geplaatst buiten de gebieden waar frequent sterke wind voorkomt (terreinklasse I):

- op wegen waar de toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/u en waar geen afschermende constructies (vangrails) staan vóór de betrokken palen,
- als de toegelaten snelheid kleiner of gelijk aan 50 km/u is en wanneer de palen op minder dan 2 m van de rand staan en waar geen afschermende constructies (vangrails) staan vóór de palen,
- op rotondes, behoudens zones 30,
- op plaatsen waar de kans op aanrijdingen tegen verlichtingspalen het grootst is: op toegangswegen tot en verbindingswegen tussen rotondes, in scherpe bochten, op een scherpe splitsing tussen twee wegen,…

Er worden nooit kreukelpalen geplaatst:

- in gebieden van terreinklasse I,
- op plaatsen waar een verlichtingspaal hoger dan 12,5 m voorzien is (kreukelpalen hebben een hoogte kleiner dan 12,5 m),
- in zones 30.

Onder terreinklasse I wordt verstaan: de kustzone tot 2 km landinwaarts en 2 km vanaf de rand van de Schelde voorbij Antwerpen (vanaf Kallo tot aan de Nederlandse grens).

Op alle andere locaties moet men een afweging maken in functie van de lokale omstandigheden.

In het nieuwe handboek Vergevingsgezinde Wegen worden de principes van dit dienstorder geïntegreerd.

5° We gingen na of en in welke mate de aannemer verantwoordelijkheid draagt. Desgevallend werden de nodige juridische stappen ondernomen.

6° AWV hanteert een kwaliteitszorgsysteem op basis van de ISO 9001-norm voor de voorbereiding en opvolging van investeringswerken en onderhoud. Deze procedures zorgen ervoor dat kwaliteit primeert bij de uitvoering en controle van openbare werken en bij het onderhouden ons wegenpatrimonium. Daarenboven zal door het implementeren van IIR een nauwkeurige opvolging gebeuren van de staat van de verlichtingspalen en andere wegaanhorigheden.

15. Toekomst van de binnenvaart in Vlaanderen

Resolutie van de heer Dirk de Kort, mevrouw Karin Brouwers, de heren Bart Martens en Jan Peumans, de dames Sophie De Wit en Annick De Ridder en de heer Sas van Rouveroij betreffende de ***toekomst van de binnenvaart in Vlaanderen*** *(23-02-2011)*

Met betrekking tot de binnenvaart verwijs ik naar de verschillende hoofdstukken in de beleidsbrief. Het volgende kan specifiek gemeld worden voor de in de resolutie aangehaalde punten.

Aspecten die de kern van het Vlaamse binnenvaartbeleid vormen zijn de volge,de twee punten.

1 ° We blijven voluit inzetten op de binnenvaart als duurzame transportmodus vanuit de verschillende Vlaamse zeehavens, en dit op een dicht waterwegennetwerk dat belangrijke industriële centra verbindt.

2° We nemen een geïntegreerd pakket ondersteunende maatregelen en initiatieven en voeren de verschillende lopende initiatieven verder uit te voeren.

Ik kan aldus verwijzen naar het binnenvaartgedeelte van deze beleidsbrief.

3° Ik verwijs naar het protocolakkoord dat ik op 24 april 2013 afsloot met mijn Waalse, Brusselse en federale collega's om de aanhoudende crisis in de sector aan te pakken. De Vlaamse overheid blijft inzetten op het optimaliseren van het waterwegennet en op het aantrekken van volumes naar de binnenvaart.

Ik verwijs verder naar:

- de vraag om uitleg op 2 mei 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de acute probleemsituatie in de binnenvaartsector,
- de vraag om uitleg op 2 mei 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het nakende failliet van de Vlaamse binnenvaartsector,
- de vraag om uitleg op 2 mei 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de economische leefbaarheid van de binnenvaart en de acties die de binnenschippers momenteel voeren,
- de vraag om uitleg op 2 mei 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de crisis bij de binnenvaartondernemers.

4° Hier kan worden gemeld dat de federale overheid, de sector en PBV samenwerken om deze inspanningen verder te zetten op niveau van de Rijnvaartcommissie om tot internationaal wederzijdse erkenningen en afspraken te komen. Deze inspanningen zullen ook in 2014 verder gezet worden. Gelet op de noodzakelijke internationale afspraken vergt dit echter de nodige tijd. Een proefproject is lopend.

5° Wat betreft het werk maken van een kilometerheffing voor vrachtverkeer over de weg, zoals afgesproken is in het Vlaamse regeerakkoord, verwijs ik naar hoofdstuk 1.5.4. in de beleidsbrief.

6° Wat betreft het werk maken van de Vlaamse spoorstrategie en van meer inspraak in het spoorbeleid te verkrijgen, kan het beste worden verwezen naar de realisaties en geplande activiteiten in hoofdstuk 1.2.4 en hoofdstuk 2.1.3, deelhoofdstuk 'Grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS-groep' van de beleidsbrief.

Verder verwijs ik naar:

- de gedachtewisseling op 21 februari 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement met minister Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorstel van investeringsplan NMBS 2013-2025,
- de vraag om uitleg op 21 februari 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het investeringsplan voor de periode 2013-2025 van de NMBS-Holding ,
- de gedachtewisseling op 7 maart 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken, met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heren Jannie Haek, gedelegeerd bestuurder van NMBS-holding, Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder Infrabel, Marc Descheemaecker, gedelegeerd bestuurder NMBS over het investeringsplan 2013- 2025 van de NMBS-groep.

7° Wat betreft de vraag om watergebonden infrastructurele projecten in het Masterplan Antwerpen gelijkwaardig te behandelen aan de spoor- en wegprojecten, vooral wat de beschikbaar gestelde middelen en de uitvoeringstermijn betreft, verwijs ik naar de Masterplan-rapportering in het Vlaams Parlement.

8° Het uitwerken van bovenstaande maatregelen in overleg met de verschillende actoren is uiteraard een evidentie. De werkzaamheden van het FISN zijn een toonbeeld van samenwerking tussen de overheden, havens, PBV, binnenschippers en watergebonden bedrijven.

16. Het promoten van slimme en groene voertuigen en een slimme en groene voertuigenindustrie in Vlaanderen

*Resolutie van de heren Robrecht Bothuyne, Matthias Diependaele, Bart Van Malderen, Filip Watteeuw, Ivan Sabbe en Koen Van den Heuvel en mevrouw Patricia Ceysens betreffende **het promoten van slimme en groene voertuigen en een slimme en groene voertuigenindustrie in Vlaanderen** (06-04-2011)*

Ik verwijs hiervoor naar de hoofdstukken 1.4.3, 1.4.4, 1.5.1, 1.5.4, de antwoorden op de in dit verband gestelde schriftelijke vragen aan mijn collega's Schauvlieghe en Muyters en ten slotte ook naar hoofdstuk 2.1.3 (zie Cambio).

De evolutie van de besluitvorming in Europa over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (zie o.a. COM(2013) 18 final) wordt van dichtbij en actief opgevolgd.

17. Aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken door de Vlaamse Regering

*Resolutie van de heer Dirk de Kort, mevrouw Lies Jans, de heer Jan Roegiers, mevrouw Karin Brouwers, de heren Jan Peumans en Bart Martens en mevrouw Griet Smaers betreffende **de aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken door de Vlaamse Regering** (04-05-2011)*

Hiervoor verwijs ik naar hoofdstuk 2.1.5 'Veilige infrastructuur'.

