

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



Zitting 2007-2008

29 november 2007

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2008**

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit

Beleidsprioriteiten 2007-2008

BELEIDSBRIEF

Openbare Werken

Beleidsprioriteiten 2007-2008

BELEIDSBRIEF

Energie

Beleidsprioriteiten 2007-2008

BELEIDSBRIEF

Havens

Beleidsprioriteiten 2007-2008

BELEIDSBRIEF

Geografische Informatie

Beleidsprioriteiten 2007-2008

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting**

BIJLAGEN

INHOUD

	Blz.
Bijlage 1: Fietsveiligheid rotondes	3
Bijlage 2: Problematiek verkeerslichtenbeïnvloeding	5
Bijlage 3: 25 openbaarvervoersassen met congestiegraad	11
Bijlage 4: Overzicht investeringen in fietspaden 2000-2006	13
Bijlage 5: Fiche Motorrijders Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen	15
Bijlage 6: Vergelijking intresten periode voor 2004 tot en met 2007	17
Bijlage 7: Vergelijking intresten 2006 met 2007	19
Bijlage 8: Overzicht streefbeeldstudies	21
Bijlage 9: Antwoorden op vragen van de heer Dirk de Kort	25
Bijlage 10: Antwoorden op vragen van mevrouw Vera Van der Borgh	27
Bijlage 11: Schriftelijke antwoorden op vragen van leden die niet aanwezig waren tijdens de tweede bespreking van de begroting – beleidsbrief Mobiliteit	29

Bijlage 1: FIETSVEILIGHEID ROTONDES

Verkeersveiligheid op rotondes:

Wat waren de resultaten?

Waarom komt er een vervolgonderzoek?

Wat zijn de resultaten hiervan?

Antwoord:

Eerste conclusies:

- paradox: effecten voor alle weggebruikers (-34%) versus effecten voor fietsers (+29%). Kruispunten blijken na omvorming tot rotonde significant onveiliger voor fietsers.
- binnen versus buiten bebouwde kom: het probleem situeert zich volgens de studie binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom werd geen significant effect gevonden

In een eerste vervolgfase van het onderzoek is specifiek de relatie met het type fietspad dieper geanalyseerd door aan de bestaande dataset het type fietspad toe te voegen.

Er werd onderscheid gemaakt naar volgende types fietsvoorzieningen:

- Gemengd verkeer;
- Aanliggend fietspad (met onderscheid naar aanwezigheid van markeringen en/of obstakels (vb. biggenruggen));
- Vrijliggend fietspad (met onderscheid tussen 'in voorrang' en 'uit voorrang');
- Ongelijkgronds fietspad.

Rotondes met gemengd verkeer en aanliggende fietspaden komen vaker voor binnen de bebouwde kom.

Fietsers zitten meer 'uit voorrang' buiten de bebouwde kom.

Het voorlopig belangrijkste resultaat uit de vervolgstudie is dat aanliggende fietspaden significant onveiliger zijn dan de andere opties.

Binnen het steunpunt wordt in 2008 een verdere vervolgstudie uitgevoerd met de bedoeling om extra metingen naar intensiteiten op de rotondes uit te voeren om zo te analyseren wat de relatie intensiteit – type rotonde is.

Bijlage 2: PROBLEMATIEK VERKEERSLICHTENBEÏNVLOEDING

Waarom wordt er opnieuw geïnvesteerd in verkeerslichtenbeïnvloeding ?**1. Situering en huidige situatie**

In 2005 waren meer dan 750 kruispunten uitgerust met verkeerslichtenbeïnvloeding. Deze installatie had toen 20,5 miljoen euro gekost. De uitrusting van de voertuigen van De Lijn heeft meer dan 2,5 miljoen euro gekost. In 2006 en 2007 werden aanpassingen en herstellingen gedaan aan de verkeerslichtenbeïnvloeding op de kruispunten. Daarnaast werden enkele kruispunten uitgerust waar voorheen geen bus of tram voorbij reed. De inspanningen in het verleden werden vooral gericht op de uitrusting van kruispunten. De opvolging heeft zich ook vooral op de uitrusting gericht en minder op de programmatie.

De programmatie van de verkeerslichten met voldoende prioriteit voor het openbaar vervoer blijft een moeilijke opdracht. In 2006 werden in de Task Force Doorstroming verschillende methodes van verkeerslichtenregelingen onder de loep genomen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

De beleidsraad Mobiliteit en Openbare Werken keurde op 5 februari 2007 een nieuwe methode en procedure goed om absolute voorrang te geven aan het openbaar vervoer met verkeerslichtenbeïnvloeding.

2. Evaluatie

Opdat alle voertuigen van het openbaar vervoer een ongehinderde doorgang zouden garanderen moet zoveel mogelijk voldaan zijn aan de volgende voorwaarden:

1. halte niet gelegen tussen inmeldlus en kruispunt (= enkele 100 m vóór kruispunt);
2. bus en/of tram op eigen rijstrook of in eigen bedding.
In de praktijk is dit (vooral in stedelijke omgevingen) moeilijk realiseerbaar, tenzij door een eigen toegang tot het kruispunt te voorzien. Dan kan men ook gemakkelijker meer dan 1 doorgang per cyclus organiseren;
3. geen kruisende of conflicterende richtingen van het openbaar vervoer, tenzij duidelijke onderlinge voorrang wordt vastgelegd;
4. het kruispunt mag niet verzadigd zijn (belastingsgraad maximum circa 80 %) wat in vele gevallen ingrijpende circulatiewijzigingen noodzakelijk kan maken;
5. geen gecoördineerde kruispunten;
6. geen te hoge frequenties (~ max. 30/u voor beide rijrichtingen samen);
7. betrouwbare hardware (op de weg en in de voertuigen van het openbaar vervoer).

Bij de kusttram is de doorstroming bijzonder succesvol.

De kusttram verenigt een aantal eigenschappen die essentieel zijn om een succesvolle doorstroming te kunnen bereiken, te weten:

- relatief beperkte hoeveelheid verkeer evenwijdig met het openbaar vervoer (maximum 25.000 voertuigen per dag (Zeebrugge) in het zomerseizoen op een wegprofiel dat in lopende sectie in de regel 2 rijstroken per rijrichting heeft en maximum 10.000 voertuigen per dag (Middelkerke-De Panne) in het zomerseizoen op een wegprofiel met in lopende sectie 1 rijstrook per rijrichting);
 - frequentie van de tram (max. 8 à 10/u);
 - voldoende brede wegzate die de tram toelaat om in eigen bedding te rijden buiten de doortocht van de woonkernen;
 - meestal geïsoleerde (niet verzadigde) kruispunten met voldoende grote tussenafstand;
 - een zeer beperkte hoeveelheid dwarsverkeer (noordzijde begrensd door de zee);
 - op een (beperkt) aantal plaatsen zijn de halten ingeplant achter de kruispunten.
- Waar dit niet het geval is, zijn de wachttijden voor de (talrijke) voetgangers soms erg lang waardoor

deze voetgangers ongeduldig worden en toch oversteken (bij rood licht voor hun) ondanks waarschuwingen van de aanwezigheid van een tram.

Op andere plaatsen is het verbeteren van de doorstroming voor het openbaar vervoer met verkeerslichtenbeïnvloeding een stuk moeilijker gebleken en een volledige gekwantificeerde evaluatie is hiervan niet beschikbaar.

Wel tonen de volgende uitspraken er op dat er aan de verkeerslichtenbeïnvloeding nog heel wat kan worden verbeterd:

- De beïnvloeding zoals we ze momenteel kennen, werkt enkel indien er zich geen file voordoet ter hoogte van het kruispunt en indien er geen dwarsende buslijnen zijn. Anders halen de bussen amper voordeel uit de beïnvloeding.
- In het geval van file staan bussen aan te schuiven voor het verkeerslicht. Indien de lussen op voldoende afstand van het kruispunt liggen (bijvoorbeeld 300m) worden ze vergeten door het systeem, omdat de time-out te kort staat ingesteld (1 X de cyclustijd min de afkappingen van de tegenrichting, kan in sommige gevallen te kort zijn). In het geval van lussen die kort bij het verkeerslicht liggen, staat de bus eerst minutenlang aan te schuiven alvorens hij het systeem kan laten weten dat hij in de file staat.
- Bij dwarsende buslijnen, hinderen beide lijnen elkaar: de bus in de hoofdrichting heeft meer file voor zich, doordat de bus in de dwarsrichting de groenfase voor zichzelf verlengt en op dat moment de hoofdrichting langer ophoudt of de hoofdrichting doet de dwarsrichting langer wachten door hun groenfase te verkorten of door de groenfase in de hoofdrichting te verlengen.
- Het rendement van een vóórstart (vervroegd groen t.o.v. de parallel rijdende autokaravaan) of een groenfase-verlenging wordt gedetermineerd door datgene wat er tussen de detectielus en, de stopstreep aan het kruispunt allemaal nog kan mislopen met de doorstroming van het voertuig. Daarbij spreken we niet over het feit dat daar nog in uitzonderlijke – en dan meestal onoverkomelijke – omstandigheden een openbaar vervoerhalte gesitueerd is.
- In combinatie met de soms minimale groentijden voor het openbaar vervoer kunnen de lange cyclustijden (zie supra) voor heel wat irritatie op tram of bus zorgen. Deze situatie komt nog vrij regelmatig voor, zelfs op drukke busassen: (vb. tussen Gent St.Pieters en de Zuid). Daar valt het frequent voor dat de eerste 2 tot 4 bussen door de aangevraagde groenfase geraken, maar de volgende bussen niet meer.
- Voorrangregeling tussen voertuigen openbaar vervoer onderling: kan worden geleid met verkeerslichtenbeïnvloeding, doch dikwijls niet optimaal.