18. De coördinatie van openbare werken

*Resolutie van de heren Dirk de Kort, Ivan Sabbe, Marino Keulen, Bart Martens en Jan Peumans en mevrouw Griet Smaers betreffende **de coördinatie van openbare werken** (04-05-2011)*

Hiervoor verwijs ik naar hoofdstuk 2.1.1 'Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden' - 'Minder Hinder en optimale planning en afstemming van wegenwerken'

19. De aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio van Vlaams-Brabant en Brussel

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 (25-05-2011)

Om de doorstroming en de verkeersveiligheid op de R0 te verbeteren, werd een inrichting voorgesteld met een scheiding van doorgaand en lokaal verkeer door de realisatie van parallelwegen:

- Het doorgaande verkeer moet de centrale hoofdweg gebruiken,
- Het lokale verkeer moet de parallelwegen gebruiken.

Meer concreet zijn voor de R0 Noord (van E40 tot E40) in dit zogenaamde 'basisalternatief' de volgende inrichtingsprincipes voorgesteld.

- Westelijk deel tussen E40 en A12: 2x3 rijstroken voor de hoofdweg met primaire parallelwegen 2x2 rijstroken.
- Centraal deel tussen A12 en E19: 4+1 rijstroken in beide richtingen. Het gaat om de 2x3 uit de aanliggende vakken, waarbij de parallelwegen overgaan in een permanente weefstrook en er 4 doorgaande rijstroken zijn.

– Oostelijk deel tussen E19 en E40: 2x3 rijstroken voor de hoofdweg met primaire parallelwegen 2x2 rijstroken.

Als eerste fase van de uitvoering van deze visie werd medio 2008 een plan-MER-procedure opgestart voor het oostelijk deel tussen de E19 en E40 (Zone Zaventem). Op basis van de inspraakreacties op het kennisgevingsdossier vroeg de dienst MER in plan-MER-richtlijnen om het milieuonderzoek sterk uit te breiden en een groot aantal bijkomende alternatieven in beschouwing te nemen. De alternatieven die voorgesteld werden, omvatten onder andere de sluiting van de R0-zuid, een tunnel onder Brussel van E40 naar E40, een nieuwe snelweg Leuven-Mechelen-Aalst, bijkomend openbaar vervoer, het invoeren van rekeningrijden,…

Gezien de sterke uitbreiding van het voorziene MER-onderzoek wordt de milieubeoordeling voor de verschillende alternatieven eerst op een hoger - strategisch - niveau uitgevoerd.

Op basis van de verkeerssimulaties en het plenaire overleg dat hierop volgde, formuleerde de dienst MER aanvullende richtlijnen. Volgens deze aanvullende richtlijnen moeten de volgende combinaties van maatregelen worden onderzocht in het strategisch MER (S-MER) en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA):

– het basisalternatief + fiscale maatregelen + openbaar vervoer en fietsverbindingen,

– het basisalternatief + een tunnel E40-E19 + fiscale maatregelen + openbaar vervoer en fietsverbindingen,

– de dubbeldeksvariant van het basisalternatief + fiscale maatregelen + openbaar vervoer en fietsverbindingen,

– de tunnel E40-E40 + fiscale maatregelen + openbaar vervoer en fietsverbindingen,

– fiscale maatregelen + openbaar vervoer en fietsverbindingen, zonder nieuwe infrastructuurmaatregelen.

Het S-MER werd ondertussen afgerond en werd in april 2013 goedgekeurd door de dienst MER.

Ook de MKBA, die vertrekt van de gegevens van het S-MER, werd in 2013 afgerond.

Op basis van de S-MER en MKBA kan de Vlaamse Regering een inrichtingsprincipe kiezen.

In de verschillende te doorlopen procedures wordt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maximaal betrokken, met het oog op een vlotte besluitvorming en het tijdig oplossen van knelpunten. Er was ook geregeld overleg met de regionale belanghebbenden (gemeenten, provincie, …) en andere betrokken actoren, zoals de verschillende belangorganisaties.

Voor de E314 en de E40 Leuven-Brussel werd in 2012 fase 2 van de tactische studie afgerond. De studie stelt voor om spitsstroken aan te leggen op de E40 en de E314. De werken op de E40 van Sterrebeek tot Heverlee en op de E314 van Heverlee tot Wilsele zijn gerealiseerd in 2013. De werken van Wilsele tot Holsbeek (E314) zijn gepland voor 2015.

Er wordt ook ingezet op het aantrekkelijker maken van de fiets als verplaatsingsmiddel in de regio. Daarvoor is met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het initiatief gestart om een fiets-GEN uit te bouwen in Vlaams-Brabant en Brussel, waarbij 15 prioritaire routes bepaald werden die hoogwaardige en kwalitatieve verbindingen moeten worden met de hoofdstad. De routes dienen nu systematisch en 1 voor 1 te worden opgewaardeerd tot het gewenst comfort en veiligheidsniveau. Met deze maatregel zullen meer pendelaars op termijn de fiets verkiezen boven de auto om hun spitsverplaatsingen te realiseren, dit naar analogie van Kopenhagen.

In het najaar van 2013 wordt gestart met het voorontwerp van de zogenaamde HST-fietsroute (parallel aan de HST-lijn tussen Brussel en Leuven) tussen Machelen en Zaventem, inclusief de fietsbrug over de ring rond Brussel (R0). Volgend op het voorontwerp zal, na het indienen en verkrijgen van een bouwvergunning, de realisatie volgen. Dit verloopt in samenspraak met de provincie Vlaams-Brabant en de gemeenten Machelen en Zaventem.

20. De vernietiging van de bouwvergunning voor de tramlijn Deurne-Wijnegem door de Raad van State

*Met redenen omklede motie van de heren Steve D'Hulster en Dirk de Kort, mevrouw Lies Jans, de heren Patrick Janssens en Lode Ceyssens en de dames Karin Brouwers en Goedele Vermeiren tot besluit van de op 11 mei 2011 door de heer Steve D'Hulster in plenaire vergadering gehouden actuele interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over **de vernietiging van de bouwvergunning voor de tramlijn Deurne-Wijnegem door de Raad van State**. (25-05-2011)*

Nadat op 27 september 2011 een nieuwe stedenbouwkundige vergunning voor Tramlijn Deurne–Wijnegem werd verkregen, werden – na de wettelijk bepaalde wachttermijn – de werken op 4 november 2011 voortgezet.

21. Prioritaire wegendossiers in Zuid-Oost-Vlaanderen

*Resolutie van mevrouw Cindy Franssen en de heren Matthias Diependaele, Kurt De Loor, Robrecht Bothuyne, Bart Van Malderen, Lieven Dehandschutter en Veli Yüksel betreffende **de prioritaire wegendossiers in Zuid-Oost-Vlaanderen** (15-06-2011)*

N42:

a) De aanbesteding van het studiebestek heeft in het voorjaar van 2012 plaatsgevonden, de offertes van de diverse inschrijvers werden beoordeeld. Het geselecteerde studiebureau heeft in december 2012 de studie aangevat. Tot nu toe werd de kennisgevingsnota van de plan-MER gepubliceerd. Het afronden van de studie wordt midden 2014 voorzien.

b) De dynamische borden langs de E40 richting Brussel werden vanaf het voorjaar van 2012 onder meer aangewend om de filevorming op de afrit te Wetteren te signaleren en een snelheidsreductie in te voeren. Deze afrit werd in 2012 bestudeerd, de opmetingen en voorbereidingen voor de werken gebeurden in 2013. De start van de werken vindt plaats in 2014. De opsplitsing Wetteren–Zottegem wordt ongeveer met 200 meter verlengd, zodat verkeer richting Wetteren gemakkelijker verder kan rijden en op die manier de wachtrij richting Oosterzele minder blokkeert. De flessenhals blijft daar waar de twee rijstroken richting Zottegem overgaan op één rijstrook (ter hoogte van de inrit naar de groothandelszone). Een doortrekking van de tweede rijstrook is waarschijnlijk de enige oplossing voor de problematiek van de afrit.