Vaak wordt daarom gezocht naar een combinatie van verkeerslichtenbeïnvloeding met andere verkeerskundige ingrepen:

- Waar de breedte van het openbaar domein dit toelaat, zal het ongetwijfeld gerealiseerd worden hetzij als trambedding (BOB) of als busstrook. Het is wel aangewezen de tram/bus zoveel mogelijk in dezelfde fase van het doorgaand verkeer het kruispunt te laten voorbijrijden. Op die manier realiseert men een maximum venster in de cyclus waarop het openbaar vervoer kan passeren.
- Het andere verkeer “doserend” op enige afstand van het centrum waardoor het openbaar vervoer enkel geconfronteerd wordt met een beperkte hoeveelheid “gewoon” verkeer. Het gewone verkeer wordt opgehouden op enige afstand van het wooncentrum, waar het openbaar vervoer de rij wachtende wagens kan voorbijrijden. Een dergelijk principe wordt ook toegepast bij de kusttram, op korte gedeelten waar er een menging is van kusttram en het gewone verkeer.
- Een wijziging van de verkeerscirculatie, zodat het verkeer wordt omgeleid en het openbaar vervoer meer ruimte krijgt.
- Een weliswaar weinig toepasbare ingreep, is een bypass voor het openbaar vervoer, zodat het gescheiden wordt van het verkeer op de hoofdas. Het openbaar vervoer kiest een alternatieve reisweg evenwijdig met en op korte afstand van de hoofdas voor het autoverkeer. Op deze alternatieve reisweg kan doorgang worden gegeven aan het openbaar vervoer (ten nadele van het gewone verkeer dat hier van ondergeschikt belang is).

3. Evaluatiemethode

Alhoewel er geen volledige en gekwantificeerde evaluatie van de verkeerslichtenbeïnvloeding voor alle

kruispunten beschikbaar is, is er wel een evaluatiemethode ontwikkeld.

Om het effect van doorstromingsmaatregelen te meten, worden ofwel congestiometingen gedaan ofwel worden zogenaamde loggings uitgevoerd.

Voor de congestiometingen worden aan de doorstromingsknelpunten metingen gedaan van de benodigde doortochtijden, waar de tijd nodig voor vertragen, halteren en vertrekken aan de halte wordt uitgefilterd. De opgemeten doortochtijden kunnen worden afgewogen tegenover de op dat traject gewenste doortochtijden (afhankelijke van de commerciële snelheid aldaar volgens de criteria van het netmanagement). Bij deze afweging wordt tevens rekening gehouden met de op dat traject aangeboden capaciteit. Het resultaat is de zogenaamde “congestiegraad”, een cijfer dat het aantal verliesuren voor de openbaar vervoergebruiker op dat traject uitdrukt en een zeer concreet beeld geeft van de ernst van het doorstromingsknelpunt, niet alleen absoluut, maar ook relatief t.o.v. de andere knelpunten in Vlaanderen. Deze congestiegraad kan op die manier als objectieve input gelden bij de opmaak van een investeringsprogramma voor doorstromingsmaatregelen. Indien deze congestiometingen gebeuren na infrastructurele ingrepen en/of verkeerslichtenbeïnvloeding, kan nagegaan worden wat het resultaat is van de ingrepen.

Het probleem met de congestiometingen is dat ze zeer arbeidsintensief zijn en een momentopname zijn.

Een andere evaluatiemethode is het gebruik van zogenaamde loggings.

Met de loggingmethode kan er per kruispunt nagegaan worden hoelang de bussen er over doen tussen in- en uitmelding, waarbij er zowel mét als zonder beïnvloeding gemeten wordt.

Deze loggings gebeuren door de afdelingen elektromechanica. De verwerking van de resultaten gebeurt door De Lijn. De resultaten kunnen aanleiding geven tot het verder optimaliseren van de verkeerslichtenbeïnvloeding op de betrokken kruispunten.

Aangezien deze loggingstoestellen niet op alle kruispunten aanwezig zijn, blijft ook deze evaluatiemethode arbeidsintensief.

4. Aanpak optimalisatie verkeerslichtenbeïnvloeding

Nadat de Task Force Doorstroming in 2006 bovenstaande evaluatie en evaluatiemethode heeft opgemaakt, werden verschillende methodes van verkeerslichtenbeïnvloeding onder de loep genomen en werden ontwerpeisen opgesteld voor de programmatie van verkeerslichten.

De beleidsraad Mobiliteit en Openbare Werken keurde op 5 februari 2007 een nieuwe methode en procedure goed om absolute voorrang te geven aan het openbaar vervoer met verkeerslichtenbeïnvloeding. Zo werden ontwerpeisen goedgekeurd voor de programmatie van verkeerslichten en werd een project opgestart om op 25 openbaar vervoerassen.

25 Openbaar Vervoerassen (OV-assen) (zie bijlage 3)

Gezien de problematiek van de arbeidsintensieve evaluatiemethodes, werden 25 openbaar vervoerassen geselecteerd, voornamelijk op als secundair III geselecteerde wegen. Deze wegen werden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd om voorrang te geven aan het openbaar vervoer. Op deze assen dienen de verkeerslichten te worden geprogrammeerd dat als de bus of tram aan het verkeerslicht komt, het verkeerslicht groen wordt of de groenfase verlengd wordt totdat het voertuig het verkeerslicht is voorbijgereden. Deze actieve verkeerslichtenbeïnvloeding zal ervoor zorgen dat de stiptheid sterk zal toenemen, doordat men de pieken van vertraging kan wegnemen.

De doelstelling is om de congestiegraad van het openbaar vervoer op de assen op de als secundair III geselecteerde wegen, minstens te halveren. De volgende werkwijze is voorgesteld:

1. De Task Force Doorstroming stelt jaarlijks een programma voor om op 25 openbaar vervoerassen de verkeerslichtenregeling te evalueren en bij te sturen met actieve beïnvloeding
2. De Beleidsraad Mobiliteit en Openbare Werken keurt dit programma goed
3. De Lijn berekent de congestiegraad

4. De afdeling Verkeerskunde doet een voorstel van actieve verkeerslichtenbeïnvloeding en bespreekt dit met De Lijn
5. De actieve verkeerslichtenbeïnvloeding wordt in werking gesteld
6. De Lijn berekent de nieuwe congestiegraad
7. De resultaten worden besproken op de Task Force Doorstroming
8. Indien de congestiegraad niet gehalveerd werd, kan geopteerd worden om de verkeerslichtenregeling verder bij te sturen of kan geopteerd worden om infrastructurele maatregelen te voorzien op het doorstromingsprogramma binnen de voorziene budgetten.

Financiële middelen

In de begroting 2008 is 20 miljoen euro voorzien voor doorstromingsmaatregelen voor openbaar vervoer. Het programma moet nog worden goedgekeurd, maar de middelen zullen hoofdzakelijk gebruikt worden voor infrastructurele maatregelen. Toch worden ook voor verkeerslichtenbeïnvloeding bijkomende middelen voorzien voor:

- aanpassingen van en herstellingen aan bestaande verkeerslichtenbeïnvloeding;
- inrichten kruispunten waar voorheen geen bus of tram kwam;
- flexibele coördinatiesystemen.

Deze flexibele coördinatiesystemen van programmering van verkeerslichten laten toe om voluit rekening te houden met het openbaar vervoer.

Bij de klassieke coördinatiesystemen is het moeilijker om prioriteit voor het openbaar vervoer te garanderen. Bij deze klassieke systemen ligt de cycluseduur vast, de groenverschuiving tussen de kruispunten ligt vast en is er slechts een beperkte vrijheid op de groenduur van elke fase. Het is in een dergelijke coördinatie ook moeilijk om een extra fase voor tram/bus op aanvraag in te brengen. In deze klassieke coördinatiesystemen kan de coördinatie tussen de kruispunten wel rekening houden met tram/bus. Als er echter iets niet loopt zoals voorzien, is er weinig flexibiliteit om bij te sturen.

Stel dat men een coördinatie tussen twee kruispunten heeft ingesteld rekening houdend met de reissnelheid van tram/bus en ook rekening houdend met het feit dat tussen de twee kruispunten een halte ligt. Dit komt er op neer dat er geen mooie coördinatie is voor de auto's, maar de verstoring is beperkt. Als nu echter de halte van tram/bus 10 s langer is dan de waarde waarmee gerekend is, dan zal de tram/bus uit de coördinatie vallen en dus een volledige cycluseduur verliezen (in Antwerpen draait men vaak cycluseduren van 120 s !!!).

Bij flexibele coördinatiesystemen zijn minder factoren op voorhand bepaald. Het systeem kijkt naar de real-time verkeersvraag in het netwerk en optimaliseert de regeling in functie van de verkeersvraag. Dit vraagt dus veel detectie en veel rekenwerk. Bij de bestaande coördinatiesystemen heeft deze methode niet het gewenste resultaat opgeleverd. In deze flexibele systemen kan men nog wel ingrijpen. Stel men wil een 'groene golf' genereren stadietwaarts in de avondspits, dan kan dit door de wagen stadietwaarts bijvoorbeeld een gewicht van 2 te geven (elke auto stadietwaarts telt voor 2 auto's). Door met de gewichten te spelen kan men ook prioriteit geven aan openbaar vervoer. Men kan bijvoorbeeld stellen dat een bus in de avondspits 75 reizigers vervoert stadietwaarts, dus krijgt die bus een gewicht van 75.

(Systeemtechnisch zijn er twee systeemconcepten voor die flexibele coördinatie, nl. een gedistribueerd systeem en een centraal systeem.

Bij een gedistribueerd systeem (bijvoorbeeld Utopia) zit de rekenkracht lokaal (dus bij de regelaars) en staan de lokale units in communicatie met elkaar.

Bij een centraal systeem wordt alle detectie naar de centrale gebracht, daar wordt er gerekend en bepaald hoe de regelaars moeten werken (bijvoorbeeld Scoot).

Beide systemen laten ook toe om met geavanceerde detectiesystemen voor openbaar vervoer rekening te houden (de algoritmen werken op de verwachte aankomstpatronen aan de kruispunten en minimaliseren de wachttijd, des te nauwkeuriger het aankomstpatroon gekend is (dus bij een geavanceerd detectiesysteem voor openbaar vervoer) des te beter ze kunnen optimaliseren).

Er zijn natuurlijk voor- en nadelen aan gedistribueerde systemen en centrale systemen. Deze voor- en nadelen hebben voornamelijk betrekking op aspecten als bedrijfszekerheid, communicatie-eisen, interfacing... Verkeerstechnisch zijn ze mits een goede afstelling gelijkwaardig. Het is uiteraard zo dat deze flexibele systemen meer verkeerstechnische afstemming en opvolging vereisen dan de klassieke coördinatiesystemen.)

Op dit ogenblik loopt er een studie voor de verbetering van de doorstroming op tramlijn 15 tussen Mortsel en Antwerpen. Uit de analyse van de huidige situatie blijkt alvast dat het beperken van de stilstandtijd bij verkeerslichten de belangrijkste factor is om de doorstroming te verbeteren. De simulatie voor een verbeterde verkeerslichtenregeling zal duidelijkheid geven hoeveel stilstandtijd kan worden verminderd.

De minister is er van overtuigd dat op alle 25 OV-assen een aanpak ten gronde van de verkeerslichtenregeling moet kunnen leiden tot verbetering van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Zij vindt dan ook dat we in 2008 van het voorziene budget voor de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer, een deel van de 20 miljoen euro moeten kunnen voorbehouden om de verkeerslichtenbeïnvloeding te optimaliseren.

Bijlage 3: 25 OPENBAARVERVOERASSEN MET CONGESTIEGRAAD

25 OV-assen voor halvering congestiegraad

Provincie Antwerpen	
N 115	Merksem-Hoogstraten
N1	Kleine Bareel-grens NL
N10	Lier-Boechout
N12	Turnhout-Wijnegem
N177	Jan Van Rijwijcklaan vak Olympiadepoort-Harmonie
Provincie Limburg	
N2	Hasselt-Halen
N72	Beringen-Zonhoven
N20	Hasselt-Luik te Tongeren
N72	te Tongeren
N74	Hasselt-Eindhoven tussen Zonhoven en Hasselt
Provincie Oost-Vlaanderen	
N70	Gent-Lochristi
N9	Gent-Melle
N406	Appels-Dendermonde
N9	Eeklo-Maldegem
N9	Erpe-Mere-Aalst
Provincie Vlaams-Brabant	
N2	Herent-Kortenbergh
N3	Bierbeek-Leuven
N4	Overijse-Jezus-Eik
N211	Meise-Vilvoorde
N1	Zemst-Eppegem
Provincie West-Vlaanderen	
N33	Oostende-Torhoutsesteenweg tussen N318 en N341
R30	Brugge-'t Zand en Komvest
N8	Kortrijk-Menen
N8	Kortrijk-Oudenaardsesteenweg
N43	Harelbeke-Kortrijk

Bijlage 4: OVERZICHT INVESTERINGEN IN FIETSPADEN 2000-2006

Module 11

JAAR	MODULE 11	
	AANTAL	BEDRAGEN
2000	8	10.551.334,04 EUR
2001	13	20.106.227,09 EUR
2002	8	6.619.315,58 EUR
2003	7	6.917.590,76 EUR
2004	4	6.997.007,83 EUR
2005	4	4.712.680,96 EUR
2006	1	1.944.445,10 EUR
TOTALEN	45	57.848.601,36 EUR

Module 12

JAAR	MODULE 12	
	AANTAL	BEDRAGEN
2000	0	-
2001	0	-
2001 FFEU	0	-
2002	0	-
2003	1	1.233.805,14 EUR
2004	3	534.629,52 EUR
2005	0	-
2006	2	1.744.129,74 EUR
TOTALEN	6	3.512.564,40 EUR

Module 13

JAAR	MODULE 13		VERHOOGING VASTLEGGING		GECUMULEERDE BEDRAGEN
	AANTAL	BEDRAGEN €	AANTAL	BEDRAGEN €	
2000	16	9.907.805,58	0	-	9.907.805,58
2001	5	4.447.618,82	1	845.556,91	5.293.175,73
2001 FFEU	31	49.231.807,70	0	-1.168.016,82	48.063.790,88
2002	29	35.060.804,61	0	-	35.060.804,61
2003	31	33.493.520,16	2	1.081.610,70	34.575.130,86
2004	35	40.600.150,13	4	1.615.735,73	42.215.885,86
2005	22	22.147.095,77	4	4.780.913,15	26.928.008,92
2006	23	23.503.966,79	8	6.670.850,83	30.174.817,62
TOTALEN	192	218.392.769,56	19	13.826.650,50	232.219.420,06

Bijlage 5: FICHE MOTORRIJDERS VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN VLAANDEREN

Vervolmaking: motorrijders: Omschrijving van de maatregel

- Korte inhoud: deze maatregelenfiche beschrijft de manier waarop een bijkomende rijopleiding of training voor motorrijders in de praktijk georganiseerd kan worden.

- Aanleiding: Motorrijders zijn bij de meest kwetsbare weggebruikers: in 2005 werden in Vlaanderen maar liefst 535 motorrijders (bestuurders en passagiers) en 411 bromfietzers (bestuurders en passagiers) ernstig gewond of gedood in het verkeer. Over de vraag of de kans op zich, om betrokken te raken in een ongeval voor motorrijders hoger is dan voor andere weggebruikers, lopen de meningen uiteen. Als het echter gaat over de ernst van ongevallen, is er unanimititeit: internationale statistieken geven aan dat motorrijders een grotere kans hebben om bij een ongeval ernstig gewond of gedood te worden in vergelijking met auto-inzittenden, andere tweewielers of weggebruikers in het algemeen.

De mortaliteit bij ongevallen is in Vlaanderen voor motorrijders de op één na hoogste van alle weggebruikers (Van Vlierden & Van Geirt, 2005). Motorrijdersorganisaties stellen dat veel van de ongevallen bij motorrijders zouden vermeden kunnen worden indien de motorrijders betere technieken zouden beheersen (Stokmans, 2004). Uit Engels onderzoek (aangehaald in Wegman & Aarts, 2005) blijkt dat motorrijders vaak geen juiste risicoperceptie en risicobewustzijn hebben.