c) Het zoeken van een geschikte locatie langs de N42 (in de buurt van de E40) voor een carpoolparking, en het uitvoeren van de nodige studies, zit vervat in de bovenvermelde studieopdracht.

d) De heraanleg van de zone 'Mariagaard' (inclusief de aanleg van twee fietsbruggen) op de N42 in Wetteren werd eind 2012 afgerond.

e) De heraanleg van de zone 'Mariagaard' op de N42 te Wetteren werd eind 2012 afgerond. Ook de verkeerslichten ter hoogte van het kruispunt Vantegemstraat-N42 zijn eind 2012 in gebruik genomen.

f) De rondweg van de N42 in Herzele (Sint–Lievens-Esse) werd in het voorjaar van 2013 opnieuw op de PAC (Provinciale Auditcomissie) besproken en conform verklaard. Momenteel zijn de onteigeningen volop lopende. Vervolgens kan het archeologisch onderzoek worden opgestart en zal de bouwaanvraag worden ingediend. Na het verkrijgen van de bouwvergunning en het verwerven van de nodige percelen, zal de aanbesteding worden gelanceerd (volgens huidige planning in 2015).

g) Op 7 mei 2012 vond een overleg plaatsen met de Waalse autoriteiten over de doortrekking van de N42 naar de A8 (Brussel-Valenciennes). Deze hebben gemeld volop bezig te zijn met het vermelde dossier.

h) De voorlopige herinrichting (aanleg ventwegen, verkeerslichten ter hoogte van Parksken, weren fietsverkeer, gemarkeerde middenberm, overlaging in asfalt) van de N42 (in afwachting van een definitieve ombouw tot een primaire weg) werd in het voorjaar van 2013 uitgevoerd.

N60:

a) Het plan-MER werd op 10 januari 2013 ingediend en goedgekeurd op 10 juni 2013.

b) De plenaire vergadering voor het GRUP werd op 15 juli 2013 georganiseerd. Het openbaar onderzoek zal in het najaar van 2013 plaatsvinden.

c) De opmaak van het DBFM-bestek en het project-MER is opgestart.

d) Het GRUP moet definitief worden vastgesteld. Daarna kan het bestek (eerste fase) op de markt worden gebracht en kan het project-MER worden afgewerkt.

N41:

Het plan-MER werd afgewerkt en het PRUP werd in juni 2012 door het Provinciebestuur vastgesteld. De minister van Ruimtelijke Ordening heeft dit PRUP in het voorjaar van 2013 definitief vastgesteld. Midden 2013 werd het PRUP echter na een bezwaarschrift bij de Raad Van State geschorst. De provincie Oost-Vlaanderen is bijgevolg opnieuw aan zet om een goedgekeurd PRUP aan te leveren. Vervolgens kan de technische studie van deze secundaire weg worden opgestart.

22. Beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

Resolutie van de heer Dirk de Kort, mevrouw Lies Jans, de heren Jan Peumans en Jan Roegiers, mevrouw Griet Smaers, de heer Steve D'Hulster en mevrouw Karin Brouwers betreffende ***de beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)*** *(16-06-2011)*

1° Zoals gesteld in de beheersovereenkomst, streeft AWV naar een daling van de verwijlinteresten. Zowel het absolute bedrag als het percentage aan verwijlinteresten is gestegen in 2012 ten opzichte van 2011, terwijl de resultaten van 2011 waren gedaald ten opzichte van die in 2010.

In januari 2013 werden er nog verschillende berekeningen van verwijlinteresten uitgevoerd en geboekt om het vereffeningskrediet van 2012 te benutten. Daardoor is ten laste van de maand december 2012 ongeveer een miljoen euro op het VIF uitbetaald en werd een nettodaling gewijzigd in een stijging van de uitbetaalde verwijlinteresten.

2° Voor verduurzaming wordt verwezen naar de stand van zaken betreffende de resolutie 1531 'betreffende de steun van Vlaanderen aan het optrekken van de Europese reductiedoelstelling tot 30% minder broeikasgassen tegen 2020'.

3° Zie hoofdstuk 1.1.3.'Andere data voor de beschrijving van de evolutie van IIR'.

23. Het beheersen van wateroverlast in het kader van een integraal waterbeleid

Resolutie van mevrouw Tinne Rombouts, de heer Bart Martens, de dames Tine Eerlingen en Gwenny De Vroe, de heren Lode Ceyssens en Wilfried Vandaele en mevrouw Michèle Hostekint betreffende ***het beheersen van wateroverlast in het kader van een integraal waterbeleid*** *(07-07-2011)*

Ik verwijs naar hoofdstuk 3.1.2 'Veiligheid tegen overstroming vanuit zee', naar hoofdstuk 3.2 'Integraal Waterbeleid' en naar hoofdstuk 3.3 'Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit'.

Verder verwijs ik naar:

- de gedachtewisseling op 18 september 2012 in de Verenigde commissies Leefmilieu en Openbare Werken met mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, en mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken van de uitvoering van de resolutie van 7 juli 2011 betreffende het beheersen van wateroverlast in het kader van een integraal waterbeleid,
- de gedachtewisseling op 17 januari 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement met leden van het Waals Parlement en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, over de problematiek van overstromingen en de samenwerking tussen de gewesten inzake waterbeheer,

- de gedachtewisseling op 23 april 2013 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement met leden van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement en het Waals Parlement over het beheer van het Zennebekken en de samenwerking tussen de gewesten inzake waterbeheer,
- de vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement op 7 februari 2013 over de implementatie van de aanbevelingen van het onderzoeksteam CcASPAR omtrent de effecten van de klimaatsverandering in Vlaanderen.
- de gedachtewisseling in de gemengde commissie van 8 oktober 2013 over de 'opvolging van de uitvoering van de globale evaluatie overstromingen 2010 en resolutie wateroverlast'.

24. Het advies naar aanleiding van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep als onderdeel van de Vlaamse spoorstrategie

*Resolutie van de heren Dirk de Kort, Steve D'Hulster en Jan Peumans, mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers en de dames Lies Jans en Griet Smaers betreffende **het advies naar aanleiding van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep als onderdeel van de Vlaamse spoorstrategie** (14-12-2011)*

Ik verwijs hiervoor naar hoofdstuk 1.2.5.

25. De voortgangsrapportage over het Masterplan Antwerpen 2020

*Resolutie van de heren Dirk de Kort, Steve D'Hulster en Jan Peumans, mevrouw Karin Brouwers, de heer Bart Martens en de dames Goedele Vermeiren en Griet Smaers betreffende **de voortgangsrapportage over het Masterplan Antwerpen 2020**(07-03-2012)*

Ik verwijs naar de voortgangsrapportages.

26. De onmiddellijke maatregelen om de economische schade ten gevolge van de staking van de loodsdiensten te stoppen

*Resolutie van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, mevrouw Lies Jans, de heren Ludwig Caluwé, Sas van Rouveroij en Boudewijn Bouckaert en mevrouw Mieke Vogels betreffende **onmiddellijke maatregelen om de economische schade ten gevolge van de staking van de loodsdiensten te stoppen** (14-03-2012)*

Met de beroepsverenigingen en de representatieve vakorganisaties zal bij dreigende acties worden afgesproken dat er eerst sociaal overleg zal zijn met een sociaal bemiddelaar vooraleer acties worden uitgevoerd. Verdere afspraken zullen in de verschillende overlegfora nog duidelijker worden gesteld.

27. De steun van Vlaanderen aan het optrekken van de Europese reductiedoelstelling tot 30% minder broeikasgassen tegen 2020

*Resolutie van de heren Robrecht Bothuyne, Kermes Hermes Sanctorum en Bart Martens, mevrouw Gwenny De Vroe, de heren Wilfried Vandaele en Ivan Sabbe en mevrouw Tinne Rombouts betreffende **de steun van Vlaanderen aan het optrekken van de Europese reductiedoelstelling tot 30% minder broeikasgassen tegen 2020** (18-04-2012)*

Op 28 juni 2013 keurde de Vlaamse Regering het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020 definitief goed. Het plan bestaat uit een overkoepelend luik met twee deelplannen: het Vlaams Mitigatieplan (VMP), om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, en het Vlaams Adaptatieplan (VAP), om de effecten van de klimaatverandering in Vlaanderen op te vangen. Dit derde Vlaams klimaatbeleidsplan bouwt voort op het Vlaams Klimaatplan 2006-2012.

Het Vlaams Mitigatieplan (VMP) heeft tot doel om de uitstoot van broeikasgassen in Vlaanderen tussen 2013 en 2020 te reduceren en zo de klimaatverandering tegen te gaan. Het Europese klimaatbeleid, het VKP 2006-2012, de voortgangsrapporten en de adviezen van de Mina-raad en SERV vormden de basis voor de

opmaak van het VMP. Als gevolg van de federale regeringsvorming na de verkiezingen van 13 juni 2013, liepen de besprekingen over de interne verdeling van de reductie-inspanningen tussen het federale niveau en de gewesten vertraging op. Daarom zal na de realisatie van de Vlaamse Kyotodoelstelling in de periode 2008-2012, ten gevolge van het aangescherpte Europese beleid in de 'European Effort Sharing Decision', ook op Vlaams niveau een verdergaande verlaging van de broeikasgasemissies moeten worden gerealiseerd. Dit is onafhankelijk van de intern Belgische verdeling van de inspanningen. Deze uitdaging vraagt om een doorgedreven en ambitieuze mitigatiestrategie, op basis van zowel een verdieping als een verbreding van het lopende klimaatbeleid.

Het Vlaams Adaptatieplan (VAP) heeft tot doel om Vlaanderen in staat te stellen om de negatieve effecten van de klimaatverandering te verminderen en de positieve effecten te benutten. Samen met het VMP werd het eerste VAP goedgekeurd. De beide plannen worden gekaderd in het ruimere beleid van de Vlaamse overheid. Zo wordt aansluiting gezocht bij het Pact 2020 en Vlaanderen in Actie (ViA) en de verdieping en verbreding daarvan door het stimuleren van transversale samenwerking, alsook bij de vertaling daarvan in de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling, het MINA-plan 4 en andere relevante beleidsplannen, of in opmaak zijnde beleidsplannen, zoals het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

In het VMP worden in verschillende sectoren bijkomende beleidsvoorstellen (met reductiepotentieel, kosten en implementatietraject) gebundeld. Voor het onderdeel 'Mobiliteit' zijn onder andere maatregelen opgenomen waarbij ingezet wordt op de volgende beleidslijnen:

- een beheersing van het aantal voertuigkilometers over de weg,
- een verbetering van de milieukenmerken van de voertuigvloot en hun brandstoffen,
- een energiezuinig rij- en mobiliteitsgedrag, inclusief snelheidshandhaving en infrastructuur met het oog op een betere doorstroming,
- congestievermindering, waarbij modal shift een belangrijke pijler is.

Er zijn een 25-tal maatregelen gedefinieerd voor mobiliteit. Ook werd het reductiepad in beeld gebracht, met een doorkijk tot 2050.

Op 28 juni 2013 keurde de Vlaamse Regering de prioritaire maatregelen goed die vanuit het Vlaamse Klimaatfonds een financiering kunnen verkrijgen (periode 2013-2014). De volgende drie maatregelen binnen mijn beleidsdomein MOW ontvangen via deze weg een additionele financiering en kunnen op korte termijn geïmplementeerd worden:

- uitbouw logistieke consulenten (Flanders Logistics-consulenten),
- proefproject biogasrijden minibussen De Lijn,
- verhoging aanbod elektrische laadpalen parkeerterreinen Vlaams Gewest.

28. Het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen

*Resolutie van mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers, mevrouw Lies Jans, de heren Dirk de Kort en Steve D'Hulster en de dames Tine Eerlingen en Griet Smaers betreffende **het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen** (27-06-2012)*

Hiervoor verwijs ik naar hoofdstuk 1.5.1.

29. Bevordering van intelligente snelheidsassistentie voor een hogere verkeersveiligheid

*Resolutie van de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers en Dirk de Korten de dames Karin Brouwers, Lies Jans, Tine Eerlingen en Griet Smaers betreffende de bevordering van **intelligente snelheidsassistentie** voor een hogere verkeersveiligheid. (04/10/2012)*

Hiervoor verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 838.

30. Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten

Motie van de heren Marino Keulen, Dirk de Kort, Bart Martens, Jan Peumans en Lode Vereeck, mevrouw Mieke Vogels en de heer Sas van Rouveroijtot besluit van de op 6 december 2012 door de heer Marino Keulen in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid,over de stilstand in de uitvoering van de aanbevelingen van de Commissie ***Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten****.(09/01/2013)*

Hiervoor verwijs ik naar hoofdstuk 1.5.3.

31. Noord-Zuidverbinding in Limburg

Resolutie van de heren Lode Ceyssens en Chokri Mahassine, mevrouw Lies Jans, de heer Johan Sauwens en de dames Els Robeyns, Tine Eerlingen en Sonja Claes betreffende de ***Noord-Zuidverbinding in Limburg****. (15/05/2013)*

1° We willen zo spoedig mogelijk een passend initiatief nemen voor de rechtszekere doorstart van de opgestarte procedures.

2° We willen alle bestaande wettelijke mogelijkheden tot versnelling van de besluitvorming maximaal benutten om zo de aanleg van de Noord-Zuidverbinding te ondersteunen en/of te versnellen.

AWV heeft, na grondige juridische screening van de elementen uit het vernietigingsarrest van de Raad van State jongstleden, de opdracht gekregen om een nieuw plan-MER op te stellen op basis van aangepaste MER-richtlijnen. Daarvoor werd intussen een studiebureau aangesteld. In het najaar van 2013 zal het nieuwe rapport worden ingediend.

De resultaten van het Plan-MER zullen bepalen welke procedurele stappen daarna eventueel nog moeten worden genomen. In het SALK-rapport werd het groot maatschappelijk belang van de omleidingsweg reeds onderstreept.

Bijlage 3. Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten

Om de uitvoerbaarheid van het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning (B.S. 10/08/2009) te vergroten en meer duidelijkheid te creëren over die omstandigheden waarvoor sinds 1/09/2009 in bepaalde gevallen een Mobiliteitseffectenrapport(MOBER) een verplicht onderdeel van het aanvraagdossier voor een stedenbouwkundig dossier werd, is een richtlijnenboek "Mobiliteitseffectenstudies: Mobiliteitstoets en MOBER" opgemaakt en sinds november 2009 via de website www.mobiel.vlaanderen.be verspreid. Het gaat om projecten die niet MER-plichtig zijn maar wel aanzienlijke mobiliteitseffecten genereren. Denk maar aan de typische baanwinkels. De MOBER moet voorgelegd worden aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Met het besluit van de Vlaamse Regering op 10.09.2010 tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en betreffende de gewestelijke planningscommissie, is uitvoering gegeven aan de artikels 11§1 en 11§2 van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid (B.S. 20/03/2012). Het participatietraject is daarmee eveneens vastgelegd.

Bijlage 4. Overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving.

Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken

Dit is een uittreksel uit de regelgevingsagenda met informatie aangevuld tot op 02/09/2013.
Meer actuele en meer uitgebreide informatie over deze initiatieven kunt u te allen tijde raadplegen in de regelgevingsagenda op www.regelgevingsagenda.bestuurszaken.be

MB houdende uitvoering van artikel 79 §3 van het KB van 15/10/1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk

Status van het initiatief: Lopend

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: -

Ministerieel besluit Verklaring van vrijstelling (PEC)

Status van het initiatief: Lopend

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
	Als gevolg van het advies van de Raad van State zal ook het Besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2002 betreffende de verscherpte loodsplicht voor vaartuigen in de Belgische territoriale zee en vaarwateren onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest moeten worden aangepast. Dit zal wel aan de Vlaamse Regering moeten worden voorgelegd.				

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Opname kustbeschermingslijn in Dijkendecreet

Status van het initiatief: Lopend

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Wegendecreet

Status van het initiatief: Lopend

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Besluit VR tot wijziging havenkapiteinsdienstenbesluit van 13 juli 2001

Status van het initiatief: Lopend

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
Jul 15, 11					

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: -

Uitvoeringsbesluit rooilijnendecreet

Status van het initiatief: Lopend

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Scheepvaartdecreet

Status van het initiatief: Lopend

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Voorontwerp van decreet houdende de regeling en bescherming van de trage wegen

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Implementatie van het Wrakkenruimingsverdrag

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Shuttledecreet

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: te bepalen

Wijziging decreet Personenvervoer

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: uitvoeringsbesluiten in 2014

---

decreet (zee)reddingsdiensten (=actualiseren van de huidige verouderde wetgeving)

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Erkenning en subsidiëring van Mindermobielencentrales

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: -

Aanpassing aan het uitvoeringsbesluit 'Exploitatie en Tarieven' van het decreet Personenvervoer

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Aanpassing aan het uitvoeringsbesluit in verband met de aanvullende verkeersreglementering: de verwerking van een noodzakelijk 'uitdrukkelijk' advies vanwege De Lijn inzake aanvragen tot medegebruik van OV-doorstromingsbevorderende infrastructuur

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Zandwinningsdecreet

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Uitvoeringsbesluit Centaurusdatabank

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: 2014

Decreet tot wijziging havendecreet

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: -

Uitvoeringsbesluit toegangsverbod voertuigen De Lijn

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Besluit VR tot wijziging aanduidingsbesluit van 13 juli 2001

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: -

Decreet houdende de omvorming van het Havenbedrijf Gent

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
			02/10/2013		

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere: niet ingevuld

Inwerkingtreding: -

Leidingendecreet

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding:

Besluit VR tot wijziging subsidiebesluit van 14 december 2007

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: -

Elektronische meldplicht op de waterwegen

Status van het initiatief: In voorbereiding

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere: niet ingevuld

Inwerkingtreding: in voorbereiding

---

wijziging decreet mobiliteitsbeleid

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
27/05/2011	01/07/2011	23/09/2011	01/10/2011	10/02/2012	

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...): uitvoeringsbesluit mobiliteitsdecreet

Andere:

Inwerkingtreding: 01/01/2013

---

decreet tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap en met een beperkte mobiliteit

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
23/12/2011	30/03/2012	20/07/2012	20/07/2012	21/12/2012	17/01/2013

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...): nog op te maken uitvoeringsbesluit

Andere:

Inwerkingtreding: 1/01/2013

Omzetting Europese richtlijnen (Monitoringrichtlijn en PSC richtlijn)

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad

05.05.2011	24.06.2011	16.12.2011	04.01.2012	06.07.2012	01.08.2012

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: 01.08.2012

Omzetting Europese richtlijnen (Monitoringrichtlijn 2009/17)

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
06.07.2011	20.09.2011	13.07.2011			01.08.2012

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: 01.08.2012

Wijzigingsbesluit BVR 3/2/2012

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
9/12/2012		21/12/2012			30/01/2013

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: 9/02/2013

Omzetting Europese richtlijnen (PSC-richtlijn 2009/16)

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
21.06.2011	27.09.2011	16.12.2011	12.06.2012	30.11.2012	19.12.2012

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: -

Uitvoeringsbesluit mobiliteitsdecreet

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
10/10/2012		25/01/2013			27/02/2013

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...): Ministeriële besluiten

Andere:

Inwerkingtreding: 1/03/2013

Besluit van de Vlaamse Regering houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
		03/02/2012			19/04/2012

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...): Ministeriële besluiten

Andere:

Inwerkingtreding: 29/04/2012

Ministerieel besluit houdende de uitvoering van artikel 17 van het besluit van de Vlaamse Regering houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
					18/02/2013

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere: niet ingevuld

Inwerkingtreding: 25/02/2013

Ministerieel besluit houdende de uitvoering van artikel 3, 4, 6 en 8 van het besluit van de Vlaamse Regering houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
					02/07/2012

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: 12/07/2012

Ministerieel besluit houdende de uitvoering van artikel 11 en 13 van het besluit van de Vlaamse Regering houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
					11/03/2013

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: 21/03/2013

Omzetting ADN richtlijn: transport gevaarlijke goederen binnenwateren in nieuw decreet.

Status van het initiatief: Afgewerkt

1ste principiële goedkeuring	2de principiële goedkeuring	Definitieve goedkeuring	Parlementaire behandeling	Bekrachtiging Vlaamse Regering	Publicatie in staatsblad
22.07.2011	Advies RVS uitvoeringsbesluit verwacht tegen 1 oktober 2012	14/12/2012			30/01/2013

Goedkeuring conceptnota Vlaamse Regering: niet ingevuld

Implementatie (uitvoeringsbesluiten: nieuw initiatief, omzendbrief, ...):

Andere:

Inwerkingtreding: Uitvoeringsbesluit goedgekeurd 14/12/2012, Publicatie in het Belgisch Staatsblad: eerstdaags

Bijlage 5. Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof

Aanbevelingen m.b.t. de rapportering over de uitvoering van de beheersovereenkomst met het Agentschap Wegen en Verkeer (stuk 37-E (2009-2010) - Nr. 1)

De tweede beheersovereenkomst van AWV loopt van 1 januari 2011 tot en met 31 december 2015. Over het ondernemingsplan 2011 is een jaarrapport opgesteld. Het ondernemingsplan 2013 is in uitvoering**.**

Aanbevelingen m.b.t. het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen (stuk 37-J (2010-2011) - Nr. 1)

Op 22 maart 2012 werd de rapportering project 'gevaarlijke punten' toegelicht op de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams parlement. Naast het schetsen van het beleidskader werd een stand van zaken van de 11 aanbevelingen van de resolutie van 4 mei 2011 gegeven alsook een stand van zaken van de 13 aanbevelingen uit het rapport van het Rekenhof. Zes van deze aanbevelingen werden intussen afgesloten. De implementatie van de aanbevelingen 3 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 is volop lopende. Uit de evaluatiestudie van het project gevaarlijke punten door het Steunpunt MOW spoor Verkeersveiligheid blijkt een daling van ongevallen die volledig toe te schrijven is aan infrastructurele herinrichting

Aanbevelingen m.b.t. de financiële transparantie van de nv LijnCom, rekeningenboek over 2009 (stuk 36-A (2010-2011) - Nr. 1)

1. De Lijn en de NV LijnCom hebben de aanbeveling van het Rekenhof ter harte genomen en grondig onderzocht vanuit administratief, financieel en fiscaal oogpunt. Dit onderzoek toonde helder aan dat de bestaande manier van werken (het beschikbaar maken van reclameopbrengsten voor projectdiensten De Lijn) in de huidige omstandigheden de meest optimale manier van werken is. De huidige manier van werken wordt dan ook best bestendigd. Met deze conclusie wordt afgeweken van de analyse die het Rekenhof maakte.