Voor Vlaanderen zijn er geen cijfers beschikbaar van aantallen motorrijders die rijder- educatie en trainingsprogramma's volgen / gevolgd hebben (Van Vlierden & Van Geirt, 2005).

- Doel: Een doelgericht verkeersveiligheidsbeleid voor motorrijders dient ook de nodige aandacht te geven aan de vervolmaking van motorrijders, door het aanbieden van een aangepaste bijkomende rijopleiding of training.

- Doelgroep: motorrijders op het ganse Vlaamse grondgebied – en niet enkel beginnende motorrijders, maar zeker ook de motorrijders die vandaag nog steeds met een “oud autorijbewijs” een motor mogen besturen zonder daarvoor ooit een opleiding gehad te hebben .

- Detailbeschrijving: een aangepaste training of bijkomende rijopleiding voor motorrijders kan zich richten op het verbeteren en verfijnen van de rijvaardigheid (waardoor motorrijders leren om in kritieke situaties de juiste noodmanoeuvres correct uit te voeren, bijvoorbeeld een noodstop maken, plots uitwijken, ...) maar ook op het creëren van een sterker bewustzijn van de risico's van bepaalde gedragingen. In dergelijke trainingen zou er verder ook aandacht gegeven kunnen worden aan meer cognitieve aspecten, zoals gevarenperceptie, scannen, aandacht, het nemen van beslissingen, beoordelingen, risico nemen en anticiperen (Haworth et al., 1999). Verder zijn ook het herkennen van de eigen beperkingen en die van andere weggebruikers (de Rome et al., 2002), het gebruik van beschermende kledij (Bednar et al., 1999) en defensieve rijtechnieken (CROW, 2003) onderwerpen die zich goed lenen voor bijkomende trainingen. Door het volgen van dergelijke opleiding kunnen motorrijders zich bewust(er) worden van de eigen mogelijkheden en beperkingen (Gysen & Daniels, 2006; Landuyt, 2006).

Concreet zou dergelijke bijkomende opleiding of training als volgt georganiseerd kunnen worden:

1. Rijscholen organiseren elk jaar een grote “motordag” naar aanleiding van de start van het seizoen. Hierover wordt ruim gecommuniceerd. Op deze motordag kunnen er gratis screenings voor de motorrijder georganiseerd worden, waarbij deze (indien nodig) geadviseerd kan worden om een bijscholing van een dag te volgen.
2. Om van deze “motordag” echt een “motorrijdersevenement” te maken zouden hier alle mogelijke aspecten van “veiligheid en motorrijden” aan bod kunnen komen, zoals testen met motoren met ABS, informatie over het belang van beschermende kledij, ...
3. Om de kosten voor de bijscholing voor de kandidaat zo laag mogelijk te houden (om op die manier de bijscholing zo toegankelijk mogelijk te maken voor zoveel mogelijk motorrijders) zou een deel van de opleiding met opleidingscheques gefinancierd kunnen worden, wat momenteel reeds mogelijk is. Bovendien zou de Vlaamse overheid een deel van het kostenplaatje kunnen dekken, zodat de uiteindelijke kost voor de kandidaat beperkt blijft.

4. Gezien opleidingscheques deel uitmaken van de financieringswijze, zullen enkel opleidingscentra die dergelijke cheques aanvaarden, ingeschakeld kunnen worden voor het verzorgen van deze bijscholingscursussen.

5. De VSV kan instaan voor de samenwerking tussen de verschillende partners. De opleidingscentra kunnen ingeschakeld worden voor de logistieke uitwerking van het project.

Effecten op verkeersveiligheid

- Betrokken ongevallen

In verschillende evaluatiestudies bleek training voor motorrijders effectief voor het verhogen van de vaardigheid, het verminderen van ongevalbetrokkenheid en het inzicht in verkeerssituaties bij gevorderde rijders (de Rome et al., 2002).

- Effectiviteit

Volgens Noordzij et al. (2001) zijn er voor de voortgezette trainingen voor motorrijders geen of alleen kleine positieve effecten te vinden. Heel wat vervolmakingsopleidingen voor motorrijders focussen volgens hen op het verfijnen van essentiële rijvaardigheden (vb. omslaan van een hoek), maar hebben weinig of geen aandacht voor attitude en allerlei cognitieve vaardigheden (zoals gevarenperceptie, het nemen van beslissingen, beoordeling, risico nemen, anticipatie, herkennen eigen beperkingen en deze van andere weggebruikers, ...). Van Vlieden & Van Geirt (2005) geven aan dat het niet opnemen van dergelijke componenten in voortgezette motorrijdertrainingen misschien het niet (of het zeer beperkt) vinden van positieve effecten van zulke trainingen op de verkeersveiligheid van de rijders kan verklaren.

- Berekening potentieel van de maatregel

Het potentieel van deze maatregel huist voornamelijk in het reduceren van de hoge ongevalbetrokkenheid van de motorrijders: in 2005 bleek immers 8,3% van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers motorrijders te zijn (Van Hout et al., 2007).

Verantwoordelijken

Uitvoerder & betrokkenen: Vlaamse Stichting Verkeerskunde, opleidingscentra, Vlaamse overheid departement Mobiliteit en Openbare Werken, belangenverenigingen motorrijders

Haalbaarheid

Bij het organiseren van dergelijke motordagen, waarop o.a. vervolmakingsopleidingen aangeboden worden, komen verschillende kosten kijken. Deze kosten omvatten zowel personeelskosten voor de mensen die voor dergelijke motordagen ingeschakeld (moeten) worden, als werkingskosten (logistiek en organisatie motordag). De Vlaamse overheid kan zich engageren om voor een nader te bepalen aantal personen (momenteel worden voor 1000 motorrijders screenings georganiseerd), cofinanciering te voorzien. Op deze manier worden deze vervolmakingsopleidingen tevens toegankelijker.

Outputindicator(en)

- Totaal aantal motorrijders die deelnemen aan vervolmakingsopleiding
- Aantal georganiseerde vervolmakingsopleidingen op motordagen

Kritische succesfactoren

- Bijkomende opleidingen voor motorrijders moeten betaalbaar en beschikbaar zijn voor alle geïnteresseerden (NHTSA & MSF, 2000). De in deze fiche voorgestelde opzet van dergelijke bijkomende rijopleiding voor motorrijders komt hieraan tegemoet: door het combineren van opleidingscheques en een tussenkomst van de Vlaamse overheid wordt de kostprijs voor de kandidaat zo beperkt mogelijk gehouden.
- Om maatregelen voor motorfietsveiligheid in te kunnen voeren, is het nodig inzicht te hebben in motorfietsgebruik in het algemeen en in motorfietsongevallen en hun oorzaken. Het aanleggen van een centrale databank waarin gegevens over motorfietsongevallen systematisch verzameld worden zou een belangrijke stap voorwaarts kunnen betekenen.

Bijlage 6: VERGELIJKING INTRESTEN PERIODE VOOR 2004 TOT EN MET 2007

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Vergelijking tussen betaalde intresten tijdens de periode 2004 tot 31/10/2007

Entiteiten	2004			2005			2006			2007 (van 01/01 tot 31/10)		
	Gewone begroting	VIF	Totaal	Gewone begroting	VIF	Totaal	Gewone begroting	VIF	Totaal	Gewone begroting	VIF	Totaal
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	65.366,42	80.306,45	145.672,87	77.503,34	209.187,94	286.691,28	84.516,04	678.196,60	762.712,64	49.736,67	226.269,35	276.006,02
Agentschap Wegen en Verkeer	202.351,67	1.582.602,55	1.784.954,22	304.982,99	2.025.333,16	2.330.316,15	187.551,22	1.975.482,52	2.163.033,74	208.356,82	1.967.999,22	2.176.356,04
Dossier Leien	0,00	373.783,87	373.783,87	0,00	76.319,02	76.319,02	0,00	158.288,35	158.288,35	0,00	521.503,87	521.503,87
Dossier Ring	0,00	0,00	0,00	0,00	360.900,25	360.900,25	0,00	490.663,76	490.663,76	0,00	487.467,65	487.467,65
Andere	202.351,67	1.208.818,68	1.411.170,35	304.982,99	1.588.113,89	1.893.096,88	187.551,22	1.326.530,41	1.514.081,63		959.027,70	959.027,70
Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust	515.887,31	332.954,98	848.842,29	56.413,07	145.445,51	201.858,58	52.785,44	169.501,89	222.287,33	19.586,52	89.745,55	109.332,07
Algemeen totaal	783.605,40	1.995.863,98	2.779.469,38	438.899,40	2.379.966,61	2.818.866,01	324.852,70	2.823.181,01	3.148.033,71	277.680,01	2.284.014,12	2.561.694,13

Bijlage 7: VERGELIJKING INTRESTEN TUSSEN 2006 EN 2007

Mobiliteit en Openbare Werken						
Vergelijking tussen betaalde intresten tijdens de periode 01/01/2006 tot 31/10/2006 en 01/01/2007 tot 31/10/2007						
Entiteiten	2006			2007		
	Gewone begroting	VIF	Totaal	Gewone begroting	VIF	Totaal
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	23.168,97	588.985,53	612.154,50	49.736,67	226.269,35	276.006,02
Agentschap Infrastructuur*	122.799,08	1.125.057,61	1.247.856,69	208.356,82	959.027,70	1.167.384,52
Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust	28.756,28	133.044,88	161.801,16	19.586,52	89.745,55	109.332,07
Algemeen totaal	174.724,33	1.847.088,02	2.021.812,35	277.680,01	1.275.042,60	1.552.722,61
* exclusief Ring Antwerpen en Werken aan de Leien						
Ring Antwerpen	0,00	383.215,47	383.215,47	0,00	487.467,65	487.467,65
Werken aan de Leien	0,00	158.288,35	158.288,35	0,00	521.503,87	521.503,87
Totaal (01/01/2006 tot 31/10/2006 en 01/01/2007 tot 31/10/2007)	0,00	541.503,82	541.503,82	0,00	1.008.971,52	1.008.971,52
						104.252,18
						363.215,52
						467.467,70

Bijlage 8: OVERZICHT STREEFBEELDSTUDIES

Overzichtstabel van de streefbeeldstudies per provincie – stand van zaken 20/11/2007

Weg	Categorie	Vak	Stand van zaken	Kostprijs (incl. BTW)
Provincie Antwerpen				
A12 – noord	Hoofdweg	E19 – NL grens	Laatste hand (contract echter al beëindigd)	48.816,86
A12 – midden (TV3V)	PR I	Antwerpen – Rupeltunnel	Afgerond	189.393,86
A12 – zuid	PR I	Rupeltunnel – R0 (aangestuurd door Vlaams-Brabant)	afgerond	Vlaams-Brabant
N16	PR I	Sint-Niklaas – Mechelen	Afgerond voor gedeelte A12 – Scheldebrug	77.817,36
N16	PR I	Deel provincieweg	Afgerond	Provincie
N19+R14+N71	PR I	E313 Geel – N74	Lopende	121.000,00
R12 (TV3V)	PR II en lokaal	Ring Mechelen	Laatste hand (wordt afgerond zonder een ontwerp- streefbeeld)	109.878,66
R14 (TV3V)	PR II	Ring Geel deel N19-N19	Afgerond	55.357,50
N19 (TV3V)	PR II	Turnhout – R14	Stopgezet	123.901,48
R13+N12+N132+N140	PR II en andere	Ring Turnhout en verbindingen E34	Afgerond	83.473,06
N10+R16+N14 (Pro- vinciale drager)	SEC I+	Aarschot – Lier – Ring Lier – Massenhoven	Afgerond	Provincie
R11+N12 (TV3V)	PR II en lokaal	A12 – N12XN112	Afgerond	120.974,13
Scheldelaan- Noorderlaan (Masterplan Antwerpen)	PR II (haven)		Afgerond	In projecten van masterplan
N124 (gebiedsstudie Provincie)	lokaal	Hoogstraten – Turnhout	Afgerond	Provincie
N152 (TV3V)	SEC II	E314 – N19	Afgerond	120.077,10
N144	PR II	Wuustwezel – Hoogstraten	Afgerond	70.000,00
N118 (provincie)	SEC	E34 – Arendonk	Afgerond	Provincie
N171	SEC I	Krekelenberg, Boom tot E19	Afgerond	AWV/ Provincie
N156 Kanaalweg	PR II	Laakdal – complex 25a (Limburg)	Lopende	WV-Limburg
N118 (gebiedsstudie Provincie)	lokaal	Geel – Retie	Lopende	Provincie
N129 (Groenendaallaan e.a.) (Masterplan Antwerpen)	PR II - lokaal	Vosseschijnstraat – Schijnpoot	Lopende	Getrokken door BAM
Singel (Masterplan Antwerpen)	PR II	Noorderlaan – kaaien	lopende	Getrokken door Stad Antwerpen/BAM
Corridor E313	hoofdweg	Ring Antwerpen – Lummen	nog op te starten	
Kanaalweg	PR II	Herentals tot provinciegrens met Limburg	nog op te starten	
Provincie Limburg				
N78	PR II, LOK I	omleiding N78	Conform	49.999,62
N702-N750-N75	PR II	van R71 (Hasselt) tot complex 32 E314	Conform geldt niet als startnota	48.977,17

Weg	Categorie	Vak	Stand van zaken	Kostprijs (incl. BTW)
N76	SEC I	omleiding Meeuwen	Conform	91.152,93
N79-R72-N20	PR II, SEC	bovenlokale wegenstructuur Tongeren	conform, streefbeeld geldt als startnota enkel voor N79 en omleiding	77.348,04
N74	PR II	Noord-Zuidverbinding (deel Hasselt - E314)	Conform	87.973,05
N29-N72	PR II	van E313 (Beringen-Paal) tot N72 (Beringen) + N72 Kasteletsingel	Conform	58.265,13
N726	SEC II, LOK I	Kelchterhoef- domein Bokrijk	Conform	49.651,14
R71	PR II	grote Ring om Hasselt	niet conform, aanvullende landschapsstudie nodig	223.717,25
N75	PR II	vak E314(Genk-Oost) - N78 (Dilsen)	Conform	58.715,25
N78	LOK I	vak Maaseik (ring) – Kinrooi	Conform	63.867,43
N73	PR II	van N74(Hechtel) tot brug Z-Willemsv. (Bree)	Conform gezamenlijk afronddingstraject N76-N73 nodig voor Bree	91.656,80
N74	PR I	van N74 tot E314	rapport af eind 06, komt niet voor PAC	289.565,10
N78	SEC	Maasmechelen (E314)- rotonde Rekem	conform, wordt als kortetermijnoplossing beschouwd	67.238,26
N2	SEC III	R71-Kuringen	conceptstreefbeeld conform	134.264,63
N71	PR II	van N74(Neerpelt) tot N748 (Hamont-Achel)	fase 2 conform, streefbeeld stopgezet. Hernemen na lopende PlanMER	53.966,00
N2	SEC III	vak Diest-Kermt	nog niet conform, opgeschort, kan herstarten	68.907,10
N80-N3	PR II	R71 (Hasselt)- N3 (Sint- Truiden) + omleiding Sint-Truiden	fase 1 Sint-Truiden conform, rest wacht op HB-onderzoek , opgeschort	63.658,10
N76	PR II, SEC I	vak Genk (N702) - Meeuwen (aansluiting omleiding)	conceptstreefbeeld niet conform, herstart opgeschort wachten op microsimulatie	66.516,12
N771	SEC II	Pannenhuisstraat	weg te ruilen, sb niet conform	P.m.
N71	PR I	vak Lommel tot aansluiting N74 in Overpelt	Getrokken door Antwerpen	53.966,00
N76	PR II, LOK I	vak Bocholt - Bree doorsteek naar N76 Meeuwen	mag terug starten sept07	45.713,80
N78	SEC, LOK I	vak Riemst-Lanaken	PAC maart conform, gewijzigde plannen mag heropgestart	72.454,80
N78	SEC	vak Maasmechelen- Dilsen-Maaseik	Opgeschort voor onbepaalde duur wachten op studie provincie	77.953,04
N20	SEC III	vak Hasselt-Tongeren	Opgeschort, wordt eerstdaags opnieuw opgestart	79.649,46

Weg	Categorie	Vak	Stand van zaken	Kostprijs (incl. BTW)
N79	SEC	E313 –Maastricht	Opgeschort wegens geen typering sec weg	56.500,95
N73	PR II, SEC	Nieuwe primaire weg vanaf Meerhoutstraat tot 25a en N73 tot N72	terug opgestart kan naar PAC jan 08	142.642,06
N80-E40	PR II	van StTruiden tot E40	geschorst 17/10/2007 wachten op calibratie model	26.868,10
Provincie Oost-Vlaanderen				
N16			Gestopt	
N47	SEC II		Afgerond	100.989,02
N49	Hoofdweg		Afgerond	28.347,70
N9	SEC II	Brugge-Gent	Afgerond	79.860,00
N8	SEC I		Afgerond	p.m.
R4	PR I	Oost & West	Afgerond	80.571,99 (west)
N43	SEC II	Vak De Sterre/Drie Sleutels	Afgerond	p.m.
N9	SEC II	Vak R40 – R4	Afgerond	79.860,00
N60	PR I	E17-Ronse	Afgerond	91.972,10
N41	PR II		Afgerond	79.033,32
N46	SEC		Afgerond	Provincie
N445	SEC II		Afgerond	Provincie
N17		TV3V	Afgerond	TV3V
N8	SEC I	TV3V	Afgerond	TV3V
N35	SEC I	TV3V – kmpt. 73 – 78,77	Afgerond	TV3V
R41		TV3V	Afgerond	TV3V
N42	PR II	Noordelijk deeltracé	Lopend	86.757,00
N44	PR I		Lopend	111.602,41
N17		Stuk provincieweg	Lopend	Provincie
N403	SEC		Lopend	Provincie
Provincie Vlaams-Brabant				
N8	SECIII	Brussel – Ninove	Afgerond	17.697,12
R0	Hoofdweg	Verkeersstructuurschets Zone Zaventem (vak A1/E19 – A3/E40)	Afgerond	68.508,85
N26	SEC I SEC II	Leuven – Mechelen + N267 (vak N26 – A1/E19) + N21 (vak N26 – Haacht)	Afgerond	112.097,41
N2	SEC III/SEC II	Leuven – Diest	Afgerond	128.929,82
N2	SEC III	Leuven – Brussel + N227 (vak N2 – A3/E40)	Afgerond	147.958,80
A12	PR I	Brussel – Boom	Afgerond	73.563,16
R0	Hoofdweg	R0 Noord – Ontwerp ruimtelijk streefbeeld (vak A1/E19 – A10/E40)	Afgerond	61.930,22
N25	SEC I	Haasrode – Meerdalwoud	Afgerond	p.m. – cofinanc. Afd. Bos en Groen
A8	Hoofdweg	N203a – A8 Halle	Afgerond	116.347,63

Weg	Categorie	Vak	Stand van zaken	Kostprijs (incl. BTW)
R0	Hoofdweg	R0 – Oost (vak Waals-Brabant - A3/E40) + A4/E411 + N4 (vak A4/E411 - N253)	Afgerond	180.967,60
N6	SEC III	Brussel – Halle	Afgerond	172.046,88
R22	PR II	Woluwelaan + N211 (vak R22 – A1/E19)	Afgerond	96.558,00
R27	PR II/SEC III	Ring om Tienen – N3	Lopend	119.215,95
N3	SEC III	Leuven – Tienen	Lopend	67.203,40
R23	PR II/SEC III	Ring om Leuven	Lopend	104.100,93
Provincie West-Vlaanderen				
N382	PR II	E17-N43	Afgerond	57.475,00
N36	PR II	E17-N43	Afgerond	56.870,00
N36-R32	PR II/SEC I	Van A17-complex Roeselare-Rumbeke tot A17 complex Roeselare-Beveren	Afgerond	140.163,00
N9	SEC I	R30 tot grens Oost-Vlaanderen	Afgerond	79.860,00
N8	SEC I	N38 tot A18 complex Veurne te Ieper	Afgerond	225.495,00
N363	SEC II	Wijnendaele – Beerst	Afgerond	Provincie
N369	PR II	Diksmuide – Sint-Pieterskapelle	Afgerond	Provincie
N37	PR II/SEC II	Vak Ardooie vanaf Pittemsestraat tot kruispunt Deinzesteenweg (N35)	Lopend	79.059,80
Ontsluitingswegen haven Zeebrugge	PR I	N31 van N348 tot N34; N34 van N34a tot N31 en Ronsestraat vanaf N348 tot N34	Lopend	p.m.

Bijlage 9: ANTWOORDEN OP VRAGEN VAN DE HEER DIRK DE KORT

Vraag:

Volgens de Dienst voor de Scheepvaart is het al meer dan 25 jaar geleden dat er nog gebaggerd werd in dit kanaal. Klopt deze informatie?

Antwoord:

Dit klopt.

Wel werden in de tussenperiode lokaal en beperkt baggerwerken uitgevoerd, wanneer de noodzaak zich daartoe aandiende? Dit is wanneer er lokale ondiepten voorkwamen die een hinder voor de scheepvaart betekenden. 25 jaar lijkt wel lang maar u moet weten dat na de huidige baggercampagne er opnieuw gedurende 20 jaar geen structurele onderhoudsbaggerwerken meer dienen uitgevoerd te worden.

Vraag:

Welke baggerwerken zijn er in 2008 precies gepland in het kanaal Schoten-Dessel?

Antwoord:

In de voorbije 25 jaar is het kanaal op nagenoeg alle plaatsen geleidelijk aangeslibt waardoor de diepgang voor de scheepvaart in het gedrang komt. De uit te voeren baggerwerken zullen zich dan ook situeren over de volledige lengte van het kanaal tussen Dessel en Schoten en zullen over een periode van 2 jaar worden uitgevoerd.

Vraag:

Is het de bedoeling hiermee een grotere diepgang te bereiken?

Antwoord:

Op dit ogenblik is een diepgang van 1,90 m zonder beperking toegestaan en wordt het varen met een diepgang van 2,10 m toegestaan op risico van de schipper. Er moet echter vastgesteld worden dat thans al het varen met 1,90 m in het gedrang dreigt te komen.

Met de baggerwerken wil nv De Scheepvaart de diepgang op 2,10 m zonder beperking mogelijk te maken.

Vraag:

Waar wordt de baggerspecie geborgen en verwerkt?

Antwoord:

NV De Scheepvaart heeft een huurovereenkomst gesloten om de baggerspecie te bergen in een groeve te Merksplas in de buurt van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

De procedure voor het verkrijgen van de nodige vergunningen is aangevat.

Vraag:

Zal er voldoende aandacht gaan naar innovatieve projecten voor de afhandeling van bedrijven gelegen aan het kanaal?

Antwoord:

Nv De Scheepvaart streeft er naar om het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten intensiever te laten gebruiken voor het vervoer van goederen.

In overleg met de ondernemingen wordt gezocht naar rendabele overslag- en transportconcepten die aangepast zijn aan de aard van de te vervoeren goederen.

Concrete projecten die op stapel staan zijn: het vervoer van huishoudelijk afval met containers vanuit Beerse naar Geel, het opzetten van een regionaal overslagcentrum in Beerse in samenwerking met een viertal bedrijven, het opzetten en uitvoeren van proefprojecten met specifiek aangepaste duwbakken (project Waterslag) die een verhoging van de vervoerscapaciteit mogelijk kunnen maken.

Bijlage 10: ANTWOORDEN OP VRAGEN VAN MEVROUW VERA VAN DER BORGH

Vragen van mevrouw Vera Van der Borgh tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur over het toepassingsgebied en het praktisch uitwerken van het energieprestatiecertificaat

Het energieprestatiecertificaat moet bestaande gebouwen energie-efficiënter maken. Voor nieuwe gebouwen zijn er daarvoor de energieprestatienormen. De overheid wil zelf het goede voorbeeld geven en voert het certificaat verplicht in voor de publieke gebouwen. Hieronder vallen ook de welzijns- en gezondheidsvoorzieningen. Concreet gaat het om alle gebouwen met een vloeroppervlakte van minstens 1000 m². Er zijn evenwel vragen omtrent de precieze omschrijving van het publieke karakter van bepaalde gebouwen.

Voorts blijkt uit een onderzoek van het Vlaams Energieagentschap dat de eisen van het Energieprestatiebesluit moeilijk haalbaar zijn voor rusthuizen wanneer ze als woongebouwen worden beschouwd. Het agentschap zal in het kader van de handhaving van de energieprestatieregelgeving rusthuizen beschouwen als gebouwen met een andere specifieke bestemming, overeenkomstig artikel 1, 7°, van het besluit van 11 maart 2005.

Een derde probleem betreft de tijdsdruk. De publieke gebouwen moeten hun startwaarden ten laatste op 1 december 2007 gemeten hebben. Doen ze dat niet, dan halen ze het certificaat niet tegen de (Europese) deadline van 4 januari 2009. Grote probleem hierbij is dat men verplicht wordt om een interne of externe deskundige aan te stellen die tegen 1 december de startwaarden noteert. Er worden opleidingen voorzien voor de erkenning van deskundigen. Deze zijn pas in september van dit jaar gestart. De webapplicatie voor de opmaak van de certificaten is pas eind dit jaar operationeel. Deskundigen konden zich sowieso pas laten registreren vanaf het najaar 2007. Externe deskundigen gaan nu actief op prospectie en dwingen de beheerders overhaast beslissingen te nemen door te dreigen met een verdubbeling van prijs indien er te lang wordt gewacht met beslissen.

Vandaar volgende vragen:

- 1) vallen de private rusthuizen die via geen enkele weg overheidssubsidies of financiering vanwege de overheid ontvangen voor hun gebouwen, ook onder deze regelgeving?
- 2) Moeten rusthuizen die als woongebouwen worden beschouwd als gevolg van de beslissing van het Vlaams Energieagentschap nog langer voldoen aan de E100-eis?
- 3) Is het noodzakelijk om de startwaarden te laten noteren door een externe deskundige? Of kan de deskundige op een later tijdstip de audit afnemen, de eindwaarden opmeten en de startwaarden controleren aan de hand van facturen?

Antwoorden op vragen van mevrouw Vera Van der Borgh

Vallen private rusthuizen die via geen enkele weg overheidssubsidies of financiering vanwege de overheid ontvangen voor hun gebouwen, ook onder de energieprestatieregelgeving?

Private rusthuizen vallen onder de regelgeving van het energieprestatiecertificaat voor publieke gebouwen indien ze voldoen aan de definitie van een welzijnsvoorziening, namelijk “een organisatie die erkend is door de Vlaamse Gemeenschap en activiteiten uitoefent op het gebied van het gezin, het maatschappelijk welzijn, het onthaal en de integratie van inwijkelingen, de mindervaliden, de bejaarden, de jeugdbescherming en de sociale hulpverlening aan gedetineerden met het oog op hun sociale reïntegratie”. Artikel 1, 12°, verwijst terzake naar artikel 5, §1, II, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. De vraag die men zich dus moet stellen is of het private rusthuis erkend is door de Vlaamse Gemeenschap. Zo ja, en indien de bruikbare vloeroppervlakte meer dan 1000 m² bedraagt, dan geldt de verplichting om uiterlijk op 1 januari 2009 te beschikken over een energieprestatiecertificaat voor publiek gebouwen.

Moeten rusthuizen die als woongebouwen worden beschouwd als gevolg van de beslissing van het Vlaams Energieagentschap nog langer voldoen aan de E100-eis?

Het Besluit van 11 maart 2005 vermeldt vijf mogelijke bestemmingen, namelijk wonen, kantoor, school, industrie en andere specifieke bestemming.

Gebouwen met een gezondheidszorgfunctie, die gebruikt worden voor medisch onderzoek, verpleging, verzorging of behandeling van mensen, zowel met als zonder verblijfsfunctie, worden in de energieprestatieregelgeving beschouwd als gebouwen met een andere specifieke bestemming, meer specifiek als ‘ander type energieverbruikend gebouw’.

Zoals gelijkaardige gebouwen met een andere specifieke bestemming (bijvoorbeeld ziekenhuizen, revalidatiecentra, hotels of winkels) moeten nieuw gebouwde rust- en verzorgingstehuizen voldoen aan een maximum K-peil, maximale U- of minimale R-waarden en ventilatievoorzieningen die voldoen aan de minimeisen. Voor deze gebouwen geldt evenwel geen E-peileis en geen eis op het beperken van het risico op oververhitting. Die nieuwbouweisen gelden ook bij herbouw, ontmanteling, grote herbouw en grote uitbreiding van rust- en verzorgingstehuizen.

Is het noodzakelijk om de startwaarden te laten noteren door een externe energiedeskundige? Of kan de deskundige op een later tijdstip de audit afnemen, de eindwaarden opmeten en de startwaarden controleren aan de hand van facturen?

Artikel 28 van het EPB-decreet stelt dat indien bij de controle blijkt dat het energieprestatiecertificaat niet met de werkelijkheid overeenstemt, het Vlaams Energieagentschap aan de energiedeskundige die het energieprestatiecertificaat heeft uitgereikt een administratieve geldboete kan opleggen. De boete is steeds hoofdelijk. Aangezien de energiedeskundige aansprakelijk is voor de correctheid van de opgemeten energieverbruiken, is het te verwachten dat een externe energiedeskundige zowel de start- als eindwaarden van de energieverbruiken zelf zal willen opnemen.

Bijlage 11: SCHRIFTELIJKE ANTWOORDEN OP VRAGEN VAN LEDEN DIE NIET AANWEZIG WAREN TIJDENS DE TWEEDE BESPREKING VAN DE BEGROTING – BELEIDSBRIEF MOBILITEIT

De vragen en opmerkingen werden geformuleerd door de leden tijdens een eerste vragenronde op 14 november 2007.

In deze bijlage worden de schriftelijke antwoorden op de vragen van de parlementsleden (mevrouw De Ridder en de heer Sauwens) die op 20 november 2007 niet aanwezig waren in de commissie.

A. Vragen van mevrouw Annick De Ridder:

Netmanagement: Wat zijn de realisaties van 2007 ? Hoe is dat opgesplitst tussen regie en exploitanten ?

Projecten Netmanagent 2007		
	Kostprijs op jaarbasis	Regie/Exploitant
Antwerpen		
Essen-Brecht-Herentals	2.219.667	Exploitant
Turnhout-Merksplas-Brecht	328.258	Regie
Noorderkempem	876.620	Exploitant
Tram 6	4.321.383	Regie
Oost-Vlaanderen		
Tramlijnen	2.218.676	Regie
Uitbreiding Nachtnet Gent	2.591.263	Regie
Vlaams-Brabant		
Herstructurering lijn 16 Leuven-Tienen	921.813	Regie+exploitant
Joblijn 630	637.400	Regie+exploitant
Limburg		
1e faze SPARTACUS	1.912.041	Regie+exploitant
West-Vlaanderen		
Versterking Kusttram buiten seizoen en Sneltram Oostende-Nieuwpoort	1.180.309	Regie
Bijkomende avondlijn Oostende	832.978	Regie
Roeselare-Ardoioie-Pittem-Tielt	1.181.272	Exploitant
Vlaanderen	19.221.680	

Tramprojecten worden volledig uitgevoerd in regie.

Hoeveel bedragen de overheadkosten van De Lijn ?

Deze vraag werd door de minister mondeling ter zitting beantwoord.

Met hoeveel zal de overhead toenemen als gevolg van de uitbouw van de provinciale mobiliteitspunten ?

Er wordt gerekend op een werkingskost van 250.000 euro per mobiliteitspunt (Slimweg, het provinciaal mobiliteitspunt Limburg). In verhouding tot de totale kosten van De Lijn (792.549.000 euro in 2006), betekent dit 0,03 %. Als in een provinciaal mobiliteitspunt vijf medewerkers werken, betekent dit 0,4% van het totaal aantal bedienden.

In het regeerakkoord staat dat de zorg voor de efficiënte inzet van middelen het uitgangspunt is bij de uitvoering, de opvolging en de bijsturing, waar nodig, van de beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Is de minister niet langer bereid om naar een verdere optimalisatie te streven ?

De uitgewerkte beschrijving van de tien evaluatiecriteria in de Mobiliteitsbrief 2006-2007 gebeurde toen, omdat deze voor de eerste keer werd toegepast.

Ondertussen is deze procedure een vast onderdeel geworden van zowel de project- als de gebiedsevaluaties door de openbaar vervoercommissies. Het tien puntenprogramma zit dus vervat in de evaluatie van de projecten, een permanent proces van doorlichting van het openbaar vervoernet van De Lijn.

Het tien puntenprogramma werd dan ook niet meer vermeld omdat het niet beschouwd wordt als een nieuw beleid.

De evaluatie van de projecten wordt ingebed in een continu proces. Elk project wordt voor de start en na het eerste en tweede exploitatiejaar voorgelegd aan de Openbaar Vervoercommissie (OVC), waarin naast De Lijn ook de departementen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit en Openbare Werken, het agentschap Wegen en Verkeer, de betrokken gemeentes, de provincie en de NMBS vertegenwoordigd zijn.

Op de OVC wordt niet alleen over de netopbouw, lijnvoering, frequenties of aansluitingen gesproken, ook het gebruik van het aanbod en het gebruik van de middelen wordt geëvalueerd.

Bij elke evaluatie wordt het gebruik van de betrokken openbaar vervoerlijnen nagegaan en waar nodig worden de lijnen bijgestuurd. Over een periode van één jaar komen dus alle al ingevoerde projecten basismobiliteit op de agenda van de OVC. Indien het project zowel na het eerste als het tweede jaar positief werd geëvalueerd, dan wordt het project opgenomen bij de zogenaamde gebiedsevaluaties. Jaarlijks worden per provincie twee gebieden (regio's) geëvalueerd.

Elke provinciale entiteit is opgedeeld in drie gebieden (regio's), zodat het volledige aanbod minstens om de drie jaar besproken worden.

Welke inspanningen zal De Lijn leveren voor een betere integratie van de tarieven met andere vormen van openbaar vervoer ? In 2006 hebben de vijf bevoegde mobiliteitsministers een protocol afgesloten over een gemeenschappelijk elektronisch ticket voor De Lijn en de NMBS. Wat is de stand van zaken ? Welke concrete vooruitgang is geboekt ?

Op 31 mei 2006 tekenden de verschillende ministers van mobiliteit en de staatssecretaris van overheidsbedrijven een protocol van akkoord voor een inter-operabel ticket. Dit protocol formuleert de wens om tegen 2010 de toegang tot het openbaar vervoer via één enkel ticket tot stand te brengen voor alle openbare vervoersmaatschappijen van België. Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de vervoersmaatschappijen en begeleid door de NV Syntigo werd opgericht om een voorstel daartoe uit te werken. Het 1-Ticket materialiseert zich in de vorm van een chipkaart (smartcard).

Op 30 maart 2007 ging het Overlegcomité principieel akkoord met de oprichting van het gemeenschappelijk platform.

Op 25 mei 2007 besliste de Vlaamse Regering dat De Lijn zal deelnemen aan de oprichting en de werking van het gemeenschappelijk platform en dat De Lijn haar ticketingsysteem vernieuwt volgens de afspraken die worden gemaakt in het gemeenschappelijk platform.

De vier vervoersmaatschappijen zijn de onderhandelingen over de oprichting, de taakverdeling en de financiering van het gemeenschappelijk platform (Ubigo) aan het afronden. Er loopt een test met een smartcard van de MIVB om na te gaan of de manier waarop de gegevens op deze smartcard worden geplaatst, beantwoordt aan de vereisten om ook als vervoerbewijs te kunnen gebruiken bij de andere vervoersmaatschappijen.

Van zodra de onderhandelingen over de oprichting van het gemeenschappelijk platform zijn afgerond, kan De Lijn starten met de implementatie van het nieuwe ticketingsysteem.

B. Vragen van de heer Johan Sauwens:

Wat zijn de effecten en resultaten van de aanpassing van het tarievenbeleid (kostendekkingsgraad / derde betalersysteem) ?

Het tarievenbeleid van de afgelopen jaren heeft – naast de uitbreiding van het aanbod – bijgedragen tot meer

dan een verdubbeling van het gebruik van het openbaar vervoer. Zelfs met de verlaagde tarieven is het zo dat de reizigerstoename ervoor heeft gezorgd dat de netto vervoerontvangsten sedert 2004 opnieuw stijgen en in 2006 hoger liggen dan in 1999.

Een verlaging van de kostendekkingsgraad van De Lijn op zich, is geen beleidsdoelstelling van deze Vlaamse Regering. De kostendekkingsgraad bedroeg in 2006 15% en was in 1999 bijna 29%. Het beleid van lage tarieven is de verklarende factor voor deze daling. Dit beleid van lage tarieven heeft echter de bedoeling dat het aantal reizigers zou stijgen. Dit is gelukt en het aantal reizigers is meer dan verdubbeld. Daarenboven zijn de ontvangsten sedert 2005 opnieuw aan het stijgen, zodat de inkomsten in 2006 hoger zijn dan in 1999 (van 117 miljoen euro naar 119 miljoen euro).

Deze kentering merken we ook bij de ontvangst per reiziger. De ontvangst per reiziger lag in 2006 licht hoger dan in 2005 (van 0,25 euro naar 0,26 euro). Dit betekent ook dat de kostendekkingsgraad in 2006 hoger ligt dan in 2005. Als we 2006 vergelijken met het jaar 2005, dan is de kostendekkingsgraad gestegen van 14,94% naar 15,07%.

De derde betalersystemen werden de laatste jaren licht aangepast, gestroomlijnd en transparanter gemaakt. Op dit ogenblik zijn 125 gemeenten ingestapt in één of meer van de aangeboden derde betalersystemen (169 contracten). Er is eveneens een evolutie te merken bij de derdebetalersovereenkomsten die afgesloten worden met werkgevers. Op dit ogenblik is het aantal contracten opgelopen naar 289 contracten.

De ontvangsten die De Lijn had via tussenkomst van derden bedroeg in 2003 ongeveer 4,5 miljoen euro, in 2006 is dit opgelopen tot meer dan 6 miljoen euro (stijging van 35%).

De derde betalersystemen vormen uiteraard een significante stimulans voor het openbaar vervoergebruik in de betrokken gemeenten.

In Hoeilaart, waar met een gratis biljet kan gereisd worden binnen de gemeentegrenzen, verklaart 37% van de reizigers dat ze de verplaatsing vroeger met de auto zou hebben gemaakt.

Specifieke derde betalersystemen worden ook opgezet in het kader van evenementenvervoer. Zo heeft de tegenwoordig structurele samenwerking met het Sportpaleis Antwerpen daadwerkelijk geleid tot een modal shift van auto naar openbaar vervoer. Nagenoeg een derde van de bezoekers maakt nu voor zijn verplaatsing naar grote evenementen in het Sportpaleis gebruik van het openbaar vervoer.

Vlaanderen investeert in verhouding veel in openbaar vervoer. In welke mate worden de doelstellingen gerealiseerd en worden de gelden efficiënt besteed ?

De modal split is niet substantieel veranderd maar de trend in de goede richting en ze is beter dan die van de EU 15. Dit blijkt uit cijfers over het verplaatsingsgedrag, gebaseerd op het portaal van het Vlaams kenniscentrum statistiek. Opgesplitst naar type verplaatsing (woon-werk; woon-school, vrije tijd), type transport, lengte in afstand en tijd, uitgaven enz. blijft het wachten op de resultaten van het 3de Onderzoek Verplaatsingsgedrag die in het najaar van 2008 bekend zullen zijn. De laatste gedetailleerde cijfers dateren van 2001 en zijn dus niet nuttig om na te gaan waar we nu staan met onze mobiliteit.

In 2005 was de modale verdeling op vlak van personenkilometers 81,2% voor personenwagens, 11,3% voor bussen en autocars en 7,5% voor het treinvervoer. Het overwicht van de automobilititeit is hier duidelijk.

Maar de vraag is: in welke richting gaan we? Zorgt het beleid voor een bevestiging of een omkering van die vaststelling? Daar is er wel goed nieuws:

In het Vlaams Gewest is sinds 2000 het aandeel van de personenwagens in het aantal personen kilometers gedaald met 3,45% en het aandeel van bussen is gestegen met 18,95% en van treinen met 17,19%. In de EU 15 is er over diezelfde periode een stijging van het aandeel personenwagens en een daling van bus- en treinverkeer. Als men naar de buurlanden kijkt, dan zal men zien dat het aandeel van personenwagens stijgt. In Vlaanderen gaan we dus tegen de EU trend in: bij ons zit het openbaar vervoer in de lift en niet de automobilititeit.

Groei van het aandeel personenwagens – bussen en treinen in modal split

	Vlaams Gewest		EU 15	
	2005-2000	2000-1995	2005-2000	2000-1995
Personenwagens	-3,45%	0%	0,43%	0%
Bussen	18,95%	-5%	-1,85%	-3%
Treinen	17,19%	10%	-3,02%	3%

De sterke stijging van het gebruik van het openbaar vervoer sterkt ons in de overtuiging dat het huidige beleid moet worden aangehouden om de doelstelling van de modal split te kunnen bereiken. Zo is het aantal reizigers van De Lijn van 1999 tot 2006 gestegen met meer dan 107 %, van 223.232 reizigers naar 462.839 reizigers.

Vanzelfsprekend heeft deze sterke aangroei van het aantal tram- en busreizigers ook heel wat meer geld gekost. De kosten zijn in deze periode gestegen met 95%. De kostprijs per km is in die periode gestegen van 3,18 euro/km naar 3,90 euro/km.

Deze stijging van de kostprijs per kilometer van bijna 23% is verklaarbaar door zowel de indexering van de lonen en de prijsstijging van de diesel. De uitgaven voor personeelkosten bedragen immers meer dan de helft van de kosten, de inflatie voor de periode 1999-2006 bedroeg 16%. Als we de prijsstijging van de diesel bekijken over dezelfde periode, steeg deze met meer dan 64%.

Deze stijging van deze kostprijs per kilometer is niet uitzonderlijk, wanneer we de evolutie bekijken van de kostprijs per kilometer bij de exploitanten van De Lijn. We merken dat deze is gestegen in dezelfde periode van 1999 tot 2006 met bijna 30%. Dit betekent dat ofwel de overheadkosten van De Lijn minder sterk zijn gestegen, ofwel dat de kostprijs per kilometer van de regie-exploitatie bij De Lijn minder sterk is gestegen of dat ze beide minder sterk zijn gestegen dan de kostprijs per kilometer bij de exploitanten van De Lijn.