Aanbevelingen m.b.t. eigen ontvangsten van Waterwegen en Zeekanaal nv uit concessies rekeningenboek over 2009 (stuk 36-A (2010-2011) - Nr. 1)

1. Het Rekenhof beval de implementatie van een contractbeheersingsformule aan om de dubbele gegevensregistratie te vermijden en efficiëntie te verhogen. Deze implementatie gebeurt in 4 fasen. Op 4 november 2009 nam de Raad van Bestuur de beslissing om de opdracht voor het uitvoeren van fase 1 en 2 van de contractbeheer(sings)module toe te kennen via een onderhandelingsprocedure en met name via het raamcontract van Kind en Gezin. De 4 fases zijn de volgende:

- Fase 1: Verwerken van de courante overeenkomsten namelijk concessies, erfpachten, PPS-overeenkomsten en vergunningen,
- Fase 2: Verwerken van de niet courante overeenkomsten,
- Fase 3:
    a. Standaarddocumenten versturen
    b. Digitale goedkeuring documenten
    c. Werken met templates

d. Overzicht te vermarkten terreinen
e. Ranking van het belang en risico van de overeenkomsten
f. Totale kwaliteitscontrole
g. Ondernomen stappen in een dossier,

- Fase 4: Opname in een organisatieoverkoepelend systeem.

Er werd beslist om te starten met de uitvoering van fasen 1 en 2. Een beslissing omtrent fasen 3 en 4 kan later genomen worden in functie van de budgettaire mogelijkheden en eventuele andere noodwendigheden.

De module voor fase 1 en 2 is klaar en werd opgeleverd.

W&Z is gestart met het inputten van de overeenkomsten.

Aanbeveling m.b.t. het ontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiekrecht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). (stuk1599 (2011-2012) – Nr. 2)

Ik verwijs naar de bespreking van de voortgangsrapportage Masterplan 2020 op 3 mei 2012 en naar de memorie van toelichting bij het decreet tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiekrecht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

Verslag van het Rekenhof over de verrekeningen bij het agentschap Waterwegen en Zeekanaal (stuk 37-E (2011-2012) – Nr. 1)

In het auditrapport van het Rekenhof van juli 2012 over de verrekeningen bij het agentschap Waterwegen en Zeekanaal NV voor de kostenbeheersing van de aannemingsopdrachten van waterbouwkundige werken, werden volgende aanbevelingen gedaan:

- De zorgvuldige voorbereiding van de aannemingen
- Het juridisch correct beroep op de onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking
- Het toewijzen van bijkomende opdrachten in overeenstemming met de rechtspraak van het Hof van Justitie
- Onderbouwing van de aanvaardbaar beschouwde percentages van de verrekeningen door bv. benchmarking met gegevens uit buurlanden
- Doorvoeren bij gunningsprocedures van gedegen prijsonderzoek om speculatieve prijzen op te sporen
- Heronderhandelen van eenheidsprijzen voor posten als werkelijk uitgevoerde hoeveelheid het drievoudige overtreft
- Aanvragen van prijsadvies van ATO als dit is voorgeschreven
- Nauwgezette toepassing van dienstorders en instructies voor het terugdringen van verwijlinteresten
- Verder activeren, verfijnen en aanscherpen van instructies, procedures en opvolgingssystemen om verrekeningen te monitoren en te remediëren.

Een aantal van deze aanbevelingen wordt bij het agentschap al in de praktijk gebracht. Voor een aantal andere aanbevelingen worden de nodige acties ondernomen.

Verslag van het Rekenhof over de onderhandse aankoop van lagevloertrams door de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn (stuk 37-C (2011-2012) – Nr. 1)

Ik verwijs naar de gedachtewisseling over het verslag van het Rekenhof over de onderhandse aankoop van lagevloertrams door de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 2 februari 2012 {stuk 37-C (2011 – 2012) – Nr. 2).

Verslag van het Rekenhof over de werving en selectie bij De Lijn (stuk 37-E (2012-2013))

Algemene beschouwingen:

- De decreetgever heeft er bij de oprichting van De Lijn bewust voor gekozen dat voor het personeel van De Lijn een specifiek personeelsstatuut en een eigen rechtspositieregeling zouden worden gecreëerd
- Bij De Lijn werken alleen contractuelen, in een statuut dat verschilt van het VPS maar ook van dat van contractuelen binnen de Vlaamse administratie
- De Lijn ressorteert onder een specifiek Paritair Comité in het kader van de wet van 1968 op de collectieve arbeidsovereenkomsten.
- De ontwerpen van CAO worden goedgekeurd door de Raad van Bestuur
- Het 'Basisreglement' waarnaar in de audit wordt verwezen werd bij cao neergelegd en heeft dus kracht van CAO
- De Lijn moet als dienstverlenend overheidsbedrijf ook op de arbeidsmarkt voldoende wendbaar en flexibel zijn

Aanbeveling Rekenhof: Personeelsplan met inbegrip van schrapping van functies ten gevolge van besparingen

Stand van zaken:

- De door de regering opgelegde doelstellingen slaan op personeelsaantallen, niet op functies
- Het Rekenhof heeft qua aantallen nog geen rekening gehouden met de personeelsbesparingen in 2012
- Het nieuwe organigram van De Lijn van de Toekomst is uitgetekend en voor advies voorgelegd aan de ondernemingsraden.
- De entiteiten zullen zich concentreren op stakeholdermanagement, op exploitatie en techniek.
- De ondersteunende diensten evolueren naar een meer centrale aansturing : bvb Rekrutering- en selectie activiteiten worden één competence center, Opleiding ook.
- Het opmaken van een strategisch rekruteringsplan om korte, middellange en lange termijn wordt opgemaakt bij Organisatie-ontwikkeling, in samenwerking met de HR Business Partners van de entiteiten.

Aanbeveling Rekenhof: HRM-doelstelling voor werving & selectie door vertalen naar concrete meetbare doelstellingen

Stand van zaken:

- De nieuwe modules Talent Management onder SAP (RMS en LMS – Recruitment en Learning Management Systems) zullen draaien in september 2016.
- In afwachting voorziet men een fase data cleaning onder één applicatie, wat de opvolging van de intussen geselecteerde KPI's sneller mogelijk zal maken.
- Ook SLA's zullen afgesproken worden.

Aanbeveling Rekenhof: Waken over uniforme toepassing van de wervings- en selectieregels

Stand van zaken:

- Algemene regels die de wendbaarheid van onze organisatie zullen bevorderen en de gelijke behandeling van alle sollicitanten zullen onderhandeld worden met de vakorganisaties.
- Tevens zal de toekomstige organisatie van het wervings- en selectiegebeuren bij De Lijn in één competence center plaatsvinden, hetgeen de uniformiteit van aanpak moet verzekeren.

Aanbeveling Rekenhof: Internen en externen moeten aan een gelijkwaardige procedure onderworpen worden.

Stand van zaken:

- Bepaalde afspraken voor interne kandidaten (vrijstelling van diploma, screening van CV,…) zijn gebaseerd op paritaire afspraken.
- Het eventueel aanpassen van procedures zal gelinkt worden aan een globaal HR Beleid, rekening houdend met Talent Management, successie en carrièreplanning.
- Nu al worden bij iedereen dezelfde basiscompetenties gemeten.

Aanbeveling Rekenhof: Diversiteitsstreefcijfers opnemen in de beheersovereenkomst en in de doelstellingen van de directeuren

Stand van zaken:

- De Lijn werkt aan diversiteit via een lange termijn plan met inbegrip van een geïntegreerde Employer Branding Campagne, Persoonsvriendelijk plannen, etc…
- Er wordt systematisch over het plan en de diversiteitsresultaten gerapporteerd
- In de volgende beheersoverenkomst en doelstellingen van de directeur – generaal zal naar de diversiteitsdoelstellingen worden verwezen.

Aanbeveling Rekenhof: Uitbesteding van selectieonderdelen formeel afwegen tegenover uitvoering in eigen beheer met benutten van de schaalvoordelen en in achtneming van de wetgeving overheidsopdrachten

Stand van zaken:

- De kosten – batenanalyse werd verricht.
- Op basis van de cijferresultaten besliste De Lijn bij het outsourcingsscenario te blijven.

Aanbeveling Rekenhof: Delegatie van personeelszaken in de statuten opnemen en de delegatie van personeelsbevoegdheden van de directeur-generaal aan de directeuren en de afdelingshoofden regelen.

Stand van zaken:

- Een globaal document ‘delegaties van bevoegdheden’ inclusief delegaties bij personeelsaangelegenheden zal tegen het einde van het kalenderjaar 2013 ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Raad van Bestuur.

Aanbeveling Rekenhof: Betere informatie over het wervings- en selectieproces: stroomschema’s, procedurebeschrijvingen, interne instructies, beslissingen van de Raad van Bestuur, gecoördineerde versie van de cao’s.

Stand van zaken:

- Naar aanleiding van de voor 2013-14 geplande reorganisatie van het functioneel domein personeelsbeleid zijn/worden alle processen waaronder het wervings- en selectieproces in kaart gebracht – inclusief o.m. RASCI-tabellen en stroomschema’s. Deze processen worden vergeleken met de standaarden van de markt en met de mogelijkheden en goede praktijken van het te implementeren ERP-pakket.

Aanbeveling Rekenhof: Wervings- en selectieproces beter documenteren: selectiereglement, gemotiveerde verslagen van preselectie en selectie-interviews, een selectieverslag

Stand van zaken:

- Via ter beschikking gestelde sjablonen wordt elke selectieprocedure op dezelfde wijze gedocumenteerd.

Aanbeveling Rekenhof: Controle van toelatings- en deelnemingsvoorwaarden baseren op bewijsstukken (attesten van werkgever, kopie van diploma,…).

Stand van zaken:

- Diploma's en getuigschriften worden opgevraagd voor de ondertekening van de arbeidsovereenkomst.

Aanbeveling Rekenhof: Wervings- en selectieregels evalueren op hun actualiteitswaarde en uitvoerbaarheid

Stand van zaken:

- Momenteel loopt al een oefening zowel voor de bediendenfuncties als voor de technische functies om de regels aan te passen aan de actuele noden en verwachtingen.

Aanbeveling Rekenhof: De arbeidsovereenkomsten zorgvuldiger opstellen. Arbeidsovereenkomsten vernieuwen voor personeelsleden die van functie of statuut veranderen

Stand van zaken:

- De uitvoering van deze aanbeveling werd gevalideerd.
- De communicatie naar de vakorganisaties gebeurt begin september 2013.
- De sjablonen worden toegepast vanaf 5 september 2013.
- In functie van de reorganisatie van De Lijn en de voorziene cao-onderhandelingen in het najaar 2013 kunnen de templates onderhevig zijn aan aanpassingen.

Aanbeveling Rekenhof: De valorisatie van voorgaande ervaring algemeen regelen.

Stand van zaken

- Dit maakt deel uit van een vernieuwde verloningspolitiek met een financiële impact.

Aanbeveling Rekenhof: De decreetgever moet de algemene contractuele tewerkstelling bij De Lijn in overeenstemming brengen met het APKB

Stand van zaken:

- Deze aanbeveling betreft een bevoegdheid van het Vlaams Parlement.

Aanbeveling Rekenhof: Voor uitzendarbeid de wettelijke voorwaarden en cao's respecteren

Stand van zaken:

- Dit is steeds de bedoeling geweest. Afwijkingen worden aangepakt.
- Een structurele oplossing wordt uitgewerkt, maar wordt qua mogelijkheden beperkt door de wervingsstop.

AanbevelingRekenhof:

- In het basisreglement voor de weddetrekkende functies de algemene toelatingsvoorwaarden en de actuele selectieprocedure vastleggen.
- De voorrangsregeling voor de personeelsleden en de uitzendkrachten van de eigen entiteit herbekijken.
- Duidelijk de procedure, de toelatingsvoorwaarden vastleggen voor de directeuren, afdelingshoofden en kaderfuncties.

Stand van zaken:

- Het basisreglement werd in 1992 opgesteld, heeft het karakter van een CAO en is en achteraf op diverse vlakken (arbeidstijd, arbeidsvoorwaarden, opleiding, selectie,…) aangevuld, bijgewerkt door latere CAO's.

- In het nieuw ontwerp van bericht voor de bediendenfuncties is de voorrangsregeling voor het personeel van de eigen entiteit geschrapt.
- De toelatings-, deelnemingsvoorwaarden en procedure voor de hogere kaderfuncties en leidinggevende functies liggen vast maar zullen beter gedocumenteerd worden.

Verslag van het Rekenhof over de ontvangsten en uitgaven van het ministerie, rekeningenboek over 2011 (stuk 36 (2012-2013) nr. 1)

1) Het ministerie moet de openstaande vorderingen op hun invorderbaarheid evalueren en eventueel afboeken. Het moet ook de vastgestelde rechten nauwgezet opvolgen en daar gepaste procedures voor ontwikkelen.

   Wat de door het Rekenhof geformuleerde aanbeveling betreffende de opvolging en afboekingen van de openstaande vorderingen betreft heeft het Managementcomité van het Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken eind 2010 een actieplan opgesteld waarin deze actie in het bijzonder is opgenomen. De uitvoering ervan door de respectievelijke ontvangstenbeheerders en inhoudelijke ordonnateurs wordt jaarlijks opgevolgd. Voor 2012 is dit gebeurd op de vergadering van de werkgroep Begroting en Boekhouding van het Ministerie MOW op 22-11-2012.

2) Het ministerie moet bij projecten zorgen voor de beschikbaarheid van het contractueel beloofde eigen personeel.

   Wat het ter beschikking stellen van het benodigde en beloofde personeel voor de realisatie van de projecten van MOW betreft, zal, niettegenstaande de personeelsafslanking, alles in het werk gesteld worden om een optimale uitvoering van de lopende en toekomstige projecten te garanderen. Hierdoor zullen ook de uitvoeringstermijnen door de dienstverlener niet nodeloos moeten verlengd worden.

3) Een gestructureerd dossieropvolgingssysteem, gekoppeld aan de boekhouding, dient de budgettaire opvolging van werken te onderbouwen. De projectverantwoordelijken moeten toezien op de betrouwbaarheid van de financiële informatie in deze opvolgingssystemen.

   De uitbouw van eDelta komt volledig aan deze aanbeveling tegemoet:

   - eDelta is rechtstreeks gekoppeld aan Orafin. Daardoor wordt de budgettaire opvolging veel transparanter en de beschikbare informatie veel actueler.
   - De betrouwbaarheid van de informatie is zeer goed aangezien de informatie rechtstreeks uit Orafin wordt gehaald.
   - Er zijn nog enkele systeemtechnische problemen betreffende de weergave van het juiste saldo van de van Delta naar e-Delta gemigreerde dossiers. De projectverantwoordelijken volgen dit op en er wordt verwacht dat dit voor eind augustus 2013 zal opgelost zijn.
   - Nieuwe dossiers worden reeds maximaal aangemaakt in eDelta en een groot aantal oudere dossiers werden reeds gemigreerd.
   - Tegen eind 2014 zullen alle dossiers in het kader van overheidsopdrachten maximaal verlopen via eDelta.

4) De DAB's moeten op het einde van het begrotingsjaar openstaande facturen aanrekenen volgens de geldende aanrekeningsregels.

   De DAB's volgen de instructies op die ze krijgen van de IVA Centrale Accounting van het beleidsdomein Financiën en Begroting. Met de invoering van het nieuwe Rekendecreet is dit probleem in 2012 opgelost.

Verslag van het Rekenhof over de DAB Vloot: analytische boekhouding, rekeningenboek over 2011 (stuk 36 (2012-2013) nr. 1)

1) In de begrotingen van uitvoeringsrekeningen van de DAB's Vloot en Loodswezen dienen de raming en de uiteidelijke vergoeding voor de dienstverlening aan de DAB Loodswezen te steunen op kostprijsinformatie die de analytische boekhouding van Vloot genereert.

   De kostenraming m.b.t. de nieuwe beloodsingsmiddelen werd realistischer geraamd en het ingeschreven bedrag 2014 werd in die zin aangepast.

2) De DAB dient na te gaan of hij bij bepaalde gelijkaardige kostendragers die hij momenteel met verschillende verdeelsleutels toewijst op een uniforme wijze kan verdelen.

   Gelijkaardige kostendragers worden op een uniforme wijze verdeeld. Bijvoorbeeld worden de brandstofkosten op een uniforme wijze, zijnde bunkering, over de schepen (kostendragers) versleuteld.

Verslag van het Rekenhof over de DAB Vlaams Infrastructuurfonds: uitgaven 2010 van de afdelingen Haven- en Waterbeleid en Maritieme Toegang, rekeningenboek over 2011 (stuk 36 (2012-2013) nr. 1)

1) De aMT moet de voorschriften die in het bestek en in de algemene aannemingsvoorwaarden zijn opgenomen, respecteren.

   Het spreekt voor zich dat de voorschriften die in het bestek en in de algemene aannemingsvoorwaarden zijn opgenomen dienen gerespecteerd te worden. Deze aanbeveling vereist geen bijkomende actie.

2) De administratie moet de termijn voor verzending van de factuur door de aannemer eenduidig vastleggen

   In het kader van de nieuwe wetgeving wordt een en ander momenteel aangepast in eDelta.

3) De aMT moet de verklaringen van het Havenbedrijf over de decreetskosten ter plaatse controleren.

   In de nieuwe overeenkomsten zal meer nadruk gelegd worden op controles ter plaatse. Ook binnen de huidige overeenkomsten (2011 t.e.m. 2013) worden vanaf eindafrekening 2012 via steekproeven controles ter plaatse uitgevoerd.

4) Bij de vastlegging van een investeringsproject moet duidelijkheid bestaan over de juiste begroting waarop de aanrekening van de uitgaven moet plaatsvinden. Aanrekening op de VIF-begroting moet aanrekening op een andere begroting uitsluiten.

   Het project Amoras is een uitzondering. Voor alle andere investeringsprojecten gebeurt de aanrekening van de uitgaven op 1 begroting.

   Voor de bouw van de fabriek (fase 1 van het bestek) werd beroep gedaan op investeringskredieten (VIF en het FFEU). Dat er hier op twee begrotingen werd aangerekend is inherent aan de werking van het FFEU. Indien er opnieuw FFEU-kredieten ter beschikking worden gesteld is het hoogstwaarschijnlijk dat er opnieuw op twee begrotingen wordt aangerekend. Voor de exploitatie van de fabriek (fase 2 van het bestek) wordt beroep gedaan op de algemene uitgavenbegroting.

5) Het VIF moet uitgaven naar instellingen van de Vlaamse overheid op een aparte basisallocatie aanrekenen.

   Indien er een uitgave verricht wordt naar een instelling binnen VG wordt dit voortaan steeds opgenomen in een apart artikel en basisallocatie onder "Interne stromen".

Bijlage 6: Arresten van het Grondwettelijk Hof en van het Hof van Justitie die betrekking hebben op de Vlaamse regelgeving

Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken waren er geen arresten van het Grondwettelijk Hof en van het Hof van Justitie

Lijst met gebruikte afkortingen

AIS	Automatic Identification System
ANB	Agentschap Natuur en Bos
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BCP	Belgisch Continentaal Plat
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BIV	Belasting op Inverkeerstelling
BIVV	Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid
BMC	Belgian Mobility Card
BVR	Besluit van de Vlaamse regering
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
CPW	Coördinatiepunt Wegenwerken
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DBFM	Design Build Finance Maintain
DiV	Departement internationaal Vlaanderen
DIWB	Decreet Integraal Waterbeleid
DS	nv De Scheepvaart
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
ETA	Estimated Time of Arrival
FAN	Flanders Air Transport Network (FAN)
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven
FISN	Flanders Inland Shipping Network
FIT	Flanders Investment and Trade
FITA	Flanders International Technical Agency
FL	Flanders Logistics
FOD	Federale Overheidsdienst
GAR	Guardian Angel
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
GEN	Gewestelijk Expresnet
GGT	Groene Golf Team
GHA	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
GIPOD	Generiek Informatieplatform Openbaar Domein
GIS	Geografisch Informatiesysteem
GOG	Gecontroleerd Overstromingsgebied
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

ICAO	International Civil Aviation Organization
IENC	Elektronische nautische kaarten voor de binnenvaart
IGBC	Intergemeentelijke Begeleidingscommissie
IIR	Inventarisatie, Inspectie en Rapportering van wegaanhorigheden
INBO	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
I-POL-overleg	Inter-Pom Overleg Logistiek
IRG	Interactieve Reglementengenerator
ITS	Intelligent Transportation Systems
IVA	Intern Verzelfstandigd Agentschap
KRW	Kaderrichtlijn Water
LAMBIT-model	Locatie Analyse Model voor Belgische Intermodale Terminals
LED	Light Emitting Diode
LEM	Luchthavenexploitatiemaatschappij
LER	Landbouweffectrapport
LNE	(Departement / beleidsdomein) Leefmilieu, Natuur en Energie
LOM	Luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	Lange zware vrachtwagen
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieueffectrapport
MIRA	Milieurapport Vlaanderen
MIV	Meten in Vlaanderen
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	Maatschappelijke Kosten-batenanalyse
Mora	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MRCC	Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
NBB	Nationale Bank van België
NTMB	Natuurtechnische Milieubouw
OMS	Oceanografisch Meteorologisch Station
PAC	Provinciale Auditcommissie
PBV	Promotie Binnenvaart Vlaanderen
PMV	Participatiemaatschappij Vlaanderen
POM	Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij
PPS	Publiek-Private Samenwerking
RETIBO	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputerplatform
RIS	River Information Services
RISE	Reisinformatiesystemen Extra

ROR	Europese Richtlijn over beoordeling en beheer van overstromingsrisico's
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
RVMS	Roadside Variable Message Sign
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SHIP	Strategisch Haveninfrastructuurproject
SSS	Shortsea shipping
SVS	Stichting Vlaamse Schoolsport
STOP	Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer, Privévervoer
TEN(T)	Trans-Europese (Transport) Netwerken
TEU	Twenty feet Equivalent Unit. (container van 20 voet lang, 8 voet breed en 8 voet hoog)
TVB	Team Vlaams bouwmeester
UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VAP	Vlaams Adaptatieplan
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VIM	Vlaams Instituut voor Mobiliteit
VLM	Vlaamse Landmaatschappij
VME	Verkeers- en Mobiliteitseducatie
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
VMP	Vlaams Mitigatieplan
VMS	Variable Message Sign
VNSC	Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie
VOBIP	Vlaamse Overheid Bedrijfsinformatie Platform
VOKA	Vlaams netwerk van ondernemingen
VRIND	Vlaamse Regionale Indicatoren
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VTS	Vessel Traffic Services
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
VVV	VerenigingEN voor Verkeersveiligheid
WIM	Weigh in motion
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV