

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



Zitting 2008-2009

27 november 2008

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2009**

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit

Beleidsprioriteiten 2008-2009

BELEIDSBRIEF

Openbare Werken

Beleidsprioriteiten 2008-2009

BELEIDSBRIEF

Energie

Beleidsprioriteiten 2008-2009

BELEIDSBRIEF

Havens

Beleidsprioriteiten 2008-2009

BELEIDSBRIEF

Geografische Informatie

Beleidsprioriteiten 2008-2009

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Fientje Moerman
en de heren Dirk de Kort, Flor Koninckx en Joris Vandenbroucke
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde; de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens; de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen; de heren Gilbert Bossuyt, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch; de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort; de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen; mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;
de heer Eloi Glorieux.

13 (2008-2009)

– Nr. 1-A en B: Toelichtingen bij de begroting

14 (2008-2009)

– Nr. 1: Ontwerp van decreet

16 (2008-2009)

– Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

1906 (2008-2009)

– Nr. 1: Beleidsbrief

1907 (2008-2009)

– Nr. 1: Beleidsbrief

1919 (2008-2009)

– Nr. 1: Beleidsbrief

1920 (2008-2009)

– Nr. 1: Beleidsbrief

1935 (2008-2009)

– Nr. 1: Beleidsbrief

Zie:

15 (2008-2009)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
- Nrs. 2 tot 4: Amendementen
- Nr. 5-A: Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie
- Nr. 5-B: Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 5-C: Verslag namens de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
- Nr. 5-D: Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
- Nr. 5-E: Verslag namens de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
- Nr. 5-F: Verslag namens de Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
- Nr. 5-G: Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
- Nr. 5-H: Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

Zie ook:

12-A (2007-2008)

- Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

INHOUD

	Blz.
I. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF MOBILITEIT	6
1. Algemene toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen	6
2. Algemene bespreking	11
2.1. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	11
2.1.1. Tussenkoms van mevrouw Marleen Van den Eynde.....	11
2.1.2. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	13
2.1.3. Tussenkoms van de heer Flor Koninckx	14
2.1.4. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder	15
2.1.5. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	15
2.1.6. Tussenkoms van de heer Jos De Meyer	16
2.1.7. Tussenkoms van de heer Johan Sauwens.....	17
2.1.8. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe	18
2.1.9. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke.....	18
2.1.10. Tussenkoms van minister Kathleen Van Brempt	19
2.2. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden	19
2.2.1. Antwoorden van de minister	19
2.2.2. Replieken van de leden.....	19
2.2.3. Tussenkoms van de heer Jos De Meyer	19
2.2.4. Tussenkoms van de heer John Vrancken	19
2.2.5. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder	20
2.2.6. Antwoorden van de minister	20
2.2.7. Repliek van mevrouw Annick De Ridder.....	21
2.2.8. Repliek van minister Kathleen Van Brempt	21
2.3. Aankondiging moties van aanbeveling.....	21
II. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF ENERGIE.....	21
1. Algemene toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur	21
2. Algemene bespreking	24
2.1. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	24
2.1.1. Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts	24
2.1.2. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	25
2.1.3. Tussenkoms van de heer Bart Martens.....	26
2.1.4. Tussenkoms van mevrouw Fientje Moerman.....	27

2.2. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden	28
2.2.1. Antwoorden van de minister	28
2.2.2. Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts en antwoord van de minister	33
2.2.3. Tussenkoms van de heer Bart Martens en antwoord van de minister	33
2.3. Aankondiging moties van aanbeveling	34
III. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF OPENBARE WERKEN	34
1. Algemene toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur	34
2. Algemene bespreking	45
2.1. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	45
2.1.1. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	45
2.1.2. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke	46
2.1.3. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	47
2.1.4. Tussenkoms van de heer Rudi Daems	50
2.2. Tweede ronde : antwoorden van de minister en replieken van de leden	51
2.2.1. Antwoorden van de minister	51
2.2.2. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke en antwoord van de minister ..	67
2.2.3. Tussenkoms van de heer Rudi Daems en antwoord van de minister	67
2.2.4. Tussenkoms van mevrouw Marleen Van den Eynde en antwoord van de minister	68
2.2.5. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder en antwoord van de minister ...	69
2.2.6. Tussenkoms van de heer Jan Peumans en antwoord van de minister	69
2.2.7. Tussenkoms van de heer Ward Kennes en antwoord van de minister	71
2.2.8. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort en antwoord van de minister	71
2.3. Aankondiging moties van aanbeveling	71
IV. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF HAVENS	71
1. Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid	71
2. Algemene bespreking	73
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden	73
2.1.1. Tussenkoms van de heer Jan Penris	73
2.1.2. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort	74
2.1.3. Tussenkoms van de heer Jos De Meyer	75
2.1.4. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder	75
2.2. Antwoorden van de minister-president	76
2.3. Replik van de leden en antwoord van de minister-president	78

2.3.1. Tussenkoms van de heer Jan Penris.....	78
2.3.2. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort	78
2.3.3. Tussenkoms van de heer Jos De Meyer	78
2.4. Aankondiging moties van aanbeveling.....	78
V. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF GEOGRAFISCHE INFORMATIE.....	78
1. Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid	78
2. Algemene bespreking	80
VI. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN.....	80
VII. EINDSTEMMING.....	80
VIII. BIJLAGEN	81
BIJLAGE 1: Antwoorden op de gestelde vragen over de beleidsbrief Mobiliteit 2008-2009 en de begroting, luik Mobiliteit, commissievergadering van 18 november 2008	83
BIJLAGE 2: Antwoorden Energie op de vragen van de heer Glorieux.....	141
BIJLAGE 3: Antwoorden Energie op de vragen van mevrouw Moerman.....	151
BIJLAGE 4: Antwoorden Openbare Werken op de vragen (van de heer Glorieux) over START	157
BIJLAGE 5a: Brief aan administrateur-generaal AWV over Noord-Zuid Limburg.....	163
BIJLAGE 5b: Brief aan minister Van Mechelen over Noord-Zuid Limburg.....	167
BIJLAGE 6: Antwoorden Openbare Werken op de vragen van de heer Glorieux	171
BIJLAGE 7a: Aanbevelingen van het Rekenhof audit en opvolgingsaudit shadedossiers MOW-acties.....	175
BIJLAGE 7b: Aanbevelingen van het Rekenhof audit verrekeningen MOW – acties	183
BIJLAGE 7c: Stand van zaken herinrichting Leien en Ring Antwerpen	195
BIJLAGE 7d: Opvolging van de diverse aanbevelingen van het Rekenhof– stand van zaken evolutie verwijlintresten	199
BIJLAGE 8: Overzicht geluidsmaatregelen.....	205

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2009 behandeld op 18, 25 en 26 november 2008. De verschillende beleidsbrieven (Openbare Werken, Energie, Geografische Informatie, Havens en Mobiliteit - *Parl. St.* VI. Parl. 2008-09, nrs. 1906, 1907, 1919, 1920 en 1935) werden in samenhang met deze begrotingsbesprekingen behandeld. Er worden voor de beleidsbrieven verwijzingsverslagen gemaakt.

Na een algemene toelichting door de drie bevoegde ministers (Kathleen Van Brempt, Hilde Crevits en Kris Peeters) volgde in het kader van de algemene bespreking een discussie over het beleid inzake openbare werken, havens, mobiliteit en energie tussen de leden van de commissie en de bevoegde ministers.

Zoals elk jaar worden de zogenaamde indicatieve meerjarenprogramma's in de verschillende sectoren (wegen, waterwegen, havens en maritieme toegang, luchthavens, De Lijn enzovoort) opgevraagd.

De indicatieve meerjarenprogramma's voor de wegen, waterwegen en luchthaven (bevoegdheden minister Crevits), de meerjarenprogramma's voor de zeehavens, kustjachthavens, zeewering en hydrografie (bevoegdheden minister-president Peeters) en het meerjareninvesteringsprogramma voor De Lijn (bevoegdheid minister Van Brempt) werden ter beschikking gesteld aan de fracties en de leden van de commissie.

Er is overeengekomen dat de antwoorden op de vragen van de leden die niet aanwezig konden zijn bij de bespreking op het tijdstip dat minister Crevits een antwoord gaf op de vragen in de beleidsdomeinen Openbare Werken en Energie worden opgenomen als bijlagen bij dit verslag.

Omdat minister Van Brempt op dinsdag 25 november verhinderd was, werd afgesproken dat haar globale antwoorden opgenomen werden als bijlage 1 bij dit verslag.

Daarnaast vindt men nog een aantal andere bijlagen (overzichtstabellen en opgevraagde informatie) terug bij dit verslag.

I. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF MOBILITEIT

1. Algemene toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

De minister verklaart dat zij in deze beleidsbrief zoals ook in de vorige beleidsbrieven uitgaat van vijf strategische doelstellingen: iedereen mobiel, de verkeersveiligheid verhogen, de bereikbaarheid versterken, de leefbaarheid verhogen en milieu- en natuurhinder verminderen.

In het kader van iedereen mobiel zijn er vier pijlers: een goed uitgebouwd openbaar vervoer, stimuleren fietsgebruik en te voet gaan, collectief en duurzaam openbaar vervoer en kansen op mobiliteit beter benutten

Netmanagement is een eerste belangrijk aandachtspunt.

De uitbouw van het openbaar vervoer is gebaseerd op de uitgangspunten van netmanagement. Hiervoor is 18 miljoen euro voorzien. Voor 2009 zijn negen nieuwe projecten geselecteerd die starten in de eerste helft van 2009.

Binnen de uitbouw van het openbaar vervoer zal ook in 2009 voldoende aandacht naar toegankelijkheid gaan. Er wordt gekozen voor een inclusieve benadering, waarbij het aangepast vervoer complementair wordt aan het openbaar vervoer.

In eerste instantie zal het in 2007 opgestarte proefproject dit najaar worden geëvalueerd. Rekening houdend met de bevindingen van deze evaluatie, zal het proefproject eind 2008 (of begin 2009, afhankelijk van de besprekingen) worden uitgebreid met één of meerdere grotere diensten. De besprekingen daaromtrent zijn reeds enige tijd lopende met de diensten aangepast vervoer (DAV) van Grimbergen, Leuven en Wetteren. Voor het proefproject en de uitbreiding is momenteel ongeveer 500.000 euro voorzien.

Op 1 september 2008 is een coördinatieopdracht (onderzoek) van start gegaan die de klijntijnen van een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoerssysteem voor personen met

bepaalde mobiliteit moet vastleggen. Dit gebeurt op basis van overleg tussen de bestaande vervoeraanbieders (Diensten Aangepast Vervoer, Minder Mobiele centrales, taxi's enzovoort), de steden en gemeenten en de provincies.

Om een maximaal inclusief aanbod te garanderen, zal De Lijn verder investeren in een betere toegankelijkheid van haar voertuigen. Samen met de gemeenten zal gestreefd worden naar een maximale toegankelijkheid van de halte-infrastructuur.

Aangezien de toegankelijkheid van de volledige openbaarvervoerketen moet gegarandeerd worden, zal er systematisch overleg plaats vinden tussen de NMBS en De Lijn.

Naast het aanbod en de toegankelijkheid wordt veiligheid steeds belangrijker. Om naar de toekomst de veiligheid te blijven garanderen moet het veiligheidsplan van De Lijn blijvend opgevolgd worden.

Op basis van de Veiligheidsmonitor zal de efficiënte inzet van de veiligheidsmaatregelen gestuurd kunnen worden naar de 'hotspots'.

De camerabewaking in de verschillende busstations zal in 2009 gerealiseerd worden. In de loop van 2009 zal De Lijn 32 administratieve personeelsleden aanwerven om het administratief werk van de lijncontroleurs over te nemen, zodat de lijncontroleurs zelf aanwezig kunnen zijn op bus en tram.

Ook de kwaliteit van het openbaar vervoer blijft een belangrijk aandachtspunt. In 2009 zal gestart worden met de modernisering van de 40.000 haltes.

De budgettaire impact van de maatregelen voor het verbeteren en uitbreiden van het openbaar vervoer ziet er als volgt uit: het exploitatiebudget van De Lijn voor 2009 wordt vermeerderd met 65 miljoen euro. Daarin zitten het netmanagement dat er 18 miljoen euro bijkrijgt, het START-project wordt verhoogd met 4,3 miljoen euro en het pilootproject interregionaal woon-werkvervoer + 2,1 miljoen euro, het leerlingenvervoer - ritduurverkorting: + 1,2 miljoen euro en de parameteraanpassingen: + 39,4 miljoen euro (START: Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Teverkstelling in de luchthavenregio).

In het investeringsbudget van De Lijn 2009: + 31,5 miljoen euro zijn er vooral de beschikbaarheidsvergoedingen voor het Masterplan Antwerpen en voor tramprojecten en stelplaatsen: + 26,2 miljoen euro, huur rollend materieel: + 1,1 miljoen euro, investe-

ringen: + 1 miljoen euro en intern verzelfstandigd agentschap (IVA) Stationsomgevingen: + 3,2 miljoen euro.

In verband met het stimuleren van het fiets- en voetgangersgebruik, verklaart de minister dat het voetgangersbeleid hoofdzakelijk op lokaal niveau uitgewerkt wordt. In 2009 wil de minister het vademecum Voetgangersvoorzieningen actualiseren. Met een studiedag rond toegankelijkheid van het openbaar domein zal de communicatie van deze richtlijnen en aanbevelingen verzorgd worden.

Daarnaast zullen er in het kader van subsidieprojecten aanbevelingen voor voetgangersvriendelijke herinrichtingen van centrumgebieden uitgewerkt worden ter ondersteuning van de lokale besturen en wordt gestart met een project rond het verder uitwerken van het thema 'Trage Wegen' binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De uitvoering van de opdracht 'Trage wegenlijn' zal verder gezet worden. In het kader van deze opdracht werd in 2008 een tragewegenloket geopend en een webencyclopedie ontwikkeld. Deze webencyclopedie zal in 2009 verder op punt worden gesteld.

In 2009 zijn voor het stimuleren van het fietsgebruik volgende aandachtspunten voorzien.

In eerste instantie moet de realisatie van het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFFN) verder gezet worden. Dit netwerk ligt zowel op lokale als op gewestwegen. Voor een versnelde realisatie op het lokale wegennet, is het Fietsfonds opgericht. Voor de cofinanciering is hiervoor een budget van maximaal 10 miljoen euro voorzien. Voor een versnelde realisatie op het gewestwegennet kunnen lokale besturen ook fietsprojecten uitwerken langs gewestwegen, naast de inspanningen van de wegbeheerder zelf. Hiervoor is 30 miljoen euro voorzien.

Om de kwaliteit van de nieuw aan te leggen fietspaden te garanderen, is een grondige actualisatie van het vademecum Fietsvoorzieningen voorzien.

Naast de infrastructurele noodzakelijkheid van goede kwalitatieve fietspaden is ook het flankerend beleid zeer belangrijk. Om het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk beter bekend te maken bij de bevolking wordt een communicatieplan opgesteld en wordt gestart met de uitvoering ervan.

In verband met het collectief en duurzaam vervoer, verklaart de minister het volgende.

In het kader van collectief autogebruik zijn er reeds meerdere initiatieven lopende. Cambio is intussen

een succesverhaal. In 2007 en 2008 werd gefocust op de verdere uitbouw van de werking in de bestaande Cambio-steden. Dit resulteerde in een uitbreiding van het wagenpark en het standplaatsennetwerk. Het aantal leden groeide van 1500 in 2007 tot 1851 in 2008 (stand op 31 oktober 2008). Ook in de periode oktober 2008 - oktober 2009 verwacht Cambio een toename van het ledenbestand. Het aantal gereserveerde standplaatsen wordt uitgebreid.

Op het gebied van het particuliere autodelen werd de in 2006 gestarte opdracht om deze vorm van autodelen te implementeren en verder te promoten, in 2007 hernieuwd. In de loop van 2007-2008 werd dus opnieuw begeleiding en ondersteuning voorzien voor opstartende particuliere autodeelgroepen.

De resultaten van het in 2007 uitgevoerde onderzoek rond de hinderpalen en voorwaarden voor het succesvol promoten van carpooling, werden in oktober 2007 omgezet naar een actie- en communicatieplan ter promotie en verdere ontwikkeling van het carpoolen. Deze opdracht werd toevertrouwd aan Taxistop. De volledige uitvoering ervan gebeurt in 2008 en 2009.

Hiervoor zal Taxistop samen met de provinciale mobiliteitspunten de bedrijven proactief benaderen in functie van nieuwe inschrijvingen in de carpooldatabank enerzijds, en begeleiding en monitoring van nieuwe carpoolprojecten anderzijds.

Naar aanleiding van een aantal parlementaire vragen, kon worden vastgesteld dat het gebruik van carpoolparkings nogal varieert: bepaalde parkings blijken overbezet te zijn, terwijl andere sterk onderbenut blijven.

Om het gebruik van carpoolparkings te vergroten, is het belangrijk om na te gaan welke factoren hier van invloed zijn. Daarom werd in oktober 2008 een ruimtelijk-verkeerskundig onderzoek opgestart naar het gebruik van carpoolparkings. Dat onderzoek bestaat uit twee delen: opmaak van een typologie van carpoolparkings op basis van een aantal variabelen en onderzoek naar de ruimtelijke en verkeerskundige aspecten die het gebruik van carpoolparkings beïnvloeden.

Het vierde punt van het eerste hoofdstuk handelt over het verbeteren van de kansen op mobiliteit.

In het najaar van 2007 werd in kader van het project 'Duurzaam naar school' (samen met de minister van Onderwijs) de eerste oproep gelanceerd om dossiers

voor het basisluik (stappen en trappen) in te dienen voor het schooljaar 2008-2009. Voor het opstarten van projecten voor het schooljaar 2008-2009 werd 2,4 miljoen euro voorzien. Er werden 76 dossiers geselecteerd.

Op 29 september 2008 werd een nieuwe oproep gelanceerd om dossiers voor het basisluik (stappen en trappen) in te dienen. De goedkeuring van de geselecteerde dossiers zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering in de loop van april 2009.

Voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs zal een webapplicatie worden ontwikkeld, waarmee het recht op leerlingenvervoer vooraf kan worden bepaald. Dit zal voor meer duidelijkheid en transparantie zorgen voor alle betrokkenen. De gegevens zullen ook worden weggeschreven naar een databestand dat toegankelijk is voor scholen, het departement Onderwijs en Vorming en De Lijn. Het is de bedoeling met deze applicatie te starten vanaf januari 2009.

In het najaar van 2006 werd voor de regio Oost-Vlaams-Brabant gestart met een theoretische oefening rond een mogelijke herstructurering van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs.

Het tweede hoofdstuk handelt over de verkeersveiligheid.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen dat uitgebreid in deze commissie besproken werd, voorziet een budget van 13,446 miljoen euro in 2008 en in 2009 van 14,883 miljoen euro.

Het verkeersveiligheidsplan draait rond de 3 E's (Education, Engineering en Enforcement).

Wat educatie betreft, wordt het project 'Rijbewijs op school' veralgemeend. Dat is een zeer groot succes. Ook het project 'On the road' vindt opnieuw plaats en zal grondig geëvalueerd worden.

Daarnaast is een uitbreiding van het project 'Verkeersgetuigen' voorzien naar andere provincies. In Limburg loopt dit project al jaren. In 2008 is de provincie West-Vlaanderen gestart en in 2009 wil de provincie Vlaams-Brabant met dit project starten. De opstartkosten bedragen 35.000 euro en de onderhoudskosten van dit project zijn geraamd op 20.000 euro op jaarbasis.

Door een intensieve samenwerking tussen het kabinet Onderwijs, de vzw Samenwerkingsverband Net-

gebonden Pedagogische Begeleidingsdiensten (vzw SNPB) en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) is een volwaardig actieprogramma uitgewerkt om verkeerseducatie in te bedden in het secundair onderwijs. Hiervoor is een subsidie van 590.000 euro voorzien voor deze vzw.

De verkeersveiligheidscijfers tonen aan dat de transportsector een zeer belangrijke doelgroep is. In het kader van de ronde tafel 'Veilig Vrachtverkeer Vlaanderen' werden twaalf maatregelen uitgewerkt die gesteund zijn op de 3 E's. Binnen Educatie is een gezondheids- en imagocampagne voor vrachtwagenbestuurders en een project dodehoek samen met SAV (de beroepsorganisatie van de Vlaamse goederenvervoerders en logistieke dienstverleners), VSV en Fietzersbond. Een charter met de transportsector wordt uitgewerkt om verkeersveiligheid in te bedden in de bedrijfsvoering.

In samenwerking met de belangenverenigingen voor motorrijders zijn een aantal projecten in voorbereiding, waaronder een campagne voor het bevorderen van het dragen van beschermkledij.

Met betrekking tot engineering stelt de minister het volgende.

Naast vorming is tevens infrastructuur een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid.

Er zal een vademecum Schoolomgevingen opge maakt worden.

In het kader van de uitwerking van het dynamisch verkeersmanagement zijn nieuwe samenwerkingsverbanden voorzien met derden (politie en gemeenten) voor de uitwerking van regionale verkeerscentra (Gent en Brussel).

De verkeersbordendatabank zal in de toekomst voor een ondersteuning zorgen van de verkeersinfrastructuur. Het project is aanbesteed en in november 2008 wordt gestart met de opmeting van alle borden. Deze opmeting en verwerking zal begin 2010 afgerond zijn.

Voor het vrachtverkeer is de opmaak van een methodiek voor een kwalitatief vrachtroutenetwerk voorzien. Hierdoor zullen in de toekomst duidelijke vrachtroutes kunnen afgelijnd worden.

In verband met Enforcement (handhaving) verklaart de minister het volgende.

De uitvoering van het programma flitspalen voor 2008 (5 miljoen euro) is volop bezig, voor 2009 is

eenzelfde investeringsritme voorzien. Een belangrijke nieuwigheid is de plaatsing van flitspalen op autosnelwegen (20 in 2008 en 20 in 2009). Deze flitspalen kunnen tevens zorgen voor een handhaving van het inhaalverbod voor vrachtwagens op de locaties waar dit van toepassing is.

Naast de flitspalen die een lokale meting van de snelheid zijn, is de uitbouw van een trajectcontrolesysteem voorzien via een proefproject op het viaduct van Gentbrugge.

In het kader van de investeringen in handhavingssystemen is ook een veralgemening van de onbemande controle voor tussenafstand vrachtwagens en de indicatieve weging van vrachtwagens via WIM (Weigh in motion) voorzien.

In het kader van de plaatsing van verkeersborden wordt het uitvoeringsbesluit m.b.t. het decreet van de aanvullende reglementen gefinaliseerd.

Naast de 3 E's is ook bijkomend onderzoek zeer belangrijk om gedragen beleidsbeslissingen te nemen.

Samen met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) zal eindelijk gestart worden met het project BART (Belgian Accident Research Team). Ongevalanalyse is een vraag die hier reeds veel gesteld is. Om dit project op te starten, worden twee personeelsleden vanuit Vlaanderen gefinancierd. In eerste instantie zal men zich toespitsen op het onderzoek van ongevallen op autosnelwegen waar vrachtwagens bij betrokken zijn.

Een greep uit de verdere onderzoeken zijn onder meer piloottest relatie tussen rijgedrag en verkeersveiligheid, geschikte methodes en technieken (ex ante en ex post) voor het beoordelen van verkeersveiligheidsmaatregelen, onderzoek naar het draagvlak omtrent snelheidsremmende maatregelen, streven naar vaste procedures voor het verzamelen en publiceren en zoeken naar gepaste methodieken voor ongevalsanalyses en studie naar de verkeersveiligheid van vrije tram- en busbanen.

Hoofdstuk 3 handelt over de bereikbaarheid verbeteren.

De minister verwijst naar de realisatie van START (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Teverkstelling in de luchthavenregio). Naast de dertien rechtstreekse buslijnen van en naar de luchthavenregio, zullen er ook lokale toevoerlijnen worden ingelegd naar de knooppunten van openbaar vervoer en frequentieverhogingen op de bestaande streeklij-

nen. Dit zal in 2009 een meeruitgave voor De Lijn betekenen van 4,314 miljoen euro.

Om de bereikbaarheid van Vlaanderen met het openbaar vervoer te verbeteren, is ook een versterking van de spoorgebonden infrastructuur noodzakelijk.

Er is het Spartacusplan in Limburg maar ook het Neptunusplan voor West-Vlaanderen. Dat laatste bevat belangrijke uitbreidingen van het spoornetwerk. In 2009 zal verder gewerkt worden aan het maatschappelijk draagvlak voor dit plan. Wat er verder met dit plan gebeurt zal afhangen van de regeringsonderhandelingen.

In het kader van het Netmanagement zal De Lijn in de provincie Oost-Vlaanderen een aantal projecten uit het Pegasusplan voor Oost-Vlaanderen en Pegasus Antwerpen realiseren.

De minister verwijst naar de verlenging van de tramlijn naar Zwijnaarde Dorp, naar de verlenging van tramlijn 8 via de Dascottalei en de toewijzing van de uitvoeringsstudie van de ingebruikname van de premetrokker onder de Turnhoutsebaan en daarop aansluitend de tramverlenging richting Park & Ride (P&R) Wommelgem. In 2009 kan uit die studie de keuze van het tramtracé.

Daarnaast zijn er de uitvoering van de openbaarvervoerprojecten van het Masterplan Antwerpen. Zij verwijst naar BRABO 1 en BRABO 2.

De doelstelling is het Pegasusplan in 2009 te actualiseren. Hierbij zal niet alleen het openbaarvervoersnet van en naar de steden Gent en Antwerpen worden bestudeerd, maar heel de Vlaamse Ruit.

Voor de doorstroming is 18 miljoen euro gereserveerd voor de realisatie van doorstromingsmaatregelen ten voordele van het openbaar vervoer. De inspanningen voor de verkeerslichtenbeïnvloeding worden verder gezet en een nieuw investeringsprogramma voor 2009 is in opmaak.

Daarnaast wordt het onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden inzake sms-ticketing uitgevoerd. Hierdoor wordt de verkoop op het voertuig verder naar beneden gehaald.

Voor sturend prijsbeleid verwijst de minister naar de herziening van de Eurovignetrichtlijn en de beslissing tot de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens.

Het investeringsprogramma 2009 voor het Fonds Stationsomgevingen is in opmaak

Hoofdstuk 4 handelt over de leefbaarheid verbeteren.

Het coördinatieplatform in de Zuidoostrand van Antwerpen is een goed voorbeeld van het verkeer aanpassen aan de omgeving. Een analoge aanpak van sluipverkeer in andere gebieden is aangewezen.

Infrastructuur aanpassen aan de omgeving. Het Richtlijnenboek Mober zal worden gefinaliseerd. Dit richtlijnenboek zal het kader vormen om vanuit de administratie advies te verlenen wat betreft de mobiliteitseffecten van nieuwe relevante plannen en projecten. Een volwaardige inschatting van de mobiliteitseffecten zal in voorkomend geval deel uitmaken van het aanvraagdossier voor de stedenbouwkundige vergunning.

Hoofdstuk 5 betreft de milieu- en natuurhinder.

De milieu-investeringen van De Lijn voor propere voertuigen worden verder gezet. Specifiek gaat het daarbij onder meer over het voorzetten van het ambitieus investeringsprogramma voor de plaatsing van roetfilters dat er toe moet leiden dat alle bussen waarop het fysiek mogelijk is in 2010 van een roetfilter zullen voorzien zijn.

In 2008 liep de aanbestedingsprocedure voor de aankoop van de eerste 35 hybride bussen. De bestelling werd onlangs geplaatst. In 2009 zullen de eerste hybridebussen geleverd worden.

In 2008 liep de proefperiode met de brandstofcelbus af en werd deze (positief) geëvalueerd. In 2009 zal verder bekeken worden of de aankoopprijs niet verder kan dalen, zodat ook de effectieve aankoop van een aantal brandstofcelbussen voor De Lijn dichterbij in zicht zou komen.

Het energiezuinig rijgedrag in de rijopleiding en het rijexamen worden verder ondersteund via projecten. In 2009 zal het accent op de transportsector liggen.

Door ondersteuning via subsidiëring aan de Bond Beter Leefmilieu (BBL) kwam in 2008 het platform Mobimix tot stand, waar alle betrokken en alle kennis, info en sensibilisering over 'ecodriving' en milieuvriendelijk wagenparkbeheer worden samengebracht.

Hoofdstuk 6 handelt over de versterking van het fundament.

Het ontwerp Mobiliteitsdecreet zit in een laatste fase en zal aan het Vlaams Parlement voorgelegd worden.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de inhoudelijke invulling van de mobiliteitscampagnes zullen geëvalueerd worden. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) wordt hierbij betrokken. Daarnaast zal de MORA instaan voor het decretaal voorziene mobiliteitsrapport.

Het aangepaste Mobiliteitsverenigingendecreet zal nog dit jaar aan het Vlaams Parlement voorgelegd worden zodanig dat dit vanaf 1 januari 2009 kan ingevoerd worden.

In het kader van de verruiming van de bestaande kennis gaat het onderzoek verplaatsingsgedrag verder in de vorm van een continue bevraging en een studieopdracht rond duurzame stedelijke mobiliteit is gelanceerd.

De studie over de opmaak van ontwikkelingsscenario's en implementatiepaden voor een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen is volop in voorbereiding.

In kader van het Pendelplan werd in maart 2008 het eerste fysieke provinciale mobiliteitspunt 'Slimweg' officieel geopend op de Rooseveltplaats in Antwerpen. In de periode 2008-2009 wordt de realisatie van de andere fysieke mobiliteitspunten verder voorbereid. Deze zullen in de loop van 2009 worden geopend.

In het kader van het Pendelfonds was er in 2007 8,29 miljoen euro beschikbaar. Dat jaar werden twee oproepen voor projecten gelanceerd, met name op 1 maart en op 15 september. Voor beide oproepen samen werd voor een totaalbedrag van bijna 6,5 miljoen euro aan projecten geselecteerd/opgestart (16 projecten).

In 2008 had het fonds 11,7 miljoen euro ter beschikking. Ook in 2008 waren twee oproepen voorzien. De eerste werd gelanceerd op 30 mei 2008 en werd op 30 september afgesloten. Er werden 26 projectvoorstellen ingediend voor een totaal bedrag van een kleine 6,5 miljoen euro. Het verslag van de begeleidingscommissie, die de projecten inhoudelijk beoordeelt, wordt eerstdaags verwacht.

De tweede oproep van 2008 is gelanceerd op 1 oktober en loopt tot 31 januari 2009.

Voor 2009 worden eveneens twee oproepen gepland. De eerste oproep wordt gelanceerd in het voorjaar, de tweede in het najaar. Voor 2009 is momenteel 10,284 miljoen euro voorzien.

De studie omtrent de woon-werkgerelateerde fiscaliteit, bedrijfswagens en gebruiksvriendelijke mobiliteitsformules, gestart in 2007, werd in 2008 afgerond. Hieruit bleek dat op fiscaal vlak de laatste jaren reeds een aantal initiatieven werden bewerkstelligd ten voordele van duurzaam vervoer maar dat toch nog enkel hiaten aanwezig zijn. Ook werd in deze studie het concept van het mobiliteitsbudget verder toegelicht en onderbouwd.

In kader van de sensibilisatie rond mobiliteitsmanagement, wordt de toolbox www.mobiliteitsmanagement.be verder gezet. Ook het educatief aanbod t.a.v. werkgevers en werknemers wordt gecontinueerd.

2. Algemene bespreking

2.1. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden

2.1.1. Tussenkomenst van mevrouw Marleen Van den Eynde

Mevrouw Marleen Van den Eynde heeft een aantal opmerkingen bij de overigens duidelijk vormgegeven beleidsbrief. Wat de basismobiliteit betreft, kijkt ze uit naar de bespreking van de doorlichting door het Rekenhof van de evaluatie. Zij vraagt meer duidelijkheid over de plannen voor 2009, vooral de tangentijs in de zuidostrand van Antwerpen. Het aantal ritten tijdens de piekuren van bus 130 en 140 werd onlangs al verdubbeld. Wat zit er nog meer in de pijplijn en tegen wanneer?

Welke initiatieven werden al genomen ten aanzien van het belangrijke lightrailproject in de Antwerpse zuidregio? Hoeveel trekt de begroting 2009 daarvoor uit of blijft het volgend jaar bij onderhandelingen?

Vervolgens informeert het lid hoe het eerste proefproject in verband met de toegankelijkheid voor perso-

nen met beperkte mobiliteit werd geëvalueerd. Wat de aanpassing van de 40.000 haltes van De Lijn betreft, vraagt het lid of ze allemaal nog moeten aangepakt worden. Of zijn de haltes van de laatste jaren reeds toegankelijk aangelegd voor minder mobiele reizigers? Hoeveel geld wordt in 2009 uitgetrokken?

Met het oog op de veiligheid in het openbaar vervoer, is de VB-fractie altijd voorstander geweest van camera's in een groot aantal stations. Het is goed dat de minister al 822 bewakingscamera's heeft weten te installeren in voertuigen, maar er zijn er ook nodig in de stations en hun omgeving. Met welke gemeenten onderhandelt de minister over hun installatie? Wat is het resultaat? In welke bijkomende busstations werden camera's geplaatst? En hoe zit het met de camerabewaking in de premetrostations? Zij heeft haar nut al bewezen bij de identificatie van daders. Werden de beloofde camera's geïnstalleerd op de agressiegevoelige lijnen in Vlaams-Brabant? Op welke lijnen gaat een tweede man mee? Is er ondertussen een opleiding over omgaan met agressie en wie moet die volgen? Rijdt een politiemann mee op sommige lijnen zoals in Anderlecht, zoals minister Dewael suggereerde of was dit slechts tijdelijk?

Kwaliteit is meer dan reisinformatie. Het houdt ook in dat reizigers veilig kunnen in- en uitstappen en reizen. Het lid is dan ook verbaasd over de beslissing om op tramlijn 15 de deuren sneller te sluiten. Nu al zijn er reizigers die niet tijdig de deur bereiken als ze bij hun halte zijn aangekomen.

Hoe wordt over het meldpunt fietspaden gecommuniceerd? Wat denkt de minister van de mogelijkheid om onder het verkeersbord een telefoonnummer te vermelden? Worden de talrijke klachten doorgegeven aan het verantwoordelijke gemeentebestuur? Verder vraagt het lid of de begeleidende vrijwilligers in fietspooling van en naar school verzekerd zijn, naar analogie met wat men federaal wil regelen voor carpooling.

Iedereen is het erover eens dat carpoolen een belangrijk instrument is in de strijd tegen files. Kan de minister een overzicht geven van de concrete uitvoering van het actie- en communicatieplan ter promotie? Zijn infrastructurele ingrepen nodig voor de carpoolparkings die minder benut worden dan andere? Het lid verwijst daarbij naar een door de minister bestelde studie die in voorjaar 2009 zal klaar zijn.

Daarop gaat ze in op verkeersveiligheid. Welke twaalf concrete initiatieven neemt de minister voor haar

rekening om het toenemende aantal zware ongevallen met vrachtwagens te verminderen? Welke middelen worden daarvoor uitgetrokken?

Vervolgens laat mevrouw Van den Eynde weten dat zij het bijzonder jammer vindt dat alleen jongeren die geen enkel jaar gedubbeld hebben gratis een rijbewijs op school kunnen halen. In het kader van de verkeersopvoeding, juicht zij de dvd 'Plots is alles anders' toe. Blijkbaar zijn alvast de intenties van pionier Beaucourt overgenomen, concludeert het lid. Er is nog altijd onvoldoende bewustzijn bij jongeren over verkeersrisico's. De spreker verwijst naar de enquête van de Mechelse politie over meerijden met dronken chauffeurs. Er is werk aan de winkel, maar ook de maatschappij is verantwoordelijk. Dansfeesten beginnen laat en duren tot na middernacht, waarna men oververmoeid achter het stuur kruipt.

Mobi+ biedt een opfrissing verkeer voor 55-plussers. Dat is positief, maar hoe worden de cursussen georganiseerd en bekendgemaakt? Het zou niet slecht zijn om personen die meermaals een ongeval veroorzaakten, extra aan te sporen.

Wat het dodehoekprobleem betreft, informeert het lid of de verschillende nieuwe uitvindingen al werden geëvalueerd. Zij is projecten genegen die jongeren bewustmaken van de gevaren van de dode hoek bij vrachtwagens. Een Kontichs vrachtwagenbedrijf werkt bijvoorbeeld samen met lokale scholen. Dat is zeer lonend, meent het lid.

Er zijn nog heel wat maatregelen mogelijk om schoolomgevingen verkeersveiliger te maken. Een vademecum is absoluut noodzakelijk, evenals de herziening van het vademecum voetgangers.

Ook een kwalitatief routenetwerk voor vrachtwagens, waarin dorpskernen vermeden worden, is dat. Dat betekent dan wel dat de gewestwegen voldoende capaciteit moeten hebben. Het lid informeert naar de stand van zaken. Zijn er proefregio's?

Mevrouw Van den Eynde vraagt ook meer uitleg over de evaluatie van het project 'Weight in motion'. Hoeveel processen-verbaal werden opgesteld? Waar komen de bijkomende installaties? Welke begrotingsmiddelen worden uitgetrokken?

Vervolgens vraagt zij naar de proefprojecten met wegmartering die chauffeurs meteen de toegelaten snelheid laat kennen. Klopt het dat ze ongunstig geëvalueerd zijn en dat er geen vervolg komt? Ook over het onderzoek naar risicomodellen voor kruis-

punten is de uitleg in de beleidsbrief karig. Wat waren daar de resultaten?

Het onderzoek naar de verkeersveiligheid van vrije tram- en busbanen werd in najaar 2008 afgerond, maar daarover staat niets in de beleidsbrief. Welke beleidsaanbevelingen werden gemaakt en hoe worden ze geïmplementeerd?

Er wordt veel geld geïnvesteerd in het pendelplan maar waarom loopt het zo moeizaam? Het lid heeft de indruk dat bedrijfsleiders en gemeentebesturen onvoldoende op de hoogte zijn. Zou de minister niet beter de steun van organisaties zoals de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) en de Unie van zelfstandige ondernemers (Unizo) vragen?

Is het investeringsprogramma 2009 voor verkeerslichtbeïnvloeding klaar? Het lid wil graag meer uitleg.

Zij dringt verder aan op de herziening van een aantal modules van het mobiliteitsconvenant, want zij hoorde nog niets over het beloofde overleg met minister Crevits. Wat is de uitleg?

Waar worden volgend jaar nieuwe stelplaatsen voor De Lijn gebouwd?

Het lid acht het richtlijnenboek Mober belangrijk met het oog op het meten van de mobiliteitsimpact van bijvoorbeeld de inplanting van shoppingcentra of bedrijventerreinen. Het is haar evenwel onduidelijk wanneer een dossier wel of niet Moberplichtig is. Kan na de voltooiing van het boek een aantal maatregelen doorslaggevend zijn voor de besluitvorming?

Wat de tweede generatie gemeentelijke mobiliteitsplannen betreft, heeft reeds 66% van de gemeenten de sneltoets afgerond, maar slechts een tiental ontwikkelen een nieuw beleidsscenario ondanks de grondige verandering van de verkeerssituatie de laatste vijf jaar. Meer overleg tussen de gemeenten is noodzakelijk. Welke gemeenten hebben een gezamenlijk mobiliteitsplan? Zijn de plannen in dezelfde regio voldoende op elkaar afgestemd? Moet een samenwerkingsverband als MOZO (Overlegplatform Mobiliteit Zuid-Oostrand Antwerpen) ook in andere regio's ingevoerd worden?

Wat is de timing van de studie ter voorbereiding van het nieuwe mobiliteitsplan Vlaanderen? Wie voert haar uit?

Op welke basis werden 25 gemeenten geselecteerd die in aanmerking komen voor de herinrichting van hun stationsomgeving?

Het lid vindt de evolutie van de aantallen reizigers per type vervoersbewijs opmerkelijk in de begroting. Vooral in Antwerpen maar ook in Oost-Vlaanderen daalt het derdebetalercontract. Wat is de uitleg?

2.1.2. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux

De heer *Eloi Glorieux* stelt vast dat het moeilijk blijft om de noodzakelijke modal shift van autoverkeer naar duurzamere modi effectief te realiseren. Hij vreest dat het met de beleidskeuzes van de Vlaamse Regering verder eerder de slechte dan de goede kant zal uitgaan, waarbij hij in het bijzonder denkt aan de prioritaire ontwikkeling van de logistieke sector als dé economische troef van Vlaanderen. Die zal er snel toe leiden dat de volle wegen nog voller zitten, ondanks de verbreding van ringen. Binnen vijf tot tien jaar zal Vlaanderen even goed in de file staan als vandaag maar dan over dubbel zoveel rijstroken.

Het lid betreurt dat in de intermodaliteit kansen worden gemist. Het nieuwe bedrijventerrein Meise-Westrode plant men in langs de A12, terwijl op minder dan een kilometer het kanaal Schelde-Brussel ligt. Men kiest dus andermaal voor containervervoer over de weg in de plaats van het water. Hoe denkt de minister de bijkomende CO₂-uitstoot van een groeiende logistieke sector terug te dringen?

Het meldpunt fietspaden is tamelijk succesvol, blijkt uit de beleidsbrief. In hoeveel gevallen is remediërend opgetreden na een van de 2000 meldingen? Het lid vindt het belangrijk in dat verband om de veiligheid van fietsers op rotondes aan te pakken. Volgens hem is intussen duidelijk wat het probleem is, terwijl de minister andermaal een studie bestelt.

De projecten 'Veilig naar school' zijn interessant en positief. Verkeerseducatie moet jongeren bewustmaken van hun kwetsbaarheid en wapenen om zich veilig in het verkeer te begeven, maar de eerste voorwaarde blijft een veilige infrastructuur in de schoolomgeving en onderweg. De heer Glorieux pleit voor een consequente toepassing van het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer en Privé-personenvervoer) in het verkeer tussen huis en school. Over de variabele zone 30-borden aan scholen wil hij weten of ze centraal worden aangestuurd. Wat met cursussen na de traditionele schooluren?

Het is goed dat werk gemaakt wordt van verkeerscentra in Antwerpen en Gent, maar hoe zit het met de ring rond Brussel? Mobiliteitsexperts zeggen dat het veel efficiënter en goedkoper is om de bestaande capaciteit optimaal aan te wenden dan het aantal rijstroken te verhogen. Een verkeerscentrum kan daar

een belangrijke rol in spelen door het debiet te maximaliseren door snelheidsaanpassing. Daarom is ook het verlagen van de maximumsnelheid een interessanter middel dan de verbreding van de ring.

Het project over intelligente snelheidsaanpassing is gunstig geëvalueerd. Waarom wordt zij dan niet op grotere schaal ingevoerd?

Wat bereikbaarheid betreft, herinnert de spreker aan de woorden van hoofdeconoom Noels van Petercam, die zei dat de voorrang voor logistieke uitbouw hoe dan ook zal leiden tot hopeloos vastrijden. Daardoor worden bedrijven die een grotere meerwaarde voor de Vlaamse economie opleveren dan de logistieke, onbereikbaar en gaan ze weg. De heer Glorieux geeft er daarom de voorkeur aan het hele logistieke concept in vraag te stellen in de plaats van nepoplossingen als de vergroting van de wegecapaciteit, die door het aanzuigeffect meteen weer wordt ingenomen.

De minister toont zelf dat het anders kan door dertien buslijnen in te leggen naar de luchthaven, wat een goede zaak is. Ze waren nodig, want behoren nu al tot de meest succesvolle van De Lijn. Op dit vlak is er nog potentieel. De Groen!-fractie pleit dan ook voor het verder doortrekken van bus- en tramlijnen van Brussel naar de randgemeenten. Als voorbeeld geeft hij de doortrekking van de nieuwe tramlijn naar de NAVO tot in de luchthaven.

Het blijft wachten op de hervorming van de autofiscaliteit. Het is jammer dat tijdens deze regeerperiode geen concrete maatregelen meer mogen verwacht worden. Eens te meer een gemiste kans, concludeert het lid.

De toekenning van anderhalve pagina aan leefbaarheid en twee pagina's aan natuur en milieu illustreert de desinteresse van deze regering voor het onderwerp. In tegenstelling tot de harde economische groei, waar men tot de Europese top vijf wil behoren, beperkt men zich hier tot de minimale vereisten. Het lid geeft een voorbeeld van de verbazende keuzen van de Vlaamse Regering. Terwijl men zich haastte om de vliegtaks aan te vechten, was er geen enkel initiatief ten aanzien van de tariefverhoging van de NMBS.

Tot slot vraagt de heer Glorieux of de doelstellingen van het pendelplan voor het woon-werkverkeer – vermindering van het autogebruik met 10% en toename van het aandeel openbaar vervoer en fiets met respectievelijk 20% en 15% – gehaald zullen worden tegen 2010. Hij is bang van niet of wordt dat weerlegd door tussentijdse evaluatiecijfers? Gezien maar met mond-

jesmaat aan de modal shift gewerkt wordt, verwacht hij geen werkelijke resultaten.

2.1.3. Tussenkoms van de heer Flor Koninckx

De heer *Flor Koninckx* heeft enkele punctuele vragen over de helder gestructureerde beleidsbrief. Hij informeert naar de veiligheid van de geplande sneltramverbinding tussen Oostende en Blankenberge. Wordt de snelheid bereikt met een aparte lijn, een verhoging van de snelheid of een vermindering van het aantal haltes?

Vervolgens vraagt hij naar het verwachte evaluatierapport van De Lijn over de twee interessante proefprojecten inzake toegankelijkheid. Wat de veiligheid van het openbaar vervoer betreft, informeert het lid naar het soort werk dat De Lijn aanbiedt aan minderjarigen die van de jeugdrechter een prestatie van opvoedkundige aard en algemeen nut moeten verrichten. Worden ze begeleid en wordt gerapporteerd over de resultaten? Ook de heer Koninckx wil weten of er in nog meer stations dan de in de beleidsbrief opgesomde, camera's komen. En hoever staat het met de indienstneming van 32 administratieve personeelsleden? Wat moet iemand gedaan hebben om een openbaarvervoerverbod als dader van agressie te krijgen? Wie moet trouwens dat verbod uitspreken?

Ook de heer Koninckx wil weten wat met de meer dan 2000 meldingen bij het meldpunt fietspaden wordt gedaan. Verder vraagt hij wie de studie over de succesfactoren van carpoolen gaat uitvoeren en hoeveel zij gaat kosten. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de bezetting van de carpoolparkings?

Wie gaat de eerste website over senioren en mobiliteit ontwikkelen en tegen welke prijs? Wat houdt het startpakket van de Kristelijke Werknemersbeweging (KWB) voor vrije begeleiders in? Wie geeft het en wie krijgt het? Is het gratis?

Zijn de in de beleidsbrief opgesomde plannen 2008 inzake dynamisch verkeersmanagement voor de E313 vanaf Geel in de richting van Antwerpen al gerealiseerd? Het lid informeert naar de stand van zaken over die inrichting.

Wat het kwalitatieve vrachtwagenennetwerk betreft, vraagt hij naar de stand van zaken met betrekking tot de invloed van gps-systemen, die routes suggereren.

Wat zijn de vooruitzichten in de uitbouw van het trajectcontrolesysteem, dat het lid zeer goed vindt? Wat

met het probleem van de leesbaarheid van wit-rode nummerplaten?

Wat de administratieve afhandeling van verkeersboetes betreft, informeert het lid naar de resultaten van de studie die werd uitgevoerd.

2.1.4. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* leest dat de exploitatiedotatie van De Lijn 854.408.000 euro bedraagt voor 2009, een stijging van 8,4% ten aanzien van de begrotingscontrole 2008 en een stijging van 48% ten opzichte van het begin van deze legislatuur. Open Vld vindt dat in het licht van die explosieve groei een grondige evaluatie van de efficiëntie en de effectiviteit van het openbaar vervoer nodig is. Zij verwacht veel van het aangekondigde rapport van het Rekenhof. Haar fractie vraagt een doelmatigheidsonderzoek van het huidige aanbod met het oog op bijsturing en verbetering. Het moet daarbij gaan over de vraag op welke manier VVM De Lijn haar decretale opdrachten invult, en op welke manier de prioriteiten worden vastgelegd aan de hand van de bestaande vraag. Zij noemt in dat verband het meer vraaggerichte netmanagement, maar ook de verbeterbare modal shift en de lage kostendekkingsgraad.

Met een systeem van gemeenschappelijke ticketing kan men het openbaar vervoer aantrekkelijker maken, weet het lid. Helaas is daar weinig over terug te vinden in de beleidsbrief, al wordt in de begroting wel 30 miljoen euro uitgetrokken, terwijl de totale uitgaven hiervoor op 56 miljoen euro worden geraamd voor De Lijn. Op welke wijze en wanneer wordt dit geïmplementeerd? De gedelegeerd bestuurder verklaarde dat de oorzaak van de vertraging bij de NMBS ligt. Dat lijkt mevrouw De Ridder een drogreden, want de MIVB slaagt er wel al op verschillende locaties in een begin van uitvoering te geven of proefprojecten op te zetten. Waarom kan De Lijn dat dan niet?

Open Vld vindt, wat de spitsstroken betreft, de formulering “een mogelijk begin van de realisatie is afhankelijk van de beschikbare middelen” heel vaag. Het lid vraagt een meer gedetailleerde stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de resolutie van de meerderheid. Welke middelen worden in de begroting 2009 uitgetrokken? Welk beleidsvoorbereidend onderzoek wordt verricht?

Haar fractie vindt de bedoeling van de fietspunten bij de stations zeer nobel, al mogen ze geen concurrentie vormen voor bestaande winkels. Wat zijn de

resultaten van de ervaringen met de bestaande fietspunten? Het lid neemt aan dat de uitbreiding in 2009 zal gebeuren op basis van de evaluatie van 2007-2008. Welke middelen worden uitgetrokken voor de twaalf fietspunten samen? Zijn er al cijfers over de reparaties en prestaties?

Wat de slimme verkeerslichten betreft, erkent het lid dat de doorstroming van het openbaar vervoer belangrijk is, maar zij hoopt dat de ambitie van de minister verder gaat dan louter De Lijn. Openbaar vervoer en particulier verkeer hoeven volgens mevrouw De Ridder niet steeds conflicterend te zijn. Zij pleit ervoor dat ook auto's beter zouden kunnen doorstromen door verkeerslichtbeïnvloeding. Er wordt wel over gesproken in de beleidsbrieven Mobiliteit en Openbare Werken, maar in de praktijk laat de uitvoering van de resolutie te wensen over. In Nederland daarentegen heeft een team van technici mooie resultaten weten voor te leggen op een aantal kruispunten, met een totale besparing van 2,5 miljoen verliesuren per jaar. Hoe komt het dat Vlaanderen zo weinig aandacht heeft voor doorstroming van het autoverkeer? Hoe valt dit te verklaren? Is de minister bereid ook hier door een team kruispunten te laten nakijken met het oog op optimalisering? Zal zij daarover overleggen met haar collega Openbare Werken?

In 2009 wordt voor het Pendelfonds hetzelfde bedrag uitgetrokken als in 2008. Hoeveel projecten werden uit de oproepen geselecteerd? Hoeveel gingen werkelijk van start? Wat betekent dit budgettair? Het lid wil met andere woorden weten welk deel van het budget 2008 werkelijk is aangewend of zal aangewend worden.

De Open Vld-fractie vraagt naar een evaluatie van de flitspalen op autosnelwegen. Zij moeten op doelmatige plaatsen komen, dat wil zeggen zeer ongevalgevoelige, meent zij.

Wat de ecocombi's betreft, is het de laatste maanden zeer stil geworden. Het lid, dat dit verontrustend vindt, informeert naar de stand van zaken met betrekking tot het proefproject.

2.1.5. Tussenkoms van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* stelt weer vast dat er na vijf jaar, ondanks de vele onderzoeksinstellingen, nog altijd geen correcte cijfers zijn over de modal split in de mobiliteit. Hij erkent dat de noodzakelijke verschuiving daarbinnen niet louter in de handen van de

minister van Mobiliteit ligt, maar hij vindt haar kijk op de zogenaamde trendbreuk toch te optimistisch. Kan men inderdaad op basis van objectieve gegevens stellen dat een verplaatsing optreedt? Het lid herinnert aan de verschuiving vorig jaar ten gunste van het openbaar vervoer, die het gevolg bleek van minder fietsen.

Wat de doorstroming door verkeerslichtbeïnvloeding betreft, is het eerdere geld (25 miljoen euro) blijkbaar over de balk gegooid, want nu gaat men opnieuw experimenten doen. De minister antwoordde hem eerder dat in Antwerpen veel lussen zijn, maar dat slechts 1 op 20 werkt, bij gebrek aan sluitende afspraken tussen stad en gewest. Zijn die er ondertussen wel? In dat verband vraagt hij ook of de investering in Antwerpse voetpaden is voortgezet, want in dat dossier bleek dat de stad haar verplichtingen niet nakwam ten aanzien van de doorstroming van het openbaar vervoer. Sinds de heraanleg van de Leien zou de commerciële snelheid van De Lijn – in eigen baan nota bene – zelfs af- in de plaats van toegenomen zijn.

Nochtans moet men met een hogere doorstroming minder voertuigen inzetten, dus daar kan veel winst mee geboekt worden, zeker in de Antwerpse regio, die goed is voor 40% van de Vlaamse reizigers. Het lid vraagt daarom naar de evaluatie van de betere doorstroming van het openbaar vervoer in Antwerpen. Treden de parkeerwachters op? Interveniet de politie snel? Als de stad haar beloften niet nakomt, moet de Vlaamse overheid het geïnvesteerde geld (7 tot 8 miljoen euro) terugvorderen.

De heer Peumans leest een deel van pagina 59 van de beleidsbrief voor (“Naast de traditionele installaties (...) actief te betrekken in de verkeerslichtenbeïnvloeding”). Wat zijn de resultaten van de simulatietest? In Maastricht werken de slimme verkeerslichten feilloos. Men heeft daar ’s nachts permanent groene golf – er komt dan immers geen verkeer uit de zijstraten – terwijl de ellende begint aan de grens. In datzelfde verband informeert hij naar de evaluatie van de ‘tidal flow’ op de N211 in Vilvoorde.

In het nummer van ‘Car&bus magazine’ van september-oktober 2008 worden op pagina 8 tien knelpunten opgesomd in de relatie tussen doorstroming, vrije busbanen en verkeersveiligheid. Het lid vraagt de minister om een visie op deze terechte suggesties.

Wat wordt gedaan met het diepteonderzoek van verkeersongevallen?

In de beleidsbrief staat niets over tariefintegratie. De Ubi Go-kaart heeft tot doel met één ticket te reizen op de verschillende openbaarvervoermaatschappijen in het Brusselse gewest. Pascal Smet kondigt aan – dat doet hij wel vaker, merkt het lid op – dat die kaart er in 2012 zou moeten zijn. Wat is de stand van zaken? Verder kan de Mobibkaart nog altijd niet gevalideerd worden op de bussen van De Lijn. Wat is daar de stand van zaken? Naast de tariefintegratie is ook nodig dat het aanbod van de verschillende maatschappijen feilloos op elkaar aansluit. Opnieuw peilt de heer Peumans naar de stand van zaken.

Wat betekent precies het voornemen om de informatie te moderniseren aan de 40.000 haltes van De Lijn? Gaat het alleen om de hoofdhalttes in het kader van de basismobiliteit? Welke techniek wordt gehanteerd?

Vervolgens gaat hij in op de regionalisering van het verkeersveiligheidsbeleid, zoals gevraagd in de resoluties van het Vlaams Parlement en opgenomen in het eerste pakket van de huidige staatshervorming. Het lid heeft de indruk dat de minister op dit punt vandaag minder ambitieuzer is dan in 2007-2008. Omdat er deze keer weinig over in de beleidsbrief staat, vraagt hij dat de minister het kader zou aangeven waarbinnen zij denkt.

2.1.6. Tussenkoms van de heer Jos De Meyer

De heer Jos De Meyer informeert naar de beloofde uitnodiging voor een vergadering met de kabinetten over het voorontwerp van wijzigingsdecreet voor de wet op de buurtwegen. Wat is de stand van zaken?

Vervolgens vraagt hij naar een rapportering over de inzet van de middelen voor de aanleg van fietsinfrastructuur. Hij merkt op dat de som niet onbelangrijk is.

In het kader van de investeringen de voorbije jaren in het busvervoer buitengewoon onderwijs, zegt de minister dat 86% van de voorziene extra ritten in het kader van de reductie van de ritduur reeds werd gerealiseerd. Vanaf 2008 werd 1,1 miljoen euro ingezet om de ritduur verder terug te dringen tot 180

minuten per dag. Dat blijft wel drie uur per dag, wat volgens het lid niet verantwoord is voor deze doelgroep. Hij dringt aan op hogere doelstellingen en eventueel bijhorende middelen.

Vervolgens pleit hij ervoor dat de minister in overleg met de federale overheid werk maakt van de resolutie van midden 2006 over vrije busbanen. Hij is ervan overtuigd dat de maatschappelijke aanvaarding zal toenemen als ze ook kunnen gebruikt worden door andere vormen van collectief vervoer en door de zorgsector.

De minister was de eerste in Vlaanderen om bio-brandstoffen in te zetten voor de bussen van De Lijn maar ook de eerste om er weer mee op te houden. Zij verklaarde naderhand dat het om een tijdelijke stilstand ging, die na enkele maanden zou worden geëvalueerd. Inmiddels zijn niet alleen die maanden voorbij, maar is er ook een nieuwe generatie bio-brandstoffen waarvan de grondstoffen niet kunnen gebruikt worden voor voeding. Hoe was de evaluatie en wat zijn de toekomstplannen?

2.1.7. Tussenkomst van de heer Johan Sauwens

De heer *Johan Sauwens* heeft opgemerkt dat de minister in de inleiding van haar beleidsbrief spreekt over de goede resultaten die Vlaanderen behaalt op het vlak van mobiliteit. Het lid verkiest bescheidenheid. Hij pleit ervoor om het beleid meer instrumenten te geven door in de volgende regering de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken bij één minister samen te brengen. Ook de staatshervorming moet bijkomende instrumenten opleveren. Er zijn weliswaar veel reizigers bij De Lijn, maar er leeft ook veel ongenoegen bij de bevolking.

Bovendien blijkt het aandeel van de auto in Brussel en Wallonië nog sterker gedaald te zijn tussen 1995 en 2006, namelijk respectievelijk van 72% naar 66% en van 83% naar 80%. Bepaalde cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum leiden zelfs tot de omgekeerde conclusie, namelijk dat het aandeel van het openbaar vervoer en de fiets in Vlaanderen daalt en dat van de auto stijgt. Het lid pleit ervoor om effectieve data en degelijke monitoring af te dwingen. Hij herinnert ook aan de vragen en interpellaties van de heer Frans Peeters en de daarop volgende resolutie die de regering vraagt een omvattende toekomstvisie op mobiliteit te ontwikkelen.

In het kader van de handhaving wil de heer Sauwens graag vernemen wat de minister heeft kunnen doen aan de verwerkingscapaciteit van lokale en federale politie op het vlak van overtredingen die vastgesteld worden door onder meer camera's.

In de voortgangsrapportage van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat uit oktober 2008 staat dat men onder meer het wegenvignet wenst te onderzoeken in het kader van de juridische moeilijkheden om auto's met buitenlandse kentekens te laten deelnemen aan de kilometerheffing. Het lid stelt zich daarom vragen bij de Belgische beslissing om het wegenvignet te begraven onder Nederlandse druk.

Vervolgens informeert het lid naar de stand van zaken met betrekking tot de aangekondigde en reeds in 2006 principieel door de Vlaamse Regering goedgekeurde hervorming van de verkeersbelasting en het in 2007 uitgewerkte voorstel voor de hervorming van de BIV (Belasting op Inverkeerstelling) Wordt het overleg met de andere gewesten voortgezet?

De beleidsbrief besteedt vrij veel aandacht aan de voorbereiding van een nieuwe mobiliteitsplan Vlaanderen. Hij informeert naar de noodzaak van zo gedetailleerde studies en naar de kosten ervan. Is een stevige evaluatie van de ingrepen uit het voorbije jaar niet op haar plaats? Het lid pleit er ook voor het mobiliteitsplan Brussel te betrekken.

De stijging van de dotatie aan de De Lijn tussen 1999 en 2009 bedraagt 173%, tot 854 miljoen euro (exclusief 6,6 miljoen euro cao-provisie). De NMBS werd bijna ingehaald, want zij kreeg in 2008 voor 906 miljoen euro aan exploitatiesubsidies. Zijn dergelijke grote bedragen op termijn vol te houden?

Naast de reguliere investeringsubsidies ter waarde van 147 miljoen euro, zijn er beschikbaarheidsvergoedingen voor alternatief gefinancierde investeringen in tramlijnen en stelplaatsen. Daarvoor is 18,5 miljoen euro uitgetrokken, wat het lid erg hoog lijkt. Hoeveel is in 2008 effectief gebruikt van het bedrag van 10 miljoen euro dat voor dat jaar begroot was? Ook de allocatie van 15 miljoen euro aan beschikbaarheidsvergoedingen in het kader van BAM-projecten lijkt hem redelijk veel, want er is nog niets effectief gerealiseerd en waarschijnlijk ook niet in 2009 (BAM: Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel). De werken Mortsels-Boechout beginnen dan immers pas en zullen drie jaar duren.

Daarop gaat de heer Sauwens in op de dotatie aan VVM De Lijn voor de huur van het tram- en bus-contingent. Tot nu toe werd de aankoop van rollend materieel betaald met kapitaalsubsidies en eigen investeringen. Maar op 16 februari 2007 besliste de Vlaamse Regering om de aankoop van 30 trams en 500 bussen in 2007-2009 alternatief te financieren. De investeringskosten voor trams en bussen wordt geraamd op bijna 159 miljoen euro. De vergoedingen die De Lijn voor het rollend materieel moet betalen maken deel uit van het totaal – exclusief het Masterplan Antwerpen – van maximaal 42,7 miljoen euro per jaar aan beschikbaarheidsvergoedingen voor De Lijn. Het aandeel van de vergoedingen voor rollend materieel in dit totaal werd geraamd op maximaal 15,7 miljoen euro per jaar vanaf 2012. Blijkbaar zou De Lijn gekozen hebben voor huur op halflange termijn. Hoe lang is die? Werd al een partij gekozen? Wanneer vinden de eerste leveringen plaats? Heeft men voor deze constructie advies ingewonnen bij het Instituut voor de Nationale Rekeningen? Welk is dit advies? Waarom is dit item niet opgenomen in het rapport over de alternatieve financiering?

Vervolgens verwijst het lid naar pagina 1283 van de begroting, meer bepaald De Lijn investeringen ontvangstenstijging 18,4 miljoen euro in 2008 en 24,6 miljoen euro in 2009. Hij vraagt verduidelijking over het jaar waarmee vergeleken wordt.

Neemt het Vlaamse Gewest deel aan de projectoproep van de Europese Commissie met betrekking tot ondersteunende acties voor de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid in stedelijke agglomeraties, met een totaal indicatief bedrag van 5 miljoen euro? Indiening van subsidieaanvragen kan nog tot maart 2009.

Op pagina 1286 valt te lezen dat de totale personeelsomvang toenam met 19% tussen eind 2003 en juni 2008. Dat zijn niet allemaal bus- en tramchauffeurs want in dezelfde periode groeien de centrale diensten met 23%.

Hoeveel van het aantal van 500 miljoen reizigers, die De Lijn dit jaar denkt te halen, betalen het normale tarief, hoeveel het verlaagde en hoeveel rijden gratis?

2.1.8. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe

De heer *Carl Decaluwe* peilt naar de eerder aangekondigde proefprojecten rond fietsen en reclame. Wat is de stand van zaken?

2.1.9. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke

Ook de heer *Joris Vandenbroucke* vindt de beleidsbrief bijzonder duidelijk en overzichtelijk. Hij weet in het bijzonder het legislatuuroverzicht te waarderen. Daaruit blijkt dat Vlaanderen er – weliswaar voorzichtig – in geslaagd is het aandeel openbaar vervoer te vergroten ten nadele van het individuele autoverkeer. Deze trend, die uniek is in Europa, moet volgens de sp.a-fractie de komende jaren versterkt worden. De uitbouw van aanbod en kwaliteit van het openbaar vervoer zal daarin een centrale rol spelen. Het lid kijkt uit naar de internationale benchmark, in de hoop dat die aanbevelingen oplevert om De Lijn nog efficiënter te maken dan zij vandaag al is.

De heer Glorieux wees op de gevaren van de logistieke ambities van VIA (Vlaanderen In Actie). Hij wijst hem erop dat de geografische ligging van Vlaanderen, die ook troeven biedt, niet bij decreet kan gewijzigd worden. De heer Vandenbroucke is het er wel mee eens dat de logistieke ontwikkeling duurzaam moet zijn want anders wordt VIA VIS, Vlaanderen in Stilstand. De sp.a-fractie ziet het antwoord in de clustering van bedrijven met soortgelijke logistieke behoeften op multimodale knooppunten, waarna het vervoer over duurzame assen als spoor en binnenvaart verloopt. Met doemdenken over logistiek raakt men nergens.

Het tragewegenloket en de toolbox voor gemeenten vormen stappen vooruit in de bewustmaking. Nu moeten de gemeenten in een tweede fase financieel ondersteund worden bij de effectieve openstelling en opwaardering van het netwerk van trage wegen, al was het maar voor de straatnaamborden die erbij horen. Misschien is dat een idee voor bij de herziening van het mobiliteitsconvenant, suggereert het lid.

In het kader van de verkeersbordendatabank wordt ook een kaart opgesteld met alle geldende snelheidsregimes. De heer Vandenbroucke hoopt dat het de bedoeling is om daarmee orde te brengen in de heersende chaos, in het bijzonder op de verkeerswisselaars en ringwegen. Hij verwijst naar een artikel van Sven Vlassenroot en Johan De Mol in De Verkeersspecialist.

Vervolgens informeert hij naar de status van de adviezen in het kader van de mobiliteitseffectrapportage. Hijzelf vindt het de bedoeling dat ze worden opgevolgd.

Het actieplan van minister-president Peeters en minister Bourgeois met het oog op de verduurzaming van het wagenpark van Vlaamse Regering en administratie is een lege doos gebleken. De doelstellingen lagen te laag en zelfs die werden niet opgevolgd. Hij hoopt dat het bij de opname van minimale ecoscore in de aanbestedingen voor personenwagens, volume-wagens en lichte bestelwagens niet opnieuw om een te laag minimum gaat. Hij vraagt daarom om welke ecoscore het precies gaat voor de verschillende categorieën van voertuigen.

2.1.10. Tussenkoms van minister Kathleen van Brempt

Minister *Kathleen Van Brempt* bevestigt op vraag van de heer Peumans dat inderdaad een internationale benchmarking voor De Lijn wordt voorbereid. Zij moet nog wel uitbesteed worden.

2.2. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden

2.2.1. Antwoorden van de minister

Tijdens de commissievergadering op dinsdag 25 november werd telefonisch gemeld door de kabinetschef van minister Van Brempt dat de minister onmogelijk kon aanwezig zijn. Er werd afgesproken dat de antwoorden die de minister zou naar voren brengen, doorgemailed werd naar de leden van de commissie en opgenomen werden als bijlage 1 bij dit verslag.

Op de commissievergadering op woensdag 26 november was minister Kathleen Van Brempt wel aanwezig om te antwoorden op mogelijke replieken van leden op haar schriftelijk bezorgde antwoorden.

2.2.2. Replieken van de leden

De tekst die werd ge-e-mailed naar de commissieleden, dient als toelichting van minister Van Brempt. Op basis daarvan konden bijkomende vragen worden gesteld.

2.2.3. Tussenkoms van de heer Jos De Meyer

De heer *Jos De Meyer* wil graag meer informatie krijgen over het gesprek met Biodiesel België dat zij eerstdaags zal hebben.

2.2.4. Tussenkoms van de heer John Vrancken

De heer *John Vrancken* verklaart dat hij een aantal vragen heeft over het Spartacusplan. In augustus is gestart met de aanleg van de trambusbaan in Hasselt. Blijkbaar wordt de eerste sneltramlijn al gerealiseerd, hoewel de privépartner in de pps-constructie nog niet is gekend (pps: publiek-private samenwerking). Die zal instaan voor de infrastructuurwerken. Hij verwacht daarover een schriftelijk antwoord.

Hoe worden de kosten van die werken gealloceerd? Hoe participeert het Hasseltse bestuur in dit project? Wat moet het voor zijn rekening nemen en zal het ook de realisatie van de andere infrastructuurwerken voor zijn rekening moeten nemen, zoals de doortocht boven of onder de grote ring? Welk bedrag wordt hiervoor uitgetrokken? Hoeveel staat het met de selectie van een privépartner voor de pps-constructie? Infrabel heeft enkele weken geleden meegedeeld dat vijf overwegen in Diepenbeek dichtgaan en via ondertunneling worden heraangelegd. De kosten voor die extra infrastructuurwerken en onteigeningen zouden tussen Infrabel, De Lijn en de Vlaamse overheid worden verdeeld.

De heer *Dirk de Kort* repliceert dat al die vragen reeds werden gesteld en beantwoord in vorige commissiezittingen. Hij verwijst naar de behandeling van de interpellatie van de heer Sauwens over hetzelfde onderwerp op 30 september in deze commissie.

De heer *John Vrancken* repliceert dat hij geen antwoorden vindt op zijn vragen in de bundel die hij kreeg. Zijn interpellatieverzoek hierover werd door het Bureau onontvankelijk verklaard met het verzoek deze vragen tijdens de begrotingsbespreking te stellen.

De heer *Marc van den Abeelen*, voorzitter, verklaart dat de reden waarom deze interpellatie werd geweigerd, was omdat alles al was beantwoord. Minister Van Brempt heeft immers uitvoerig toelichting verschaft over het Spartacusplan.

De heer *John Vrancken* repliceert dat dit niet de reden was van de weigering van zijn interpellatie. Er is duidelijk gemeld dat deze vragen hier tijdens de bespreking van de begroting en de beleidsbrief moesten behandeld worden. Hij betwist dat hij dezelfde vragen als Sauwens gesteld heeft.

Het lid vernam graag welke bijkomende kosten er verwacht worden bij de aanleg van deze eerste sneltramlijn? Moeten er nog andere overwegen dicht,

bijvoorbeeld in Bilzen en in Lanaken? Kan hij een duidelijke kostencalculatie voor deze eerste en de twee andere lijnen krijgen? De sluiting van vijf overwegen in Diepenbeek heeft al voor een verrassing gezorgd.

2.2.5. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* betreurt dat de minister niet van plan is de spitsstroken in realiteit om te zetten. Zij begrijpt dat het geen oplossing is om een bottleneck te creëren bij het binnenrijden van de stad: bij het uitrijden van de stad zijn er ook hindernissen. Daarvoor heeft zij alle begrip. Maar dat komt erop neer dat er niets wordt gedaan met de resolutie die door de meerderheid werd gedragen. Zij dringt er op aan om toch te kijken of er niets mogelijk is. In Nederland zijn er enorm goede resultaten en wordt er een enorme tijdswinst geboekt.

Over de ecocombi leest zij niets in de antwoorden. Waarop is dat gestrand? Er is ook een nota bij de regering gekomen voor een proefproject. Daarmee is nog niet gestart. Wat is daar de reden voor?

Zij leest in het verslag dat de minister bij de groene stroom vooral antwoordt in het kader van het openbaar vervoer. Maar haar vraag was breder. Hoe kunnen slimme verkeerslichten voor een groene stroom zorgen voor al het verkeer?

Vandaag wordt in Leuven een congres georganiseerd over de groene golf, met voorbeelden uit Nederland. In Nederland werkt men met echte groenestroomteams die erin slagen met minimale aanpassingen enorme winsten te creëren en de verliesuren in de file terug te dringen. Zij is het volledig eens met minister dat dit bekeken moet worden samen met de doorstroom voor het openbaar vervoer. Daar is nog ruimte voor verbetering.

De heer *Flor Koninckx* repliceert dat het niet gaat om een groene stroom, maar om een groene golf. Deze namiddag is er een symposium in Leuven. Het is beter dat we de resultaten van dat symposium afwachten. Het gaat trouwens om een bevoegdheid van minister Crevits.

2.2.6. Antwoorden van de minister

Minister *Kathleen Van Brempt* antwoordt dat in haar schriftelijke antwoorden staat dat er al heel wat goede contacten geweest zijn over de biodiesel. Nu volgt

nog het gesprek met de Belgian Biodiesel Board. De minister gaat ervan uit dat ze tot een akkoord kan komen. Zij heeft altijd gezegd dat het geen stop-maar een pauzeknop is. Ze wil gewoon garanties over de duurzaamheidscriteria. Op dat vlak hebben we al wat vorderingen gemaakt. De minister zal deze commissie daarover op de hoogte houden.

De minister engageert zich voor wat betreft het Spartacusplan een oplijsting te bezorgen van de bijkomende kosten. Zij verwijst naar de uitgebreide discussie in deze commissie over de overgangen, de veiligheid. Het grootste deel van die kosten komt op conto van de NMBS of van het Vlaamse Gewest, voor de wegenwerken. Dat wil niet zeggen dat zij geen eigen inspanningen zal doen. Er moeten berekeningen worden gemaakt. De minister zal de gegevens bezorgen waarover zij beschikt.

In het antwoord over de spitsstroken wordt het advies van de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) weergegeven. Zij stelt vast dat mevrouw De Ridder die logica ook niet betwist. Als die in de richting van een stad zijn, dan wordt de file wel korter in lengte, maar niet in de tijd. Hetzelfde aantal auto's moet de stad binnen. Het moet dus om uitgaande spitsstroken gaan. De minister wil nog eens herhalen dat zij zeker niet tegen spitsstroken is. Alleen geeft AWV niet de indicatie dat er een goed pilootproject is. Zij denkt dat minister Crevits daar ook voor te vinden is. Alleen is er nog geen voorstel voor een project op een bepaalde autosnelweg. We staan sterk achter die idee. Het is niet haar doelstelling om mensen in de file te laten wachten. Wel moet de oplossing technisch haalbaar zijn. We moeten uiteraard ook rekening houden met de veiligheid. Dat wil niet zeggen dat we de idee opbergen.

De ecocombi is een ander verhaal. In de Vlaamse Regering bestaat de afspraak dat de minister van Openbare Werken voorstellen voor pilootprojecten kan voorleggen. Minister Van Brempt zal dan vooral kijken naar de verkeersveiligheid. Er is een verkeersveiligheidsstudie gevoerd waarin heel wat minimumvereisten werden opgesteld en aanbevelingen staan waaraan een pilootproject moet voldoen. De problemen op de Antwerpse ring en op de E313 zijn bekend. Geen enkele van de voorgestelde trajecten voldeed aan de eisen op het vlak van de verkeersveiligheid. Uiteraard staat het de minister van Openbare Werken vrij om een bijkomend voorstel te formuleren. We zullen dan dezelfde toetsing doen.

Voor de groene golven geldt ongeveer hetzelfde als voor de spitsstroken. De minister is daar een groot

voorstander van. Als ze goed worden uitgevoerd, zijn er alleen maar voordelen. Dat mag niet ten koste gaan van de doorstroming van het openbaar vervoer. Het is niet meer dan logisch dat de mensen die kiezen voor het openbaar vervoer voorrang krijgen. Er zijn echter heel wat trajecten waar helemaal geen openbaar vervoer rijdt. Daar bestaat zeker de mogelijkheid om dat te doen.

De minister volgt de zaak op de voet. Zij is zeker geen tegenstander om dit probleem uit te diepen in de taskforce Doorstroming, die nu alleen werkt rond het openbaar vervoer. AWW zegt wel dat er al heel wat goede voorbeelden zijn.

2.2.7. Repliek van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* repliceert dat er al een tweede generatie van lichten is waarmee al wordt geëxperimenteerd in Nederland. De vraag is dan natuurlijk of het beleid tevreden is met die van de eerste generatie. Uit Nederlandse voorbeelden blijkt toch dat men via minimale aanpassingen al een enorme winst kan maken om het aantal file-uren te verminderen. De mentaliteit moet dan wel veranderen. De administratie is daar nog niet aan toe.

2.2.8. Repliek van minister Kathleen van Brempt

Minister *Kathleen Van Brempt* stelt dat ze het helemaal met mevrouw De Ridder eens is. Ze moet daar zeker werk van maken. Als daarvoor dan een nieuwe technologie moet worden geïntroduceerd, dan is dat maar zo.

2.3. Aankondiging moties van aanbeveling

Tot besluit van de bespreking van deze beleidsbrief Mobiliteit worden er moties uitgaande van de N-VA en Groen! aangekondigd door de heren Peumans en Daems.

II. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF ENERGIE

1. Algemene toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

Aangezien na het regeerakkoord, de beleidsnota en de drie vorige beleidsbrieven deze commissie voldeende vertrouwd is met de dubbele doelstelling van

het Vlaams energiebeleid, steekt de minister meteen van wal met de energiegegevens.

Vervolgens gaat de minister in op de begrotingen 2008 en 2009 om dan werk te maken van de hoofdonderwerpen, namelijk energiebesparing, warmtekrachtkoppeling, hernieuwbare energiebronnen, energiearmoede, marktorganisatie en de opstap naar het energiedecreet.

Gegevens

Het finaal energieverbruik is het tweede jaar op rij aan het dalen, bescheiden, maar het daalt, na een stijgende lijn tot 2005. Ook het primair energieverbruik ligt lager dan in 2005.

Sectoraal daalt het energieverbruik zowel bij de huishoudens al bij de ondernemingen. Het stagneert, overigens al jaren, in de landbouw-, de tertiaire en de transportsector. Alleen het niet-energetisch gebruik van brandstoffen stijgt nog.

Belangrijk is vooral dat de energie-intensiteit in Vlaanderen blijft dalen, van meer dan 12 megajoule per euro in 1996 tot minder dan 10 megajoule per euro in 2007. Het getuigt van een aanhoudende vergroening van de groei.

Het is geen toeval dat de groei samengaat met een stijging van zowel REG-attitude als REG-investeringen (REG: rationeel energiegebruik). Bij gezinnen uit het zich in dakisolatie, superisolerende beglazing, condensatieketels en soortgelijke maatregelen. Bij bedrijven uit het zich onder andere in warmtekrachtkoppeling, dat is gestegen van bijna 6 Gigawattuur in 2004 naar ongeveer 9 Gigawattuur in 2007. Het is niet voor niets dat Vlaanderen de 'Cogen Europe Annual Award 2008' heeft ontvangen "for an outstanding contribution to the development of cogeneration in (the) European Union" en "for progressing substantially in implementing policy in support of cogeneration".

Voor groene stroom geldt een vergelijkbare groei, van 540 Gigawattuur in 2004 naar 1.640 Gigawattuur in 2007, met 55% uit biomassa, 15% uit biogas, 17% uit windenergie en 11% uit restafval. Waterkracht en zonlicht zorgen voor respectievelijk 0,2% en 0,3% van de groen opgewekte stroom, samen amper een half procent, al zal het aandeel uit zonlicht in 2008 naar verwachting verviervoudigen.

De aanmaak van groene warmte is gegroeid met ongeveer 12% in één jaar, tot bijna 2500 Gigawattuur, of 2% van de aangemaakte warmte.

Voor de broeikasgasuitstoot is het nog wachten op de gegevens voor 2007. In 2006 is de uitstoot voor de eerste keer onder het referentieniveau van 1990 gedaald. Vooral de landbouw, de nijverheid en de elektriciteitssector hebben de daling bewerkstelligd, in tegenstelling tot de residentiële en de transportsector.

In 2007 hebben de elektriciteits- en de aardgasprijzen in de eerste helft een daling en in de tweede helft een stijging gekend, beide vooral spectaculair voor aardgas, gevolgd door een nagenoeg even spectaculaire toename in de eerste helft van 2008.

Begrotingen 2008 en 2009

De energiebegroting getuigt van stabiliteit en continuïteit.

De gewone begroting stijgt licht van 9,1 tot 9,5 miljoen euro. De verdeling van de middelen wijzigt amper.

Het Energiefonds zal de inkomsten zien dalen van bijna 16 tot naar schatting ongeveer 2 miljoen euro. Het betekent dat er, in de plaats van boetes te betalen, meer groene stroom wordt opgewekt en meer warmtekrachtkoppeling wordt gebruikt.

De uitgaven op het Energiefonds gaan vooral naar het Vlaams Energierenovatieprogramma 2020, in 2008 naar de subsidie voor energiebesparende investeringen in sociale verhuurkantoren, in 2009 naar de premie voor energiebesparende investeringen door gezinnen die geen of niet genoeg belasting betalen.

Energiebesparing

Speerpunt van het Vlaams energiebeleid is en blijft energiebesparing. Voornamelijk bij gezinnen, want de huishoudelijke sector heeft sinds 1990 voor bijna 2 miljoen ton bijkomende broeikasgasuitstoot gezorgd. Inzonderheid in gebouwen, want het energiebesparingspotentieel is er aanzienlijk.

In 2008 zijn er verschillende maatregelen genomen om het energieverbruik in gebouwen door energiebesparende investeringen aan banden te leggen. Denk aan de verlaging van de onroerende voorheffing voor lage-energie-woningen. En denk ook aan het energieprestatiecertificaat voor zowel publieke als residentiële gebouwen.

De naleving van de regelgeving inzake energieprestatienormen is geëvalueerd. En de knelpunten in de regelgeving voor keuring, onderhoud en nazicht van stooktoestellen zijn geëlimineerd.

Voor mensen die te weinig belasting betalen om in aanmerking te komen voor de fiscale aftrek, is een compenserende premie voorzien. En met het proefproject inzake het Energierenovatiekrediet wordt geprobeerd te verhelpen aan het pijnpunt van de prefinanciering.

In 2009 zal een energieprestatienorm worden verstrengd, namelijk de E-peil-eis, en zal de regelgeving inzake het energieprestatiecertificaat voor andere dan woongebouwen worden goedgekeurd.

Dan zal tevens de dakisolatiepremie beschikbaar komen alsook de bijkomende en kosteloos aangeboden energiescans.

De opleiding tot energiebewust architect wordt herhaald. Een subsidieregeling voor energiebesparende maatregelen bij sociale verhuurkantoren wordt opgezet. En het Energierenovatieprogramma wordt aangevuld met initiatieven rond na-isolatie, vernieuwbouw of dakisolatie van appartementsgebouwen.

Voor REG bij de overheid kunnen twee zaken worden vermeld.

Eenzijds hebben alle provincies en het overgrote deel van de gemeenten voor 2008 ingetekend op de milieusamenwerkingsovereenkomst 2008-2013; 104 op basisniveau en 164 op onderscheidingsniveau; met 125 ingediende projectvoorstellen.

Anderzijds wordt het Actieplan Energiezorg Overheidsgebouwen 2006-2010 onverminderd uitgevoerd, met omzendbrieven voor bouwverantwoordelijken en -gebruikers, sensibiliseringsacties, een handleiding voor duurzaam bouwen, technische ingrepen en uiteraard structurele besparingsmaatregelen met een redelijke terugverdientijd.

Voor REG bij de ondernemingen moeten vier zaken worden behandeld.

Ten eerste, de energieplannen. In 2007 zijn nog steeds energieplannen conform verklaard van energieintensieve bedrijven die niet tot een convenant zijn toegetreden. Meer en meer volgen milieuvergunningen-

aanvragen uit een energieplan dat voortvloeit uit een convenant. De ondertussen 45 conforme energieplannen zullen zorgen voor een jaarlijkse besparing van 1,3 petajoule.

Ten tweede, het Benchmarkingconvenant. Het blijkt de energie-efficiëntie van de 188 toegetroeden energie-intensieve vestigingen niet alleen op topniveau gebracht te hebben maar zelfs nog te verbeteren. Het zal zorgen voor een jaarlijkse besparing van 39 petajoule.

Ten derde, het Auditconvenant. De 231 deelnemende vestigingen zullen zorgen voor een besparing van 2,1 petajoule per jaar, misschien zelfs 4,4 petajoule, als de rendabele investeringen ook technisch en economisch haalbaar blijken.

Ten vierde, de energieconsulenten. In het kader van de verlaging van de onroerende voorheffing voor de vernieuwing van materiaal en outillage hebben de energieconsulenten van VOKA, Unizo en Boerenbond als bijkomende taak het stimuleren van dergelijke investeringen. In 2008 wordt werk gemaakt van een autoscan, om ondernemingen in staat te stellen zelf het eigen verbruik te screenen.

Het besparen van energie door het opleggen van openbaredienstverplichtingen aan netbeheerders gebeurt met hogere doelstellingen, een strengere berekeningswijze, een meer doelgroepgerichte aanpak en minder uiteenlopende premievoorwaarden.

Tevens worden aan beschermde klanten ook kortingsbonnen toegekend voor aankoop van energiezuinige koelkasten en wasmachines.

En het aanbod van de kosteloos uitgevoerde energie-scans loopt door.

Spits van de communicatie rond energiebesparing blijft www.energiesparen.be.

Uiteraard worden ook de andere inspanningen aangehouden, overigens uitgebreid met campagnes en nieuwsbrieven rond energieprestatienormen en -certificaten.

Behalve voor het bedrijfsleven worden van overheidswege ook aan het middenveld energieconsulenten ter beschikking gesteld, om energiebesparing ook in sociale organisaties te promoten.

Warmtekrachtkoppeling

Warmtekrachtkoppeling bevindt zich op het snijvlak tussen energiebesparing en het milieuvriendelijk opwekken van stroom en aanmaken van warmte. Meestal niet met hernieuwbare energiebronnen, maar met aardgas. Meestal wel met een belangrijke besparing op energiebronnen, zoals ook stookolie. Vandaar de overheidsmaatregelen ter ondersteuning van dergelijke installaties. En vandaar ook de regelgeving die destijds is uitgetekend.

De Vlaamse reguleringsinstantie voor de elektriciteits- en gasmarkt (VREG) heeft de geldende regelgeving bij mededeling verduidelijkt, inzonderheid voor de bepaling van 'beschikbare warmte', 'ingrijpende wijziging' en 'nuttig gebruik van warmte uit rookgasen'.

Voor de inzet van kleinschalige warmtekrachtkoppeling bij lokale besturen en verenigingen zijn voortaan subsidies voorzien.

Voor grote gebouwen is, in uitvoering van een richtlijn, het opmaken van een haalbaarheidsstudie verplicht gesteld.

Hernieuwbare energiebronnen

Ook voor hernieuwbare energiebronnen geldt in regel een verplichte haalbaarheidsstudie bij ontwerp van grote gebouwen.

Eveneens ter bevordering van hernieuwbare energiebronnen is een aantal communicatie-initiatieven genomen, uiteraard www.energiesparen.be maar ook een nieuwsbrief en de sciencefictioncampagne.

Bijzondere maatregelen voor afzonderlijke technieken zijn onder andere de omzendbrief over de plaatsing van mestverwerkingsinstallaties, de afbouw van de vergunningsplicht voor fotovoltaïsche zonnepanelen, het toelaten van gebruikte frituurvetten en frituuroliën voor het opwekken van stroom en de subsidiëring van lokale besturen en gemeenten voor de plaatsing van warmtepompen.

Om de plaatsing van windturbines te bevorderen, is een omzendbrief opgesteld voor grote turbines en een omzendbrief in voorbereiding voor kleine en middelgrote windturbines.

In het ontwerp van decreet inzake ruimtelijke ordening wordt voorzien dat de verplichting om een ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken voor de plaatsing van een windturbine in agrarisch gebied wordt opgeheven.

Ondertussen worden provinciaal beleidsvisies ontwikkeld rond de plaatsing van windturbines, met name voor Limburg, Vlaams-Brabant en de Waaslandhaven.

Voor de groenestroomcertificaten wordt een voorstel uitgewerkt dat niet alleen doelstellingen vastlegt tot en met 2020 maar ook opkoopbedragen vaststelt voor de onderscheiden groenestroomtechnieken en meteen ook de solidarisering tussen de netbeheerders regelt.

De wijziging van de automatische verhoging van de doelstelling is reeds door de energiencommissie op 14 oktober en door de milieucommissie op 6 november gestemd.

Voor het EU energie- en klimaatpakket 2020 valt nog niet te voorspellen of en hoe het Frans voorzitterschap nog een akkoord zal weten te bewerkstelligen.

Energiearmoede

Voor het sociaal energiebeleid en de aanpak van de energiearmoede verwijst de minister nogmaals naar de premie voor niet-belastingbetalers, het Energie-renovatiekrediet, de energierenovatiesubsidies voor sociale verhuurkantoren, de kortingbonnen voor aankoop van wasmachines en koelkasten, de kosteloos aangeboden energiescans en de samenwerkingsverbanden tussen netbeheerders en OCMW's of sociale huisvestingsmaatschappijen.

Het project energiearmoede is verlengd en enigszins verschoven van economische naar ecologische aandachtspunten.

Aan het besluit inzake sociale openbaredienstverplichtingen wordt de laatste hand gelegd.

Marktorganisatie

Zaken die te maken hebben met de marktwerking worden mee door de VREG ter harte genomen.

Zo heeft de regulator de marktmodelstudie en -consultatie opgezet. Op grond van onder andere de studie is de consultatie nog aan de gang. De minister

verwacht een verslag dat aangeeft welke voor- en nadelen het Vlaamse marktmodel heeft en welke beleidsvoorstellen het overwegen waard zijn, in termen van zin en draagvlak, om het marktmodel op termijn nog te verbeteren.

In het kader van het Vlaams Economisch Sociaal Overlegcomité zijn de Vlaamse Regering en de sociale partners overeengekomen om de regulator, zoals overigens al voorzien in de beheersovereenkomst, een benchmarking en een monitoring van elektriciteitskosten en energieprijzen te laten opzetten.

De regulator beoordeelt ook de naleving van de nieuwe regelgeving inzake werkmaatschappijen, de uitvoering van de nieuwe aansprakelijkheidsregeling, het gebruik van leveringsvergunningen, middels een vergelijking met het buitenland, en de inzet van slimme meters en bij uitbreiding slimme netten.

Uiteraard blijft de regulator een belangrijke rol spelen voor het behandelen van vragen en klachten, bij ontstentenis nog steeds van een federale energie-ombudsdienst, alsook voor het communiceren rond de vrijmaking.

Energiedecreet

Naast het Groenestroomdecreet, eigenlijk een wijziging van het Elektriciteitsdecreet, en het besluit inzake sociale openbaredienstverplichtingen is het Energiedecreet, dat de bestaande Energiedecreten integreert en consolideert, het belangrijkste stuk regelgevend werk dat nog dient te worden afgerond. De versie voor principiële goedkeuring is klaar om aan de Vlaamse Regering en vervolgens voor advies aan de Raad van State voor te leggen. Het Vlaams Parlement zal in het voorjaar van 2009 de gelegenheid hebben zich erover te buigen.

2. Algemene bespreking

2.1. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden

2.1.1. Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts

De heer *Pieter Huybrechts* heeft de indruk – en zelfs meer – dat de beleidsbrief goed onderbouwd en soms erg gedetailleerd is. Zo zal begin volgend jaar dakisolatie gepromoot worden met tv-spots en een bro-

chure. De lezer komt zelfs te weten dat Danni Heylen van FC De Kampioenen zal ingezet worden om de campagne mee te ondersteunen. Maar er blijven wel enkele vragen open.

Hoever staat het bijvoorbeeld met het informeren en sensibiliseren van de bouwheren over de technische en economische haalbaarheid van hernieuwbare energie en warmtekrachtkoppeling in grote nieuwe gebouwen? De spreker verwijst naar de Europese richtlijn van 16 december 2002 over energieprestaties van gebouwen.

Het decreet over energieprestaties en binnenklimaat legt een tweejaarlijkse evaluatie van de regelgeving op. Zijn op basis van de eerste evaluatie, die begin 2008 moest klaar zijn, wijzigingen doorgevoerd?

Hoever staat het met de uitvoering van het actieplan 2007-2009 van het energierenovatieprogramma 2020? In 2008 zouden in overleg met syndici van appartementsgebouwen acties worden uitgewerkt. Wat werd concreet verwezenlijkt?

Investeerders betalen een theoretisch bedrag om hun groenestroominstallaties aan te sluiten op het stroomnet. De elektriciteitsverbruikers, aan wie de kostprijs wordt doorgerekend, betalen het verschil met de werkelijke kosten. De VREG meent dat een deel van de kosten bij de investeerders moet worden gelegd om hen aan te zetten tot een keuze voor de meest economische locaties. Wat is het standpunt van de minister?

Vervolgens gaat het lid in op de mogelijkheden die de Limburgse ondergrond biedt inzake duurzame en hernieuwbare energie. Wat de winning van gas uit steenkool betreft, kan het rendement van de koolbedmethaantechniek door de injectie van CO₂ nog verhoogd worden, waarmee men twee vliegen in een klap vangt. In Nederland bestaat een geothermieproject waarin warm water uit mijngangen wordt opgepompt voor de verwarming van huizen en kantoren. Veelbelovend is het project van een Amerikaans bedrijf waarin BASF participeert. Het werkt met micro-organismen die steenkool eten en methaan afscheiden. Is de minister bezig met dergelijke projecten? Zijn ze rendabel? Wat is de stand van zaken?

2.1.2. Tussenkomen van de heer Eloi Glorieux

De heer *Eloi Glorieux* betreurt dat de beleidsbrief pas op vorige zaterdag 15 november voor de commissievergadering van dinsdag 18 november in de bus viel.

Hij gaat eerst in op de jaarlijks actuele energiearmoede. Steeds opnieuw verneemt men in de pers dat leveranciers mensen droppen. Structurele REG-maatregelen ten aanzien van arme gezinnen zijn belangrijk, maar geven daarop geen antwoord.

Niet alleen neemt het aantal gedropte klanten toe, maar men blijft ook mensen vlak voor de winter afsluiten. Samenlevingsopbouw liet hem weten dat de afgelopen tien dagen vijf arme – en dus niet onwille – gezinnen een afsluiting meldden. Blijkbaar zijn er nog altijd hiaten in het sociale onderzoek door de lokale adviescommissies. Het lid dringt erop aan dat de minister er werk van maakt dergelijke gevallen te voorkomen. De plaatsing van budgetmeters met een minimumlevering bij niet-oplading is bijzonder belangrijk. Zonder dat minimum hebben ze immers hetzelfde effect als een afsluiting, maar dan zonder dat dit wordt geregistreerd. De heer Glorieux dringt aan op de volledige uitvoering van de resoluties en de moties die voortkwamen uit de themacommissie Energiearmoede. Het recht op energie is absoluut, afsluiting van armen moet feitelijk onmogelijk gemaakt worden.

Netbeheerders delen kortingsbonnen uit voor energiezuinige toestellen, maar die worden niet door alle elektrozaken aanvaard. Het lid vraagt daarom om een lijst ter beschikking te stellen.

De beleidsbrief meldt dat midden 2008 een vierde van de opgelegde energiescans in de gemeenten uitgevoerd zijn. Werd daarbij gehoor gegeven aan de oproep om ze prioritair ter beschikking te stellen aan sociaal achtergestelde gezinnen en de beschermde afnemers? De kwaliteit zou soms te wensen overlaten en beperkt zijn tot sporadisch technisch advies. Kan daar extra aandacht aan worden besteed?

Wat energiebesparing betreft, boomt dankzij de steunmaatregelen de markt van isolatiemateriaal zoals superisolerend glas. Zwak blijft evenwel het ontbreken van steun voor na-isolatie van bestaande buitengevels, waardoor 25% van de warmte verloren gaat.

Vlaanderen wordt internationaal geloofd inzake warmtekrachtkoppeling. Het lid dringt echter aan op aandacht voor het elektriciteitsnet zelf. Er zijn vaak lange wachttijden voor decentrale producenten om aan te sluiten. Groene stroom gaat vooruit, maar komt van vrijwel niks. Vlaanderen moet zich wel afvragen welke groene stroom het wil promoten. Thans komt de winst vooral uit energierecuperatie bij afvalverbranding en uit biomassa, waarbij in som-

mige gevallen de duurzaamheid toch wel in vraag kan worden gesteld. Zelfs totaal inefficiënte, oude steenkoolcentrales maken door het bijstoken van een paar procent olijfpulp aanspraak op certificaten en worden meegerekend. Het lid noemt dat veeleer een verspilling van biomassa.

PV (Photovoltaïsche) is met zijn exponentiële toename een succesverhaal, maar de installatie van fotovoltaïsche zonnecellen in Vlaanderen bedraagt nog altijd maar een fractie van de Duitse of Luxemburgse. Zo had Luxemburg in 2007 niet minder 51W/ inwoner of 14 cellen, Duitsland 46W. Heel België kwam niet verder dan 1,4W of minder dan halve cel. In 2008 komt het nog altijd maar aan 5,5W per inwoner. Enige bescheidenheid is dus wenselijk.

Vervolgens moet de heer Glorieux tot zijn spijt zijn jaarlijkse kritiek herhalen dat de doelstelling van 6% groene stroom tegen 2010, waarvan men nochtans zegt dat zij moeiteloos haalbaar is, niet wordt opgetrokken. Het blijft ook wachten op de doelstellingen voor na 2010, wat het investeringsklimaat niet ten goede komt. Het lid vraagt of Vlaanderen zich, na zijn mislukte poging om flexibiliteit van Europa te verkrijgen, nu zal schikken naar de Europese doelstelling van 13% hernieuwbare energie tegen 2020.

In dat verband verwijst hij naar het interessante colloquium van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) op 22 oktober in Gent. Daarin werd het economisch potentieel van groene elektriciteit in 2020 geschat op 19% bij stijgend en op 22% bij stabiliserend verbruik. Een doelstelling van 20% is dus wel degelijk een haalbare kaart. Het lid dringt er dan ook op aan dat de doelstelling voor alle hernieuwbare energie samen zou opgetrokken worden, dus ook voor warmte en transport. Maar de aanbevelingen van de Organisatie voor Duurzame Energie Vlaanderen (ODE) voor meer groene stroom en warmte tegen 2020 zijn helaas niet terug te vinden in deze beleidsbrief.

Daarom vernoemt de spreker ze zelf. De eerste is voorrang geven aan binnenlandse ontwikkeling van groene energieprojecten. In dat verband informeert hij hoeveel de begroting uittrekt voor de flexibele mechanismen. De tweede is de aanpassing van de transportnetten aan decentrale productie en de grote transportnetten, zodat ook offshore energie kan aangesloten worden. Ten derde vraagt men stabiliteit voor en differentiatie van de steunmaatregelen.

Voor groene warmte stelt ODE voor om de installatie van een zonneboiler voor sanitair warm water

te verplichten en de uitbouw van de warmtenetten te bevorderen. Over dat laatste onderwerp is een voorstel van resolutie in behandeling, waarvan het fijn zou zijn dat dat voorstel de steun van de regering mocht krijgen. Tot slot vraagt ODE ook duurzaamheidscriteria voor biomassa.

Sinds 2002 kent Vlaanderen theoretisch een vrije energiemarkt. In feite zijn er nog altijd maar twee dominante spelers, waarvan slechts één grote. Het blijft daarom nodig om een deel van de productiecapaciteit van Electrabel te veilen. Er zijn ook extra inspanningen nodig om de 15% klanten met een standaardleverancier bewust te maken van de marktvrijheid.

Wat de energieprestatieregelgeving betreft, is de minister voor een E80-peil in 2010 zoals de andere gewesten. Zij volgt daarmee de concrete evolutie op de markt. De norm geeft dus geen extra impulsen. De heer Glorieux pleit ervoor het economische optimum van E60 als norm voor woonhuizen in te voeren.

Het energierenovatiekrediet was een zeer goede maatregel bij de invoering, maar hoe komt het dat nog altijd maar één kredietinstelling meedoet? Hoeveel mensen maken er gebruik van? En wat is het effect van de bank- en kredietcrisis? Zijn nu geen extra maatregelen nodig?

2.1.3. Tussenkoms van de heer Bart Martens

Het viel de heer *Bart Martens* op dat de minister het pad naar een strenger E-peil wil laten samenlopen met dat van Brussel. Dat blijkt niet te kloppen. Het zogenaamde Energieprestatiedecreet (EPB-decreet) gewaagt van E80 in 2010 terwijl Brussel al in 2009 naar E90 gaat en naar E70 in 2011. Waarom wordt de afstemming verlaten? Vergelijking met de buurlanden leert nochtans dat zelfs de strengere normen in de buurlanden nog altijd verwijderd zijn van het economische optimum. Het lid begrijpt dat bouwers of grondige verbouwers vaak niet de middelen hebben voor de bijkomende kosten die dat initieel vergt. Het lijkt hem verdedigbaar dat de Vlaamse overheid bijspringt met bijvoorbeeld rentesubsidies of renteloze leningen. Waarom mist de minister de kans die de afstemming op Brussel biedt? Voor kantoorgebouwen geldt een soortgelijk verhaal.

Het optrekken van de besparingsdoelstellingen tot 2% bij de huishoudelijke afnemers, wordt moeiteloos gehaald door de netbeheerders. De minister spreekt

van de voorbereiding van nieuwe doelstellingen na evaluatie. Tegen wanneer? De heer Martens acht het in ieders belang daar niet mee te wachten. Netbeheerders kunnen immers hun overschot, dat ze vandaag makkelijk halen, opsparen voor het volgende jaar. Daardoor bestaat het risico dat ze hun REG-inspanningen afzwakken.

Wat de sociale openbaardienstverplichtingen betreft, verwacht de minister de definitieve goedkeuring van het uitvoeringsbesluit bij het decreet van 25 mei 2007 voor het einde van het jaar. Dat staat ook in de resolutie van april 2008. Maar er is nog niet eens een ontwerp van besluit ingediend bij de regering. Het is merkwaardig dat een half jaar eerder de netbeheerders wel al over ontwerp teksten beschikten. Wat zijn de redenen voor het talmen met deze zeer belangrijke aanpassingen, zoals het aantal en de toegankelijkheid van de oplaadpunten voor budgetmeterkaarten? In het kader van de strijd tegen de armoede is het onverantwoord het besluit nog langer te laten liggen, onderstreept het lid.

In de beleidsbrief staan weinig nieuwe inspanningen inzake de eigendomsontvlechting van productie en levering enerzijds en netbeheer anderzijds. Nochtans moeten tegen 2018 ook alle gemengde intercommunales zuiver zijn. De laatste belangrijke stap werd gezet in 2006. De heer Martens pleit voor een stappenplan.

Het studiemateriaal van VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) en ODE toont aan dat een substantiële verhoging van het aandeel van groene stroom in Vlaanderen haalbaar is. De Vlaamse doelstellingen voor hernieuwbare energie tegen 2020, die door Europa zijn voorgerekend, zijn volgens het lid realiseerbaar. Ook het federale planbureau bevestigt dat de economische kosten daarvan minimaal zijn. Er kan zelfs een positieve bijdrage aan de werkgelegenheid zijn. Het lid kijkt dan ook uit naar de voorstellingen van de Vlaamse Regering terzake.

Hij hoopt dat men dan meteen iets doet aan de oversubsidiëring van de inefficiënte bijstook van biomassa in oude steenkoolcentrales. Hij beseft wel dat het decreet oplegt aan de regering om de inkomstenvermindering voor de exploitanten als gevolg van dergelijke aanpassingen, te compenseren. Er is dus weinig ruimte om de bestaande bijstook aan te pakken, maar dat geldt niet voor de nieuwe bijstook.

Electrabel wenst uiteraard een dergelijke uitbreiding omdat zij zo lucratief is: de productie kost 20

euro per MWh en levert op de groenestroommarkt 110 euro op. Het bedrijf vroeg onlangs daarom voor Genk-Langerlo nog een versoepeling van de uitstootnormen aan, ten koste van de volksgezondheid van de omwonenden. Het lid vindt dit onverantwoord, ook omdat het de economische levensduur van inefficiënte centrales verlengt. Men begint zelfs milieueffectrapporten op te maken met het oog op de verlenging van de milieuvergunning voor eerder afgeschreven centrales als die van Mol. Daarmee bewijst men het klimaat geen dienst.

Zolang de productie van hernieuwbare energie en warmtekrachtkoppeling niet volstaat, kunnen aardgasgestookte STEG-centrales in een overgangsperiode de steenkoolcentrales vervangen (STEG: stoom- en gasturbine). Zal de minister in het kader van de vastleggingen van de doelstellingen voor na 2010, die zij in de beleidsbrief belooft, en het uittekenen van een nieuw regime voor groene stroom, ook maatregelen treffen om nieuwe inefficiënte bijstook van biomassa aan banden te leggen?

De beleidsbrief wijdt één paragraaf aan de slimme meters. Of een volledige uitrol nodig is voor de door de integratie van decentrale productie vereiste slimme netten, is voorlopig onduidelijk. Het zou in elk geval goed zijn mocht de Vlaamse overheid zelf deze ontwikkeling op de voet volgen. De distributienetbeheerders doen alvast inspanningen. Het past in het Vlaamse innovatiebeleid en bovendien is het belangrijk dat er in heel Vlaanderen een uniform systeem komt voor de gemengde en de zuivere sector. In het kader van het milieu-innovatieplatform zijn er al subsidies voor projecten, maar het Vlaamse Gewest kan dit nog sterker aantrekken.

Een bijkomend argument is dat slimme netten de baan kunnen vrijmaken voor de introductie van inplugbare, hybride en elektrische wagens. Misschien moet hier coördinatie tot stand komen met het innovatiebeleid voor de automobielsector. In Nederland heeft Essent al een project van 'small mobile grid' op stapel staan met het oog op nog een. Vlaanderen mag die boot niet missen. Umicore is wereldmarktleider in oplaadbare batterijen. Dergelijke wagens verbruiken maar een derde van de energie van klassieke wagens, een enorm potentieel op het vlak van energiebesparing.

2.1.4. Tussenkoms van mevrouw Fientje Moerman

Mevrouw *Fientje Moerman* vraagt aan de minister dat het verslag over de marktwerking in Vlaanderen

aan de commissie wordt voorgelegd. Zij is alvast blij dat de opleidingen in energiezuinige bouwtechnieken aan de beleidsbrief werden toegevoegd.

Met de beperkte windenergie van vandaag is geen back-up vereist voor niet-draaiende turbines, maar dat zal in de toekomst wel het geval zijn als de productie groter is geworden. Hoe denkt men dit op te vangen?

Er komen meer middelen uit het Energiefonds dan uit de reguliere begroting. De regering rekent voor de uitvoering van haar energiebeleid dus vooral op bijdragen van de sector zelf. Is die afhankelijkheid wel gezond voor een standvastig beleid?

Vervolgens brengt ze het premiebos ter sprake, waarvoor men de bomen niet meer ziet. De verschillende overheden samen verlenen samen een tiental subsidies. Sommige verschillen van gemeente tot gemeente. Is stroomlijning niet aangewezen?

Het is goed dat men dakisolatie, hoogrendementsketels en hoogrendementsglas promoot, maar ook met domotica kan men het energieverbruik verminderen. Moet ook dat niet gepromoot worden in het kader van een innovatieve politiek?

Binnen het instrumentarium om bedrijven aan te zetten tot energiebesparing zijn er voor de grote benchmarkconvenants, voor de middelgrote auditconvenants en voor de kleine energieconsulenten. Wat zijn de resultaten? Worden de doelen bereikt?

De vereenvoudiging van de inplanting van windturbines op het vlak van ruimtelijke ordening, is positief. Maar ondertussen zit de offshore sector in de problemen. Gaat de Vlaamse Regering tussenkomen?

Gaat de overheid tussenkomen in de aanpassing van netten aan decentrale productie, die inderdaad kostelijk kan zijn. Zo ja, wanneer?

Federaal minister Magnette heeft een voorstel om renteloze leningen toe te kennen aan energiebesparende investeringen, maar REG-beleid is een gewestbevoegdheid. Wat is het standpunt van de minister?

De invoering van slimme meters is in een studiefase. Wat is de verdere timing, nu er een rapport met eerste conclusies is?

2.2. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden

2.2.1. Antwoorden van de minister

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat een vijftigtal vragen van vier Vlaamse volksvertegenwoordigers zijn gebundeld tot veertig afzonderlijke vragen.

Tal van vragen zijn al, en een aantal reeds herhaaldelijk, in commissie behandeld als vraag om uitleg of interpellatie of werden als schriftelijke vraag beantwoord. Inzonderheid vragen inzake de budgetmeters, de netaansluitingen voor warmtekrachtkoppeling, de duurzaamheidscriteria voor bijstook van biomassa, de groenestroomdoelstellingen, de 13%, het Energierenovatiekrediet, de energieprestatie-eisen en het aandeelhouderschap in de gemengde netbeheerders.

De minister overloopt in eerste orde de vragen die door de heer Pieter Huybrechts werden gesteld.

De eerste vraag was hoe het informeren en het sensibiliseren rond de haalbaarheidsstudie inzake hernieuwbare energie en warmtekrachtkoppeling in grote gebouwen verloopt.

De verplichting tot het uitvoeren van haalbaarheidsstudies inzake alternatieve energiesystemen voor nieuwe gebouwen boven de 1000 m² werd bekendgemaakt via de nieuwsbrief milieuvriendelijke energieproductie van het Vlaams Energieagentschap (VEA). Deze nieuwsbrief wordt verspreid aan 3000 abonnees die betrokken zijn bij de toepassing van hernieuwbare energiebronnen en warmtekrachtkoppeling.

De nieuwe verplichting werd ook bekendgemaakt via de nieuwsbrief energieprestatieregelgeving die verspreid wordt aan meer dan 8000 geïnteresseerden, vooral uit de bouwsector.

Eind 2007 werden alle gemeentebesturen op de hoogte gebracht van de uit te voeren haalbaarheidsstudies en werden zij verwittigd dat de gemeentebesturen vanaf 1 januari 2008 in hun mededeling aan de Energieprestatiedatabank voor bouwvergunningaanvragen ook dienen aan te kruisen of de aanvraag een gebouw boven de 1000 m² betreft.

Daarnaast werd een uitgebreide toelichting opgenomen op de website www.energiesparen.be.

De studiebureaus die de haalbaarheidsstudies wensen uit te voeren, kunnen dit bekendmaken via de bedrijvendatabank milieuvriendelijke elektriciteitsproductie op www.energiesparen.be. Inmiddels is hierop een uitgebreide lijst van gespecialiseerde studiebureaus terug te vinden.

De tweede vraag betref welke wijzigingen voorzien worden aan het Energieprestatiedecreet.

Op grond van de evaluatie en de besluiten van het Vlaams Energieagentschap is voorgesteld het decreet op volgende punten te wijzigen:

- het overmaken van de startverklaring en het opstellen van de EPB-aangifte binnen een rechtspersoon laten gebeuren door een gediplomeerd werknemer wordt ook rechtsgeldig gemaakt;
- de termijn voor het indienen van de startverklaring voorafgaand aan de werken wordt geschrapt;
- de gegevensuitwisseling tussen de betrokken partijen wordt verduidelijkt;
- als de doorstromingseis voor ventilatie niet haalbaar is ingevolge de woningopbouw wordt de boete geschrapt;
- ook voor overschrijding van het maximumdebiet bij ventilatie wordt de boete geschrapt;
- voor het berekenen van boetes worden afrondingsregels toegevoegd;
- het begrip ‘melding’ wordt omschreven;
- de energieprestatie-eis voor woongebouwen wordt verstrengd tot E80 vanaf 1 januari 2010;
- het gebruik van alternatieve berekeningswijzen voor innovatieve bouwconcepten wordt beperkt;
- een twaalfstal bladzijden technische aanpassingen wordt doorgevoerd in de bijlagen.

De derde vraag betreft de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het actieplan 2007-2009 van het Energierenovatieprogramma en inzonderheid betreffende het overleg met de syndici.

Het actieplan voorzag een (financiële) stimulans voor de syndici om de appartementsbewoners afzonderlijk

en de vereniging van mede-eigenaars in het bijzonder bij te staan in het beslissingsproces aangaande de uitvoering van energiebesparende maatregelen in appartementen in mede-eigendom. Een subsidieregeling om de syndicus te motiveren initiatieven te nemen op het vlak van een beter energiebeheer van het gebouw blijkt bij nader inzien wettelijk niet toegelaten. De syndicus mag enkel een vergoeding ontvangen van de mede-eigenaars.

In de loop van 2009 zal daarom voor de ondersteuning van energierenovaties in appartementsgebouwen in mede-eigendom een actieplan worden uitgewerkt in overleg met de direct betrokkenen, onder andere de Confederatie van Immobiliënberoepen - CIB Vlaanderen, het Algemeen Eigenaarssyndicaat en het Nationaal Informatie Centrum voor Mede-eigenaars vzw. Een ondersteuningsopdracht werd hiervoor toevertrouwd aan de Provinciale Hogeschool Limburg. De doelstelling is om de probleemstelling verder concreet af te lijnen, een inventaris te maken van de mogelijke remediëringsmaatregelen en voor de meest prioritaire maatregelen het concept zo concreet mogelijk uit te werken. De implementatie kan dan vanaf 2010 worden opgestart.

De vierde vraag betrof het standpunt van de minister tegenover het advies van de VREG om, in het kader van de solidarisering van de groenestroomkosten, een deel van die kosten bij de investeerders te leggen.

De VREG wenst prikkels behouden om de productie daar aan te moedigen waar de kosten voor aansluiting, en eventueel ook voor de verdere operaties, minimaal zijn. Op vandaag wordt er voor groene stroom gebruik gemaakt van een vergelijking met een hypothetische aansluiting. Concreet leidt dit bovendien vaak tot discussies over de kost van deze hypothetische aansluiting, vooral indien er meerdere netbeheerders bij betrokken zijn. Dit is nog complexer indien Elia betrokken partij is, vermits de tariffaire modellen totaal verschillen. De minister laat onderzoeken hoe we een voordeliger aansluiting kunnen blijven garanderen voor groenestroominstallaties zonder de link met de werkelijke kost te verliezen.

De vijfde vraag is hoe de minister staat tegenover de inzet van micro-organismen die steenkool eten en methaan afscheiden.

De afgelopen jaren ontstond er een hernieuwde interesse in de steenkoollagen die in Limburg in de ondergrond zitten. Niet zo zeer om de steenkool zelf te ontginnen, maar wel om het methaan of mijngas

dat in de steenkolen aanwezig is te onttrekken en te benutten. Dit is een wereldwijde tendens. Momenteel worden er dan ook op allerlei plaatsen in de wereld tal van technieken onderzocht die het mogelijk maken om het methaangas te winnen. Zo ook de techniek met micro-organismen. Maar daarnaast worden ook nog andere technieken onderzocht, zoals de injectie van drijfgas of intelligente boortechneken.

Omdat vele technieken nog maar in de onderzoeks- of proefprojectfase zitten, denkt de minister niet dat men nu al een bepaalde techniek mag uitsluiten. Omgekeerd kan men nu ook nog niet zeggen welke techniek de meest aangewezen is om bijvoorbeeld het methaangas in de Limburgse ondergrond te winnen. De toekomst zal dit moeten uitwijzen. In eerste instantie zal het echter aan de concessiehouder zijn om te bepalen welke techniek hij wenst toe te passen, gelet op de economische haalbaarheid, de technische betrouwbaarheid, de milieueffecten enzovoort. In het kader van de vergunningsprocedures kan de overheid dan nog steeds, op basis van de kennis en de gegevens die dan beschikbaar zullen zijn, de voorgestelde techniek evalueren in al zijn componenten

De antwoorden op de vragen van de heer Glorieux over de beleidsbrief Energie worden gebundeld in bijlage 2 bij dit verslag.

Vervolgens beantwoordt de minister de vragen van de heer Bart Martens.

De eerste vraag luidt: waarom is E80 in 2010 gekozen en niet het Brussels traject van E90 in 2009 en E70 in 2011?

Hoewel de verleiding groot is om te verwijzen naar de antwoorden van de minister op vragen om uitleg van 30 september voor de heer Martens en van 4 november voor de heer Glorieux, zal de minister toch nog eens herhalen dat het Brussels traject E90 voorziet op 2 juli 2009 en E70 op 2 juli 2011.

Het zou betekenen dat het Vlaamse Gewest op 1 januari 2006 van wal steekt met een gedeeltelijke regeling van E100 of K45, op 1 januari 2007 met een volledige regeling van E100 en K45, op 2 juli 2009 met een verscherpte regeling tot E90, op 1 januari 2010 met een aangescherpte regeling ingevolge de inrekening van de koudebruggen en het verstrengen van de U-waarden voor muren en daken, op 2 juli 2011 met een verscherpte regeling tot E70. Dat zou voor de respectieve sectoren een permanente aanpassing vereisen en tevens het draagvlak in het gedrang

brenge. Overigens is het nog zeer de vraag of het Brussels traject wel haalbaar zal blijken.

En de minister is er bijna zeker van dat, mochten we het Brussels traject gevolgd hebben, de heer Martens zou vragen waarom we niet E80 vanaf 1 januari 2010 gekozen hebben. Want dat was inderdaad ook het voorstel dat in het kader van het Energie-efficiëntie-actieplan aan de Europese Commissie is overgemaakt. Maar de minister zal zien wat de SERV en de Minaraad ter zake aan advies geven.

Aangaande waarom niet gekozen wordt voor het economisch optimum, vroeg de heer Glorieux waarom E60 niet als E-peil wordt opgelegd in plaats van E80?

De minister verwijst naar haar antwoord op een interpellatie die hieromtrent recent in deze commissie werd behandeld.

Om een ambitieniveau te kunnen bepalen waarbij de meerkost van de investeringen te verantwoorden en terug te verdienen is, heeft het Vlaams Energie Agentschap VEA, in het kader van de evaluatie door het studiebureau 3E en in samenwerking met de Katholieke Universiteit Leuven en de Provinciale Hogeschool Limburg, een studie laten uitvoeren. De studie is vergelijkbaar met de Brusselse studie. Een aantal referentiegebouwen, die typisch zijn voor Vlaanderen, zijn toegevoegd.

De studie toont aan dat er een duidelijk potentieel bestaat om de regelgeving voor residentiële nieuwbouw te verstrengen binnen economisch aanvaardbare grenzen. Het economische optimum situeert zich afhankelijk van het type referentiewoning rond E60 tot E65 en K30 tot K40. Berekend over de gebruiksduur van een woning, bepaald op 30 jaar, is het economisch optimum 10 tot 15% goedkoper dan de referentie E100-woning.

Bij het bouwen volgens het economisch optimum hoort evenwel ook een grotere investeringskost. Om het economisch optimum over een periode van 30 jaar te bereiken, is een bijkomende investering nodig van 15 tot 50 euro/m². Het is niet voor iedereen zo eenvoudig om de nodige financiering daarvoor rond te krijgen.

In één keer verplicht overstappen naar het economisch optimum is voor een groot aantal bouwers dan ook geen haalbare kaart.

Wel heeft de Vlaamse Regering een systeem van financiële ondersteuningsmaatregelen uitgewerkt om

toch zoveel mogelijk bouwers te stimuleren om het een stuk beter te doen dan de eisen.

Het verlagen van de onroerende voorheffing, met 20% voor E60 woningen en 40% bij E40 woningen, is er een voorbeeld van. Vanaf 2009 zullen ook de premies van de netbeheerders voor nieuwbouw volledig afhangen van het E-peil. De bouwer zal een basispremie krijgen als hij E80 haalt, en per E-punt dat de nieuwbouwwoning beter scoort, zal een extra premie worden toegekend.

Op die manier willen we het begrip E-peil in het brein van de bouwers branden, zodat zij zelf bij de architect informeren omtrent de financiële ondersteuningsmaatregelen waarvoor zij in aanmerking komen bij een laag E-peil, en de architect de gelegenheid krijgt om hen te overtuigen om voor een energiezuinige woning te kiezen.

Tevens ondersteunen we het concept van de energiezuinige architect dat de Vlaamse architectenorganisatie NAV en de Bond van Vlaamse Architecten (BVA) in het leven hebben geroepen, als duw in de rug voor architecten die hun kennis over energiezuinig bouwen vergroten en het energiezuinig bouwen willen uitdragen bij hun bouwers.

Waarom wordt voor niet-residentiële gebouwen E100 gehandhaafd?

Uit een vergelijkend onderzoek is gebleken dat de geldende E-peil-eis voor andere dan woongebouwen vergelijkbaar is met de in het buitenland geldende eisen. E100 voor woningen is overigens op zich niet vergelijkbaar met E100 voor kantoren en dergelijke. Uit peilingen en uit overleg is gebleken dat de sector er ook zo over denkt en er dus geen draagvlak is om al te gaan verstrengen. Ook VEA heeft aangeraden het voorlopig nog bij E100 te houden, voor niet-residentiële gebouwen. Voorlopig, want bij een volgende beoordeling in 2009 zal bijzondere aandacht worden besteed aan die gebouwen om binnen afzienbare tijd ook voor die gebouwen af te stappen van E100.

Dat dergelijke gebouwen in het haalbaarheidsonderzoek een lagere E-peil-eis als economisch optimum lieten optekenen, heeft alles te maken met het feit dat de baten van een investering worden verrekend over 40 jaar, en vervolgens vergeleken met de kosten van de investering. 40 jaar is evenwel geen realistische terugverdientijd in het bedrijfsleven.

De Vlaamse Regering heeft dan ook gekozen voor het behoud van E100. Na het advies van de SERV en de Minaraad zal geoordeeld worden of er redenen zijn om op de genomen beslissing terug te komen.

Zullen de energiebesparingsdoelstellingen van de netbeheerders opgetrokken worden?

Het is inderdaad de bedoeling van de minister om in het voorjaar 2009 een voorstel tot aanpassing van de energiebesparingsdoelstellingen van de netbeheerders aan de Vlaamse Regering voor te leggen. Maar een percentage wil de minister vandaag niet noemen. Wel zal rekening worden gehouden met het tot nog toe opgespaarde overschot.

Voor wanneer mag de goedkeuring van het sociale openbardienstverplichtingenbesluit worden verwacht?

Voor de principiële goedkeuring rekent de minister nog op 2008. De definitieve goedkeuring volgt dan in 2009. Maar de eerste principiële goedkeuring alsook de raadpleging van VREG, SERV, Minaraad, VVSG, EANDIS, Inter-Regies, FEBEG, Samenlevingsopbouw, Welzijnszorg en CAW is reeds achter de rug.

Kan geen stappenplan worden opgelegd voor de verzuivering van de intercommunales en inzonderheid voor de financiering van de uitkoop van Electrabel?

Het is inderdaad al een paar maanden geleden dat de vraag nog eens gesteld is. Maar het antwoord blijft nog steeds hetzelfde. En dus verwijst de minister naar haar antwoorden op tal van vragen en interpellaties ter zake. Zij herhaalt dat zij als minister de decreten van het Vlaams Parlement en de besluiten van de Vlaamse Regering zal naleven en er voor zal zorgen en er op zal toezien dat de decreten en de besluiten ook door anderen daadwerkelijk worden nageleefd, inzonderheid het decreet van 6 juli 2001 houdende de intergemeentelijke samenwerking, dat bepaalt dat de privépartner de intercommunale dient te verlaten tegen 31 december 2018. Dat geldt ook voor het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juni 2001 met betrekking tot de distributienetbeheerders voor elektriciteit, dat het aandeel van de privépartner beperkt tot 30%, met ingang van 5 september 2006. Dit is ondertussen ook gebeurd. En dat geldt ook nog voor het besluit van de Vlaamse Regering van 11 oktober 2002 betreffende de inwerkingtreding van de bepalingen van het Aardgasdecreet, dat hetzelfde beslist voor aardgas, maar dan met ingang van 18 oktober 2007. Ook dat is uitgevoerd.

Hoe zal de bijstook van biomassa in steenkoolcentrales worden afgeremd?

Vooraf wil de minister de heer Martens er op attent maken dat het de vorige Vlaamse Regering is geweest

die, met een socialist als energieminister en een ecologist als milieuminister, de bijstook van biomassa in steenkoolcentrales heeft bevorderd door er groenestroomcertificaten aan toe te kennen die in waarde de feitelijke meerkost ver overtroffen. En dan is het ons nog onmogelijk gemaakt om op de overdreven steunmaatregel terug te komen door decretaal te bepalen dat het afbouwen van de steun ingevolge een beslissing van de Vlaamse Regering aanleiding geeft tot het vergoeden van de geleden schade. Kom dus vandaag niet klagen over de 'windfall profits' van Electrabel.

Voor nieuwe installaties wordt onderzocht hoe de steun tot aanvaardbare bedragen kan worden beperkt, zonder de bijstook meteen onmogelijk te maken, want dan verdwijnt elke aansporing om in dergelijke centrales steenkool te vervangen door biomassa.

De oefening gaat gepaard met aan de zopas gemelde vastlegging van de groenestroomdoelstellingen in een ontwerp van groenestroomdecreet.

Waarom worden de uitstootnormen voor de steenkoolcentrale in Langerlo versoepeld?

De afdeling Milieuvergunningen noch de afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid hebben weet van een vraag tot versoepeling van de uitstootnormen vanwege de steenkoolcentrale in Langerlo.

Op 9 oktober 2008 heeft de nv Electrabel te Genk wel een verzoek ingediend om de samenstellingsvoorwaarden van de biomassa-afvalproducten te wijzigen.

De centrale heeft de toelating om, buiten steenkool, ook biomassa-afval, houtstof en waterzuiveringsslib mee te verbranden. De biomassa-afvalstoffen moeten voldoen aan een dertigtal parameters. Van deze parameters beoogt de aanvraag de concentratie voor drie parameters te verhogen, namelijk chloor, van 2000 tot 10.000 mg/kg droogstof, boor, van 100 tot 150 mg/kg droogstof, en asgehalte, van 20% tot 30%.

De aanvraag toont via berekeningen aan dat de emissiegrenswaarde van 26 mg hydrochloride per genormaliseerde kubieke meter (HCl/Nm^3) niet zal worden overschreden, ook niet bij de hoogste chlorideconcentraties in de kolen en het olijfresidu.

De huidige uitstootnormen voor de centrale te Langerlo worden bij deze aanvraag dan ook in geen geval versoepeld.

Waarom toelaten dat de steenkoolcentrale in Mol wordt verlengd?

De elektriciteitscentrale van Mol was met het besluit van de Deputatie van Antwerpen van 12 december 1991 milieuvergund voor een termijn tot 13 december 2007. De exploitant diende uiterlijk 18 tot 12 maanden voor het verstrijken van de lopende vergunning een nieuwe vergunning aan te vragen.

In overeenstemming met artikel 5.43.2.1.1, §2, van Vlarem II, blijven de emissiegrenswaarden, alsook de erbij horende voorwaarden inzake naleving ervan, die voor deze installaties gelden tot 31 december 2007, voor de bestaande installaties met een nominaal thermisch vermogen van meer dan 300 Megawatt, tevens van kracht vanaf 1 januari 2008 op voorwaarde dat:

- a. de exploitant van de bestaande installatie zich in een schriftelijke verklaring, die uiterlijk op 30 juni 2004 aan de afdeling milieuvergunningen wordt voorgelegd, ertoe verbindt om de installatie vanaf 1 januari 2008 tot 31 december 2015 niet langer dan 20.000 bedrijfsuren in gebruik te nemen; en
- b. de exploitant elk jaar in zijn milieujaarverslag meedeelt hoeveel van de resterende exploitatietijd hij al heeft gebruikt en hoeveel hij nog zal gebruiken.

De exploitant heeft van deze regeling gebruik gemaakt en heeft in 2004 een derogatie gekregen voor kolengroep 11 en 12. De hervergunningsaanvraag is voor deze twee groepen dan ook slechts ingediend voor een vergunningstermijn tot 31 december 2015, waarbij de inrichting niet langer dan 20.000 uur in gebruik zal zijn.

Voor zover de installatie kon voldoen aan deze Vlaarem-II-bepalingen, kan de exploitant een hervergunningsaanvraag indienen en conform de procedures van Vlarem een geldige milieuvergunning bekomen.

Op 12 april 2007 heeft de exploitant deze hervergunning voor de kolengroepen 11 en 12 bekomen tot 31 december 2015. De exploitant heeft echter dit jaar groep 11 reeds buiten gebruik gesteld, en in wacht gehouden om eventuele calamiteiten op te vangen, en er zijn plannen om ook groep 12 in de volgende jaren buiten gebruik te stellen.

Waarom volgt Vlaanderen de uitrol van slimme meters en de voorbereiding van slimme netten niet beter op? Mevrouw Moerman vroeg naar de timing voor de slimme meters.

Zowel de toestand inzake slimme meters als de ontwikkelingen inzake slimme netten worden wel degelijk opgevolgd. Zo wordt tussen de marktpartijen en onder de hoede van de VREG overleg gepleegd over ‘smart metering’, met name in het kader van Werktraject 4, als onderdeel van de marktmodelstudie en -consultatie. En VOKA heeft bij het MilieuInnovatie-Platform een voorstel ingediend om een Smart Grid Platform op te richten om de technologische, economische en regulatoire knelpunten in kaart te brengen, gesteund door de VREG.

Om redenen van consumentenbescherming, energiediensten, marktwerking en netbeheer is er op termijn nood aan een volgende generatie meters met bijkomende faciliteiten (budgetmeter) en functionaliteiten (terugdraaiend, telegelezen, gedetailleerd).

In een eerste fase (mei 2007) zijn de kosten en de kansen van een aantal communicatiemodi (draadloos of over het elektriciteits- of het telefoon- en kabelnetwerk) onderling vergeleken vanuit het oogpunt van de gegevensoverdracht.

In een tweede fase (juli 2008) is een model uitgewerkt om de kosten en de baten van een uitrol (voor netbeheerders, leveranciers, afnemers en overheid) in kaart te brengen.

Voor de volgende fase bepleit de VREG een proefproject, in overleg met de marktpartijen, om toe te laten van het model de aannames (zoals energiebesparing en fraudebeperking) en bepaalde gevolgen (zoals de voordelen voor de marktwerking) te toetsen.

Een paar marktpartijen heeft ondertussen een aantal pilootprojecten opgezet die aan de aandachtspunten van de VREG kunnen tegemoetkomen en die van de Vlaamse overheid geldmiddelen noch regelgeving vergen.

Zowel bilateraal met de VREG als multilateraal in Werktraject 4, kunnen de mogelijkheden en de moeilijkheden worden aangekaart die met de invoering van slimme meters bij wijze van proefproject gepaard gaan.

Eenmaal de pilootprojecten afgerond worden en zodra de ervaringen opgelijst zijn, is het aan de Vlaamse overheid om te beslissen of en hoe een uitrol van slimme meters wordt voorzien, rekening houdend met wie welke kosten en welke baten heeft en wat er desgevallend nodig is aan regelgeving en ondersteuning.

Gezien de kost en de omvang van de operatie dient de keuze weloverwogen te worden voorbereid, niet alleen op basis van studies en modellen, maar ook en vooral op grond van een proefondervindelijke aanpak die op het ogenblik daadwerkelijk aan de gang is.

Wat wordt er gedaan om de elektrificatie van het wagenpark te bevorderen?

De hervorming van de verkeersbelastingen op basis van de emissies of de ecoscore van de wagen is in voorbereiding. De hervorming zal elektrische wagens een belastingvoordeel geven, aangezien zij geen rechtstreekse emissies uitstoten. Tevens wordt ook via de federale fiscaliteit een korting verstrekt op de aankoop prijs van milieuvriendelijke voertuigen. Voor een wagen met een maximale CO₂-uitstoot van 105 gram per km bedraagt de korting 15% op de aankoop prijs, btw inbegrepen. Voor het jaar 2008 bedraagt de korting maximaal 4350 euro, netto geïndexeerd bedrag.

De antwoorden op de vragen van de mevrouw Moerman over de beleidsbrief Energie worden gebundeld in bijlage 3 bij dit verslag.

2.2.2. Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts en antwoord van de minister

De heer *Pieter Huybrechts* vraagt of de Vlaamse Regering projecten ondersteunt die onderzoeken wat de meest rendabele manier is om steenkool om te zetten in methaangassen.

Minister *Hilde Crevits* benadrukt dat de uitwerking van projecten een zaak van de privépartners is. VITO voert een onderzoek naar de technische mogelijkheden.

2.2.3. Tussenkoms van de heer Bart Martens en antwoord van de minister

De heer *Bart Martens* begrijpt dat de minister zich voor het uitzuiveren van het gemengd distributienetbeheer aan de decreten houdt. Dat betekent dat tegen 2018 de gemengde intercommunales zuiver moeten zijn. Gelet op de financiële implicaties, is het niet slecht om het aandeel van Electrabel stapsgewijs af te bouwen. Het zou niet slecht zijn als de minister er samen met de lokale besturen een traject voor uitstippelt.

De VREG zal proefprojecten en veldtestanalyses uitvoeren om na te gaan of de aannames van bepaalde studies over de kosten en baten van slimme meters kloppen. Het lid denkt onder meer aan fraudebeperking en energiebesparing.

Los van de voordelen van slimme meters die in de KEMA-studie (studie naar toename elektriciteitsverbruik door nieuwe elektrotechnologie in Nederland) aan bod komen, hebben dergelijke meters ook voordelen voor een slim netbeheer. Door de installatie van slimme meters is het mogelijk de netten bidirectioneel te sturen. Daardoor hoeft stroom niet altijd van een centrale productie-eenheid naar afnemers te gaan, maar kunnen consumenten ook producenten worden. Consumenten kunnen dan soms overschotten op het net plaatsen en op andere momenten tekorten van het net halen. De VREG zal ook die voordelen moeten bestuderen. De integratie van het toenemende aantal decentrale productie-installaties is immers een gigantische uitdaging. Door slimme netsturing kunnen investeringen in netversterking beperkt worden.

De minister wil de verkeersbelasting en de belasting op inverterstelling baseren op de ecoscore. Dat betekent dat voor elektrische wagens geen aankoopbelasting meer verschuldigd zal zijn. De minister wijst ook op de federale fiscale tegemoetkoming. De Vlaamse overheid zou volgens het lid meer kunnen doen. Ze zou kunnen zoeken naar standaarden voor netintegratie. Het is immers niet eenvoudig om zo'n auto aan de stekker te leggen. In Nederland zoekt men naar standaarden. Proefprojecten voor standaarden zouden samen met de proefprojecten voor de slimme netten kunnen lopen. In welke mate kunnen de batterijen fungeren als een back-up van de stroomvoorziening? Daarnaast bestaat de mogelijkheid om via innovatief aanbesteden een aantal voertuigvloten van de overheid om te schakelen. Zo kan ze zelf uit ervaringen leren. Zowel voor de totale energiehuishouding, maar ook voor bepaalde Vlaamse bedrijven zoals Umicore, wereldmarktleider op vlak van herlaadbare batterijen, biedt dat voordelen.

Morgen maakt Europa een ondersteuningsplan voor de automobielsector bekend. De Europese Investeringsbank zal middelen ter beschikking stellen voor dat type onderzoek. Vlaanderen moet daar maximaal op inspelen.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat er binnenkort een overleg is over de slimme netten, onder andere met

Synergrid. Het is van belang daar voorzichtig mee om te gaan, maar toch rekening te houden met de behoeften.

Er bestaat een Vlaams actieplan over het overheidsaankoopbeleid voor elektrische wagens. Er zijn ook gemeenten die in het kader van de samenwerkingsovereenkomst een milieuvriendelijke wagen aangekocht hebben. Misschien is het nodig om de ervaringen te evalueren, want ze zijn niet onverdeeld positief. De overheid moet de ontwikkelingen volgen en nagaan hoe ze een voorbeeldrol kan vervullen.

2.3. Aankondiging moties van aanbeveling

Tot besluit van de bespreking van deze beleidsbrief Energie worden er moties uitgaande van het VB en Groen! aangekondigd door de heren Huybrechts en Daems.

III. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF OPENBARE WERKEN

1. Algemene toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

In deze toelichting wil de minister stilstaan bij de resultaten van het gevoerde beleid tot op vandaag en vooruitblikken op de resterende van deze legislatuur.

In een eerste deel volgt een toelichting bij de evolutie van de kredieten Openbare Werken en een aantal concrete voorbeelden van investeringen in de sector.

De Vlaamse Regering heeft bij aanvang van deze legislatuur uitdrukkelijk de wens geuit een investeringsregering te willen zijn. Op het einde van deze legislatuur kan men vaststellen dat de kredieten voor Openbare Werken inderdaad toegenomen zijn.

Voor de sector wegen steeg het investeringskrediet van 261 miljoen euro in 2004 tot 390 miljoen euro voor dit jaar. Voor 2009 wordt een krediet voorzien van 430 miljoen euro, wat opnieuw een gevoelige verhoging betekent. Concreet betekent dit sinds 2004 een stijging van de investeringskredieten van 64 %.

Ook de onderhoudskredieten, bestemd voor het gewone onderhoud van de gewestwegen en zaken als

de winterdienst, kenden een stijging van 127 miljoen euro in 2004 tot 158 miljoen euro voor dit jaar. Voor 2009 wordt opnieuw een stijging voorzien tot 166 miljoen euro.

Voor de sector wegen betekent dit wat de onderhoudskredieten betreft een stijging van ongeveer 31% sinds 2004.

Veiliger verkeer, vooral voor de zachte weggebruiker, is een terechte prioriteit voor de Vlaamse bevolking en de Vlaamse overheid. Sinds 2003 trok Vlaanderen reeds 350 miljoen euro extra uit om gevaarlijke punten weg te werken. Tegen 2010 zouden de 800 gevaarlijkste punten op de Vlaamse wegen moeten verdwenen zijn.

Hier volgt een overzicht van het aantal projecten en de stand van zaken per provinciale afdeling van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) (stand op 01/10/2008):

Voorontwerp 786 op 800 afgewerkt (= 98%)

Het voorontwerp gebeurt volledig door TV 3V. Van de 800 projecten zijn er 122 die via een kleine ingreep (zonder ontwerpstudie en aanbesteding) konden gerealiseerd worden. Daarnaast zijn er nog eens 27 projecten die volledig door AWV zelf afgewerkt worden.

Ontwerp 566 op 800 afgewerkt (= 71%)

Het ontwerp gebeurt door een extern studiebureau (er werd hiertoe één contract per provincie afgesloten) onder toezicht van TV 3V. Het streefdoel was om tegen eind 2008 90% van de ontwerpstudies afgewerkt te hebben.

Aanbesteding 486 op 800 gegund (= 61%)

De aanbestedingsprocedure wordt uitgevoerd door het extern studiebureau onder toezicht van TV 3V. Het streefdoel was om tegen eind 2008 65% van de projecten aanbesteed en gegund te hebben.

Uitvoering 342 op 800 uitgevoerd (= 43%)

De uitvoering gebeurt door een aannemer die via de procedure van de beperkte of openbare aanbesteding gecontracteerd wordt. Het streefdoel was om tegen eind 2008 50% van de projecten uitgevoerd te hebben.

Intussen kunnen ook heel wat concrete resultaten worden voorgelegd voor een aantal belangrijke projecten. Zo werd het project gevaarlijke punten op kruissnelheid gebracht en zijn de resultaten op het terrein zichtbaar geworden. De minister toont de ombouw van het kruispunt van de N31 met de Astridlaan te Brugge. Dit kruispunt, dat bekend stond als het op één na gevaarlijkste punt van West-Vlaanderen werd van een tunnel voorzien met een bovengrondse rotonde.

Op een andere slide ziet men de ombouw van een ander gevaarlijk punt (N36 Harelbeke), waarbij uitdrukkelijk rekening gehouden is met de positie van de zachte weggebruiker. Het fietspad werd hoger gelegd ten opzichte van de weg om het stijgen en dalen van de fietser maximaal te kunnen beperken. Bij hetzelfde gevaarlijke punt wordt het fietspad vervolgens onder de op- en afritten geleid, zodat het fietsverkeer volledig onafhankelijk van het overige verkeer afgewikkeld kan worden.

Een laatste voorbeeld van werken in het kader van de gevaarlijke punten is de vernieuwing van de aansluiting van Beerse op de E34. Hierbij werd opnieuw gekozen voor een volledig afzonderlijke afwikkeling van zacht wegverkeer en het gemotoriseerde verkeer.

In het kader van de doelstelling van de Vlaamse Regering om deze legislatuur één derde van de missing links weg te werken, stelt de minister dat er heel wat stappen vooruit gezet zijn:

- de bouw van de Scheldebrug tussen Temse en Bornem is op het terrein een feit;
- de nv VIA-Invest is opgericht;
- de bouw van noordelijke ontsluiting is op het terrein gestart;
- het voorbije jaar werd beslist over de tracés voor de Noord Zuid Limburg en voor de A19 in de Westhoek;
- recent nam de Vlaamse Regering ook de beslissing om het knooppunt in Lummen versneld en definitief aan te besteden;
- ook voor de overige projecten, de zogenaamde AX tussen Brugge en Zeebrugge, de R4 Zuid te Gent, de N60 te Ronse en de omvorming van

de R0 in het kader van het START-plan werden belangrijke procedurele stappen vooruit gezet.

Het eerste VIA-Invest project, met name de realisatie van de noordelijke wegontsluiting van Zaventem, is ondertussen in uitvoering en werd uitgeroepen tot de 'European Transport PPP Deal of the Year 2007' door het Britse vaktijdschrift Project Finance Magazine.

De projectvennootschap Via-Zaventem werd opgericht op 11 oktober 2007. Dit project is uniek omdat de uitvoering ervan is geïntegreerd in het Diabolospoorwegproject maar beide projecten wel afzonderlijk worden gefinancierd met private middelen. Via-Zaventem en het Diaboloproject zijn eigenlijk twee onafhankelijke projecten die op hetzelfde moment en in hetzelfde projectgebied gerealiseerd worden. Het milieueffectenrapport wees immers uit dat de gezamenlijke uitvoering van beide projecten de hinder voor mens en milieu aanzienlijk zou beperken. Bovendien werkt de gezamenlijke uitvoering kostenbesparend door een aantal optimalisaties bij de uitvoering van de werken toe te laten. Het was dan ook aangewezen om beide projecten via één geïntegreerde opdracht naar de markt te brengen.

Hoewel beide initiatiefnemers (Infrabel en het Vlaamse Gewest) het project privaat wilden laten financieren, was het uitgangspunt voor beiden verschillend. Infrabel had behoefte aan een financieringsstructuur waarbij het vraagrisko (d.w.z. het aantal passagiers dat effectief gebruik maakt van het Diabolotraject) wordt overgedragen aan de private investeerders. Van de kant van de Vlaamse overheid ligt de nadruk op de beschikbaarheid van de infrastructuur veeleer dan het aantal wagens dat ervan gebruik maakt. Dat betekent dat beide projecten een totaal verschillend risicoprofiel hadden vanuit investeringsstandpunt, zodat voor beide projecten een verschillende financieringsstructuur werd opgezet. Het is deze unieke structuur die nu internationale erkenning heeft gekregen.

Voor het klaverblad te Lummen nadert de tweede fase van de werken haar voltooiing. Recent nog besliste de Vlaamse Regering om alle resterende fasen van het complex in één keer aan te besteden. Dit biedt het voordeel dat alle vereiste middelen in één keer voorzien kunnen worden en er ook één aannemer of aannemerscombinatie belast kan worden met de werkzaamheden. Zo kan de planning ook

verder geoptimaliseerd worden en kan er nog meer rekening gehouden worden met minderhinderaspecten. Belangrijk is alleszins dat men op die wijze alle kansen gaaf houdt om het complex binnen de voorziene termijn af te werken.

De vastlegging van dit complex heeft overigens geen effect op de overige middelen voor de provincie Limburg. De ingevolge de schorsing van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) niet vastgelegde middelen voor Meise Westrode worden gebruikt om dit project in één keer te kunnen vastleggen.

Eveneens dit jaar werd een volgende fase in de ombouw van de R4 rond Gent afgewerkt. Op deze dia ziet u het afgewerkte ovaal van Wippelgem, dat dit voorjaar werd geopend. Het ovaal, ook wel ei van Wippelgem, verzekert de ontsluiting van het nieuwe Kluizendok en is een belangrijke stap in de ombouw van de R4 West tot primaire weg I.

Ook op het vlak van de reguliere investeringen werd de voorbije jaren heel wat gerealiseerd. Het programma Openbare Werken is traditioneel opgebouwd uit investeringen in doortochten (18 doortochten voorzien in 2008 voor ruim 19 miljoen euro), verbeteringen van gewestwegen en structureel onderhoud. Wat dat laatste betreft, komen we van een jaarlijkse inspanning van ongeveer 30 miljoen euro in 2004 naar ruim 80 miljoen euro dit jaar.

De waterwegen spelen een belangrijke rol in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Waterwegen vormen een cruciale actor voor het vrijwaren van de bereikbaarheid, het verzekeren van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Heel wat verkeer wordt gegenereerd vanuit de havens. De zeehavens van Antwerpen en Gent beschikken met het Albertkanaal, het Zeekanaal Brussel-Schelde, Schelde en Leie over goede tot uitstekende hinterlandverbindingen via de waterweg.

De voortdurende groei van het goederenvervoer in het algemeen en de toekomstprognoses van de overslag in de zeehavens in het bijzonder, noodzaken een verdere capaciteitsuitbreiding van het Vlaamse waterwegennet, zoniet dan dreigt een capaciteitstekort te ontstaan.

De klemtoon ligt hierbij op het wegwerken van een aantal missing links en capaciteitsknelpunten op de hoofdwaterwegen (Albertkanaal, Zeekanaal Brussel-

Schelde) en op het realiseren van de Seine-Schelde-verbinding tussen Vlaanderen en Frankrijk.

De investeringskredieten van Waterwegen en Zeekanaal zijn gedurende deze legislatuur gevoelig verhoogd.

In 2004 werd voor 80 miljoen geïnvesteerd en 36 miljoen euro voorzien voor onderhoud.

Volgend jaar zal er voor 140 miljoen euro geïnvesteerd worden. Het totaal budget voor onderhoud wordt geraamd op 46 miljoen euro.

Bovenop de investeringskredieten werd in de voorbije jaren, en wordt ook dit jaar, een extra inspanning geleverd voor de versnelde uitvoering van het Sigmaplan.

In 2007 bedroeg dit 45,9 miljoen euro, in 2008 steeg dit tot 52 miljoen euro met in belangrijke mate ook voorzien van de middelen voor aankoop van gronden en flankerend beleid, in 2009 bedraagt dit 25 miljoen euro.

Ook bij De Scheepvaart is deze stijgende lijn te zien. In 2004 werd voor 20,5 miljoen geïnvesteerd en 7,5 miljoen euro voorzien voor onderhoud.

Voor 2009 wordt er respectievelijk 36,0 en 15,1 miljoen euro voorzien.

Doelstellingen zijn het aanpassen van de waterweg aan de karakteristieken van de klasse IV (1350 ton) en creëren van de mogelijkheid van doorvaart klasse Vb; vlotte doorstroming en veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer; verdwijnen wachttijden van huidige éénrichtingsverkeer.

De realisaties voor de periode 2004-2008 zijn de volgende.

Na een zeer moeizame start kenden de werken in Kortrijk een belangrijke vooruitgang. De eerste drie fasen zijn afgerond. De vierde fase werd gestart begin 2008: afbraak oude Gerechtshofbrug, bouw van de nieuwe Noordbrug. Nieuwe kaaimuren tussen Buda-brug en nieuwe westelijke tip van het eiland Buda. De bouw van de Collegebrug is tevens in belangrijke mate gevorderd.

De budgettaire last voor de periode 2004 – 2008 bedraagt 56 miljoen euro.

Doelstelling: oplossen van de flessenhals tussen de Leie en de Bovenschelde en kanaal Gent-Terneuzen en Nederland en de verdrievoudiging van de capaciteit.

De realisaties voor de periode 2004-2008 zijn de volgende:

De werken burgerlijke bouwkunde werd beëindigd. De aannemingen voor de sluisdeuren en de elektro-mechanische uitrusting werden opgestart.

De budgettaire last voor de periode 2004 – 2008 bedraagt 13,8 miljoen euro.

Doelstelling: Waterafvoer op de Bovenschelde verbeteren en de continuïteit van de scheepvaart verzekeren.

Realisaties 2004-2008:

Het gedeelte burgerlijke bouwkunde van de nieuwe stuw wordt in 2008 afgewerkt. Ondertussen zijn de metalen onderdelen en de elektromechanische installatie in uitvoering.

Budgettaire last 2004 – 2008: 10, 5 miljoen euro.

Doelstelling: combinatie brugproject, kaaimuurproject, jachthaven en diverse wegenprojecten en duurzame oplossing huidige verkeersproblemen.

Realisaties 2004-2008:

Op 1 december 2006 gingen de werken effectief van start. Bouw van de loskade was klaar eind 2007. Februari 2007 : gestart met de bouw van de landhoofden en brugpijlers in de rivier. Realisatie totaalproject wordt tegen medio 2009 verwacht.

Budgettaire last 2004 – 2008: 27,7 miljoen euro.

Doelstelling: Ontwikkeling kanaalvak Willebroek/Puurs voor 10.000 ton schepen en oplossing verkeersproblemen.

Realisaties 2004-2008:

Belangrijkste project hierbij is het herbouwen van de Boulevardbrug te Willebroek-Puurs, waarvan de ingebruikname voorzien is eind 2008. Aanpassen van de oevers en uitdiepen kanaal.

Budgettaire last 2004 – 2008: 76, 5 miljoen euro.

Doelstelling: Beschermen van bevolking en patrimonium tegen waterschade op een multifunctionele wijze en aanleg van overstromingsgebieden.

Budgettaire last 2004 – 2008: 138 miljoen euro.

In 2008 werd sterk geïnvesteerd in beveiliging tegen overstromingen. Zo werd, vanuit een multifunctionele benadering, verder uitvoering gegeven aan het geactualiseerde Sigmaplan, wat uiteindelijk zal resulteren in een daling van de stormpeilen in het Zeescheldebekken. De totale kosten worden tot 2030 geraamd op 830 miljoen euro, te vermeerderen met circa 52 miljoen euro voor de flankerende maatregelen.

De realisatie van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde gaat voort volgens planning. Zo worden de ringdijk, de overstroombare dijken en de sluizen verder afgewerkt, ook in 2009.

Verder zullen in 2009 voor het geactualiseerde Sigmaplan de technische detailontwerpen en de milieueffectrapporten voor de nieuwe gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG's), gecontroleerd gereduceerd getijdengebied (GGG's) en ontpolderingen worden afgewerkt. Op basis hiervan zal dan de concrete realisatie ervan worden opgestart. Ook het verder ophogen van de dijken tot op Sigmahoogte staat op het programma.

Doelstelling: het realiseren van kaaimuren in samenwerking met private initiatiefnemers met 80% - 20% financiering en duurzaam engagement m.b.t. gebruik van de binnenvaart in verhouding tot de investering van de Vlaamse overheid.

Basis : pps-regeling van toepassing sinds 1998.

Realisaties 2004 - 2008:

Er zijn momenteel 72 actieve kaaimuren. Het aantal goedgekeurde kaaimuren bedraagt reeds 139.

Budgettaire last 2004 – 2008: 25,1 miljoen euro.

Deze maatregel haalde in totaal reeds 2,5 miljoen vrachtwagenritten weg van onze Vlaamse wegen. In 2007 alleen waren dit er zo'n 640.000.

Doelstelling: voltooiing van de verruiming van het profiel van het Albertkanaal om het varen met klasse VI-schepen (vierbaks-duwkonvoeien) overal mogelijk te maken: verbreding vak Wijnegem –

Antwerpen, herbouw van bruggen met beperkte doorvaarbreedte.

Realisaties 2004 - 2008

Voltooiing herbouw brug Kanne; herbouw bruggen Ham en Vroenhoven: in uitvoering; verbreding vak Wijnegem – Antwerpen; herbouw Noorderlaanbrug in uitvoering, als eerste van zes te herbouwen bruggen (deelproject Masterplan Antwerpen). Onteigeningen in functie van te realiseren verbreding. Verbreding te Wijnegem inclusief aanleg wachthaven (aanbesteed november 2008). Plan-MER voor verbreding Wijnegem – Antwerpen is in opmaak.

Budgettaire last 2004 – 2008: 38 miljoen euro (excl. brug Noorderlaan).

Doelstelling: de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m, de Europese norm voor vier-lagen-containervvaart.

Realisaties 2004 – 2008:

herbouw brug Kanne voltooid; herbouw bruggen Noorderlaan, Ham en Vroenhoven: in uitvoering; opvijzelen brug Herentals – Olen: maakt deel uit van zwarte punt-AWV project; onderzoek naar stedenbouwkundige, landschappelijke, architecturale en infrastructurele randvoorwaarden; voor overige bruggen: in uitvoering.

Doelstelling: vrijwaren van de bedrijfszekerheid van de sluizen op het Albertkanaal door investeringen in:

vervangen van de versleten sluisdeuren van de 2000 ton-sluizen op elk van de zes sluizencomplexen, vervangen van de klepdeuren van de duwvaartsluizen en vervangen van verouderde bedieningsmechanismen.

Realisaties 2004 – 2008:

Vervanging sluisdeuren 2000 ton sluizen Wijnegem; vernieuwing bedieningsmechanismen van 2000 ton sluizen te Hasselt, Diepenbeek en Genk en vervanging klepdeuren duwvaartsluizen.

Budgettaire last 2004 – 2008: 21 miljoen euro.

In een tweede deel geeft de minister een toelichting bij haar laatste beleidsbrief voor deze legislatuur. Daarbij hanteert zij, zoals in de vorige beleidsbrieven hetzelfde schema.

Voor 2009 werden via provisies een aantal extra kredieten verkregen in de begroting wegen voor Openbare Werken.

Er wordt in het kader van de geluidsoverlast een extra programma voorzien voor 20 miljoen euro geluidwerende maatregelen. Met deze extra investering wil de minister de gekende vragen honoreren in het kader van de bestaande module 5.

Voor 2009 wordt voor het artikel 73.11 een extra investeringskrediet voorzien van 7 miljoen euro.

In het kader van het Limburgplan worden de beloofde extra 20 miljoen euro voorzien in 2009.

Dit betekent dat er in het totaal voor 47 miljoen euro nieuwe beleidskredieten worden voorzien, wat de totale investeringsmarge, inclusief het Financieringsfonds voor schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU) op 430 miljoen euro brengt. Binnen de Vlaamse Regering werden ook afspraken gemaakt om de 100 miljoen euro in het kader van de gevaarlijke punten versneld vrij te maken om zo het lopende programma af te kunnen werken.

Een belangrijk aandachtspunt voor deze regering is het wegwerken van missing links en capaciteitsbeperkende knelpunten. Ook in het laatste jaar van deze legislatuur zal de minister op dat vlak nog een aantal belangrijke stappen zetten in het verder wegwerken van deze missing links. De onderhandelingen voor de Noord Zuid Kempen worden verder gezet met de bedoeling om deze tegen het einde van 2009 af te ronden. Voor de R4 Zuid en de AX in Brugge start men met de onderhandelingsprocedures in het kader van VIA-Invest en voor de Noord Zuid Limburg wordt de project-MER opgemaakt. Wel is duidelijk dat voor de missing links, om echt rekening te houden met de vereiste inspanningen op het vlak van flankerend beleid, men te kampen zal hebben met kostprijsverhogingen die echter eigen zijn aan deze projecten.

Voor de N60 te Ronse en de ombouw van de A19 zal de minister de volgende stappen in de procedure worden verder gezet. Het gaat concreet om de afwerking van de plan-MER voor de N60 en de opstart van de project-MER procedure en het RUP voor de A19.

Tot slot zetten we met de aanbesteding van een eerste fase voor de ombouw van de N49 in West-Vlaanderen een volgende belangrijke stap in de opwaardering van de verbinding Antwerpen-Zeebrugge, zoals ook

bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Het investeren in wegen alleen kan het mobiliteitsprobleem in onze regio niet oplossen. Het is dan ook maar één van de aspecten binnen openbare werken die kunnen helpen om de algemene doorstroming te verbeteren op het wegennet. Minstens even belangrijk voor haar als minister van Openbare Werken is de uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen. Zij is absoluut voorstander van de verdere uitbouw van het dynamisch verkeersbeheer in Vlaanderen.

Volgend voorjaar dient het verkeerscentrum te Gent van start te gaan, na de beslissing die de Vlaamse Regering hierover de voorbije zomer nam. Voor de uitbouw van dynamisch verkeersmanagement in de Gentse regio is ook volgend jaar een bedrag van 6 miljoen euro voorzien. Naast de uitbouw van het Gentse verkeerscentrum, hoopt de minister samen met collega Van Brempt nog voor de verkiezingen een oplossing te kunnen bieden voor de huisvesting van het Antwerpse verkeerscentrum.

Daarnaast wil zij ook verder werk maken van het overleg met de Antwerpse en Brusselse betrokken partijen om het verkeersmanagement in die regio's zo optimaal mogelijk te organiseren.

Een andere prioriteit is het verder zetten van het overleg in het kader van incidentmanagement. De eerste vergadering was hoopvol, maar een doorgevoerd verder overleg met alle betrokken partijen is absoluut noodzakelijk.

Tot slot zal ook volgend jaar verder werk worden gemaakt van de vervanging van de gloeilampen door LED-technologie en zullen we onderzoek voeren naar een betere coördinatie van de verkeerslichten.

Ander belangrijk speerpunt in het beleid openbare werken blijft de aandacht voor het aandeel structureel onderhoud bij het wegbeheer. De minister verhoogde de inspanningen al, maar een verder doorgevoerd inspanning dringt zich op om het wegennet op peil te brengen. Daarom voorziet zij om dit jaar de inspanningen in structureel onderhoud verder op te trekken.

Als minister van Openbare Werken heeft zij in het voorbije jaar ook de klemtoon gelegd op het fietsbeleid en hoe zij daar als gewestminister toe kan bijdra-

gen. Deze inspanningen moeten worden verder gezet volgend jaar. Zo zal er een nieuwe inspectieronde georganiseerd worden in 2009 en zal de veegactie aan het begin van het schooljaar, in samenwerking met de lokale overheden, herhaald worden.

Ook dit werkjaar zal de kwaliteitscontrole van de nevenbedrijven verder worden gezet, met de bedoeling om de dienstverlening verder te optimaliseren.

Verder zal er ook verder aandacht gaan naar nieuwe initiatieven om het comfort van onze parkings langs snelwegen te verbeteren. Zo wordt – bij wijze van proefproject – in Wetteren voor het eerst in de aanbesteding een beveiligde parking voorzien en zal in Postel geëxperimenteerd worden met camerabewaking op parkings.

Nog dit najaar zal aan de Vlaamse Regering een voorstel worden voorgelegd voor de afwerking van het project gevaarlijke punten.

Wat het doortochtenprogramma betreft, voorziet minister Crevits ook in het nieuwe programma een bedrag van 25 miljoen euro voor een eerste selectie van 24 doortochten en zet zo het beleid ter zake verder.

Belangrijk is ook de lancering volgend jaar van het vademecum 'Naar een integraal toegankelijk openbaar domein', dat in uitvoering van de opencoördinatiemethode van de collega van Gelijke Kansen werd uitgewerkt en gepubliceerd zal worden in de eerste helft van volgend jaar.

De minister wil ook de algemene gegevensdatabank verder invullen en afwerken met een bijzondere klemtoon op de verdere inventarisatie van de verticale signalisatie langs gewestwegen. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met het initiatief van het departement Mobiliteit, waar de inventarisatie voor de overige wegen is opgestart.

Tot slot wordt ook volgend jaar verder initiatief genomen om meetgegevens langs de weg en de instrumenten die daarvoor nodig zijn in te zetten bij real time snelheidsbeheer. De opstart van het project aan de Kennedytunnel is in dat verband voorzien voor 2009.

Ook in dit parlementaire werkjaar zullen verder gevaarlijke punten uitgerust worden met flitspalen. Er zijn in dit verband nog 35 aanvragen voor snel-

heidscamera's en 50 aanvragen voor roodlichtcamera's.

Eveneens in 2009 installeert men de Weigh In Motion-systemen op acht locaties langs onze snelwegen. Deze automatische weegsystemen moeten de wegeninspecteurs toelaten om gericht en efficiënter controles uit te voeren.

In 2009 zal communicatie een belangrijk aandachtspunt vormen bij de wegbeheerder. De indiensttreding van communicatieambtenaren bij de verschillende afdelingen is intussen een feit en in de loop van 2009 dient het communicatieplan van AWV een feit te zijn. Daarnaast worden ook de affiehecampagnes, ter sensibilisering van de weggebruiker, in 2009 verder gezet. De geplande thema's zijn zuinig rijgedrag, afstand houden en het coördinatiepunt wegenwerken.

Per 1 januari 2009 zal het wegbeheer van de secundaire provinciale wegen overgenomen worden door AWV. Het beheer in het kader van de winterdienst is vandaag al in handen van AWV.

Ook in het laatste jaar van deze legislatuur wil de minister blijvend aandacht besteden aan de zachte weggebruiker.

Zo zal er binnen het eigen investeringsprogramma en het programma gevaarlijke punten 20 miljoen euro voorzien worden voor investeringen in fietsinfrastructuur. In dit kader gaf minister Crevits AWV ook de opdracht om bij elk investeringsproject de fietspadtoets in te voeren.

Met betrekking tot de voorziene subsidiemiddelen voor fietspaden, voorziet zij in samenwerking met minister Van Brempt ook in 2009 opnieuw 40 miljoen euro.

In 2009 zal er, ter voorbereiding van het fietspadenrapport van 2010, opnieuw een inspectieronde voor fietspaden worden georganiseerd en zal de veegactie voor een veilig schoolbegin opnieuw worden georganiseerd.

Men voorziet de herziening van het vademecum schoolomgevingen aan de hand van de opgedane ervaringen in de voorbije jaren met de succesvolle module 10. Tot slot zal er ook in 2009 verder werk gemaakt worden van het verder dynamisch maken van schoolomgevingen langs gewestwegen.

Voor het beleidsdomein Wegen zal ook in 2009 18 miljoen euro voorzien worden voor de aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding.

De waterwegen spelen een belangrijke rol in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Waterwegen vormen een cruciale actor voor het vrijwaren van de bereikbaarheid, het verzekeren van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Heel wat verkeer wordt gegenereerd vanuit de havens. De zeehavens van Antwerpen en Gent beschikken met het Albertkanaal, het Zeekanaal Brussel-Schelde, Schelde en Leie over goede tot uitstekende hinterlandverbindingen via de waterweg.

De modernisering van het Albertkanaal tot een klasse VIb waterweg wordt planmatig voortgezet. In 2009 volgt het laatste deelcontract voor de herbouw van de brug van Vroenhoven (4.200.000 euro), een eerste deelproject voor de verbreding van het Albertkanaal in het vak Wijnegem-Antwerpen in afstemming met de voortgang van de werken voor de herbouw van de bruggen (5.000.000 euro). De herbouw van de brug in Grobbendonk wordt aangevat.

Tegen eind 2009 zal de vierde fase van de doortocht van de Leie te Kortrijk afgewerkt worden. De nieuwe Noordbrug, een tuikabelbrug die de oude Gerechtshofbrug vervangt, zal dan in dienst kunnen genomen worden.

De ingebruikname van de Boulevardbrug is een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van het kanaalvak Willebroek/Puurs voor 10.000 ton schepen. De overige projecten ten behoeve van het verruimen van het kanaal tot 10.000 ton in het vak Wintam-Willebroek verlopen volgens planning.

Seine-Schelde

Doelstelling: opwaardering van de verbinding tussen het Seine-bekken en het Schelde-bekken.

De 1100 km bevaarbare waterlopen van Vlaanderen vormen de draaischijf van de binnenvaart in Europa.

Realisaties 2004-2008: 730.000 euro.

Het plan Seine-Schelde zal in 2009 officieel van start gaan op het terrein met de bouw van de kaaimuren langs het noordervak van de Ringvaart om Gent. In een tweede fase zal het ruimere profiel dat tussen de kaaimuren ontstaat, uitgebaggerd worden. In de loop van 2009 dient tevens het nodige studiewerk te wor-

den verricht inzake de verhoging van twee bruggen over de Ringvaart die nog niet over de nodige 7,00 m vrije doorvaarthoogte beschikken.

Seine-Schelde West

Voor het plan Seine-Schelde West is 2009 een belangrijk jaar. Op basis van de resultaten van het hiervoor beschreven studiewerk kan de Vlaamse Regering beslissen welke de volgende stappen zijn in de uitwerking van een binnenvaartontsluiting voor de kusthavens en, of en hoe de verbreding van het afleidingskanaal zal gerealiseerd worden.

Realisaties 2004-2008: 1 miljoen euro.

Haalbaarheidsstudies zowel op economisch, technisch, ecologisch als op maatschappelijk vlak. PlanMER werd opgestart. Bijkomende studies werden uitgevoerd (zoals een ecohydrologische studie). Er werd gestart met de opmaak van een gebiedsvisie voor de ruime omgeving van het kanaal (begeleid door de gouverneurs van de betrokken provincies).

De technologische ontwikkelingen met betrekking tot informatiecaptatie en informatie-uitwisseling bieden uitdagende mogelijkheden om het vlot en veilig organiseren van het scheepvaartverkeer op de binnenwaterwegen te optimaliseren. De initiatieven daartoe zijn gebundeld onder de projectbenaming River Information Services (RIS).

In de nabije toekomst zal de gebruiker van de waterwegen ten volle kunnen genieten van het RIS. Voorbeelden daarvan zijn de één-loketfunctie, de realisatie van een verrekenkamer zodat de schipper maar een keer zal dienen te betalen voor gans Vlaanderen, het ter beschikking stellen van digitale vaarkaarten, het ter beschikking stellen van de berichten aan de schipperij in de door hem gewenste taal en het ter beschikking stellen van draadloze informatie-uitwisseling zoals voor het elektronisch aanmelden via het internet. In 2009 zal onder ander de rekenkamer worden ontwikkeld.

Vlaanderen investeert ook volop in de automatisatie van sluizen en beweegbare bruggen. In de afwikkeling van verkeersstromen op waterwegen vormen sluizen en beweegbare bruggen hoe dan ook een obstakel. Als Vlaams minister van Openbare Werken wil zij er dan ook over waken dat de bediening van kunstwerken op een veilige en vlotte wijze kan gebeuren met een minimum aan hinder voor de verschillende gebruikers.

In 2009 zal de mechanisering van de tien sluizen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten voltooid zijn en

wil de minister de Brusselsepoortsluis te Gent en de kunstwerken op het kanaal Leuven – Dijle automatiseren.

Onderhoud van infrastructuur

Het planmatig onderhouden van onze waterwegen is van cruciaal belang voor het optimaal functioneren van het waterwegennetwerk. Het uitvoeren van planmatig preventief en structureel onderhoud van de bouwkundige en mechanische waterweginfrastructuur vormt de basis om de bedrijfszekerheid te verzekeren en waar nodig te verhogen.

Bijzondere aandacht gaat naar het vervangen van versleten infrastructuur en naar het vrijwaren van de diepgang van de waterwegen. Er wordt verder gegaan met de implementatie van het inspectiegeleid onderhoud. Dit moet toelaten om de budgettaire middelen zo optimaal mogelijk in te zetten.

In 2009 zullen op de Boven-Zeeschelde steigers, dukdalven en wachtpalen stelselmatig hersteld of vernieuwd worden. Ook in 2009 zullen sluizen op de Bovenschelde een preventief onderhoud krijgen. De afronding van fase 2 van de ‘renovatie Dijle-afleiding’ te Mechelen is ook gepland in 2009. De herbouw van de brug van Tongerlo (Bree) over de Zuid-Willemsvaart wordt aangevat. Daarnaast worden budgetten voorzien voor het verder zetten van het project voor het vernieuwen van de elektromechanische uitrusting van de sluizen op het Albertkanaal, het uitvoeren van het onderhoud van de jaagpaden en voor het uitvoeren van onderhoud van oevers, kaaimuren en bruggen langs het Albertkanaal en de Kempense kanalen.

Onderhoudsbaggerwerken

Om de waterweg enerzijds als transportmodus rendabel te houden en om anderzijds de waterafvoer te verzekeren dient er regelmatig te worden gebaggerd. In 2009 wordt verder gezocht om milieutechnische en financieel haalbare oplossingen te vinden voor de baggerspecieproblematiek.

Nieuwe vergunningen worden aangevraagd, elders worden oude vergunningen vernieuwd, aangepast en uitgebreid. Daardoor nemen de beschikbare volumes voor berging toe en worden de bestaande afzetmogelijkheden verbreed.

Om de troeven van Vlaanderen als de ideale vestigingsplaats voor logistieke activiteiten te promo-

ten en om de voordelen van de binnenvaart beter te benutten, wordt het transport over de waterweg met verschillende maatregelen gestimuleerd om zo een verhoging van de scheepvaarttrafiek te realiseren.

Het stimuleren van de binnenvaart vormt een belangrijke pijler van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De aangewende instrumenten daartoe zijn onder meer: het verder zetten van de publiek-private samenwerking voor de bouw van kaaimuren (de succesvolle pps-regeling zal onverminderd worden verder gezet. Met het oog op het afsluiten van pps-projecten wordt in de begroting 2009 opnieuw een bedrag voorzien à rato van 10 miljoen euro. Tevens zal de aandacht in 2009 gaan naar de evaluatie van de regeling in het kader van de aanmelding van de verlenging ervan na 2010; de inzet van transportdeskundigen om bedrijven te ondersteunen bij hun logistieke keuze; het beschikbaar maken van watergebonden bedrijventerreinen. In het kader van ‘Flanders Inland Shipping Network’ (FISN) worden in 2009 worden daartoe volgende initiatieven genomen: het verder zetten van de prospecties bij bedrijven om potenties voor de modal shift te ontdekken; de transportdeskundigen zullen verder worden ingezet voor de promotie van de modus binnenvaart en de begeleiding van bedrijven die in aanmerking komen voor een modal shift van hun goederenstromen; voor het palletvervoer wordt een dossier bij Europa ingediend. Na goedkeuring door de Europese Commissie wordt de steun geïmplementeerd.

Bij de voorbereiding van wegenprojecten wordt sinds dit jaar ook met de zogenaamde EXIN-formule gewerkt. Deze formule werd overgenomen van VLA-RIO (Overlegplatform voor de riolerings- en afvalwaterzuiveringssector in Vlaanderen) en probeert de maatschappelijke kost van wegenwerken te voorspellen. In 2009 wordt dit verder gezet.

Eind dit jaar lopen de eerste contracten met de bereikbaarheidsadviseurs af. Uit een eerste evaluatie blijkt dat deze adviseurs meestal een meerwaarde hebben bij de organisatie van grote wegwerkzaamheden, voornamelijk in bebouwde omgeving. Om die reden zal het project worden verder gezet.

In het in opmaak zijnde communicatieplan van AWV, dat de minister daarnet al even aanhaalde, zal minder hinder een vast hoofdstuk vormen.

Met de VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) zal overlegd worden hoe tot de opstart van een kenniscentrum minder hinder gekomen kan worden, waar goede voorbeelden en best practices

uitgewisseld kunnen worden en waar de informatie over minderhinderbeleid ter beschikking kan worden gesteld.

Parallel daarmee wordt werk gemaakt van een nieuwe uitgave van het coördinatiepunt wegenwerken, dat ook gekoppeld zal worden aan de opbouw van het GIPOD (dit staat voor generiek informatieplatform openbaar domein). Dit generiek informatieplatform openbaar domein zal een platform worden waar de informatie uit de verschillende databanken aan elkaar gekoppeld zal worden. Bedoeling ervan is om conflicten tussen verschillende databanken te vermijden en de beschikbare informatie zo veel als mogelijk op elkaar af te stemmen.

Zoals eerder al aangehaald, start men in het volgende jaar de onderhandelingsprocedures op voor de R4 en de AX en gebeurt de aankondiging voor de Noord Zuid Limburg.

Daarnaast wordt in 2009 verder werk gemaakt van de verdere uitwerking van de gewenste kilometerheffing voor vrachtwagens en zal een implementatieplan hiervoor aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) worden voorgelegd.

Wat de gebiedsgerichte samenwerking betreft en het Masterplan Antwerpen is het in eerste orde wachten op de alternatievenstudie wat de Oosterweelverbinding betreft. Daarnaast zullen andere projecten in het kader van masterplan op het terrein starten. Het gaat onder meer om de uitvoering van de Katendijksluis, de aanleg van bijkomende fietspaden in het gebied van Burchtseweel en de aanbesteding van nieuwe bruggen over het Albertkanaal.

Om de troeven van Vlaanderen als de ideale vestigingsplaats voor logistieke activiteiten te promoten en om de voordelen van de binnenvaart beter te benutten, wordt het transport over de waterweg met verschillende maatregelen gestimuleerd om zo een verhoging van de scheepvaarttrafiek te realiseren.

In het kader van 'Flanders Inland Shipping Network' (FISN) worden in 2009 worden daar opnieuw heel wat initiatieven op touw gezet.

Even belangrijk in het beleid openbare werken is het streven naar een eenduidige regelgeving voor openbare werken. Er zal, in het kader van een verantwoord wegbeheer en rechtszekerheid voor de burger langs gewestwegen, een initiatief genomen worden voor een Rooilijnendecreet.

In het kader van de problematiek uitzonderlijk vervoer voert de minister verder overleg met de federale overheid, waarbij de afstemming van procedures ertoe moet leiden dat een éénloketfunctie gerealiseerd kan worden en waarbij de verantwoordelijkheden op de juiste subsidiaire niveaus worden gelegd.

In 2009 gaat men ook verder met de uitvoering van de tunnelrichtlijn en met de oprichting en het invullen van de tunnelautoriteit binnen de organisatie binnen AWV.

De technologische ontwikkelingen met betrekking tot informatiecaptatie en informatie-uitwisseling bieden uitdagende mogelijkheden om het vlot en veilig organiseren van het scheepvaartverkeer op de binnenwaterwegen te optimaliseren. De initiatieven daartoe zijn gebundeld onder de projectbenaming River Information Services (RIS).

Het project kennismanagement bij AWV wordt ook in 2009 verder gezet. Dit project, dat erop gericht is de bestaande kennis binnen AWV te verzamelen en beschikbaar te stellen, is een noodzaak, gelet op de grote uitstroom van personeelsleden bij AWV.

Tot slot wordt de ISO-certificering van AWV verder uitgewerkt en geïmplementeerd in 2009. Voor de afdeling wegenbouwkunde zal een aangepaste certificeringsprocedure voorbereid worden (procedure voor labo's en onderzoeken).

De bevoegdheid inzake spoorwegenbeleid is een federale materie. De financiering is gebonden aan een verdeelsleutel van 60%- 40% voor projecten die in het Vlaamse (60) of het Waalse Gewest (40) gelokaliseerd kunnen worden, volgens het samenwerkingsakkoord van 2001.

De Vlaamse Regering prefinanciert spoorweginfrastructuur. Een voorbeeld daarvan is de Liefkenshoekspoortunnel (haven van Antwerpen) en vormingsstation (haven van Zeebrugge) in een pps-constructie. Hierdoor kunnen deze projecten, beiden belangrijk voor de afhandeling van hun respectievelijke haven, versneld worden gerealiseerd mits prefinanciering vanuit Vlaanderen.

Op 2 juli 2008 heeft het Vlaams Parlement het decreet betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem goedgekeurd. Daarnaast nam de Vlaamse Regering op 21 mei 2008 een aantal beslissingen met

betrekking tot de procedure tot oprichting van een publiek-private samenwerking voor de luchthaven Antwerpen. Het ligt in de bedoeling om in 2009 met de nieuwe beheersvorm te starten en de aanleg van de noodzakelijke veiligheidsstrook in het verlengde van de startbaan van deze luchthaven mogelijk te maken.

Op 2 juli 2008 heeft het Vlaams Parlement het decreet betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem goedgekeurd. Dit decreet wordt in 2008 en 2009 verder geïmplementeerd, met de opmaak van het selectiedossier en het voeren van de onderhandelingen in het kader van de op te starten tenderprocedure.

Het is de bedoeling de beheersstructuur te verzelfstandigen en de beveiliging verder te verbeteren.

De minister overloopt de noodzakelijke investeringen in de regionale luchthavens.

In 2009 is de doelstelling om voor 95% van het autosnelwegennet een afgewerkt bermbeheersplan te hebben en in de praktijk te brengen. Milieuvriendelijk en natuurtechnisch beheer van de snelwegbermen staat daarbij voorop. In ditzelfde kader is het belangrijk om het gebruik van biociden terug te dringen tot maximaal nog 40% van de in onze opdracht uitgevoerde onderhoudswerken.

Belangrijke ontsnipperingswerken staan gepland in Postel en Wuustwezel, waar het voorziene ecoduct over de snelweg en de spoorweg een feit zal worden.

Tot slot nam de Vlaamse Regering een belangrijk bijkomend initiatief op het vlak van geluidwerende maatregelen. Enerzijds is er de uitvoering van de EU-richtlijn omgevingslawaai en anderzijds zijn er de vele klachten over lawaaioverlast. Ze voorziet daarom volgend jaar 20 miljoen euro voor het treffen van geluidwerende maatregelen.

Er worden laagwaterscenario's opgesteld. Sommige waterwegen kunnen op bepaalde ogenblikken onderhevig zijn aan watertekort. Wanneer dit het geval is, komen uiteraard ook de functies die deze waterwegen dienen te vervullen in het gedrang. Het vernieuwde en uitgebreide peil- en debietmeetnet op het Albertkanaal en de Kempische kanalen wordt in 2009 operationeel. Daarnaast wordt gestart met de bouw van

de pompinstallatie en waterkrachtcentrale op de sluizencomplexen van Ham en Olen.

Opmaak en bijsturing waterbeheersingsplannen. Het huidige modelinstrumentarium wordt blijvend geactualiseerd en ingezet bij de berekeningen van de verschillende waterbeheersingsplannen en bij het ontwerp en de optimalisatie van waterbeheersinginfrastructuur.

Interactie van alle vormen van waterrecreatie

De recreatieve en toeristische functies die de waterwegen en hun aanhorigheden kunnen vervullen in het kader van hun multifunctioneel karakter, vormen één van de belangrijkste speerpunten van het beleid inzake openbare werken.

Voor de recreatieve infrastructuur worden voor 2009 investeringen voorzien voor: het vernieuwen van veersteigers, de verdere verbetering van afmeervoorzieningen in en aan sluizen en beweegbare bruggen, de aanleg van uitstapplaatsen voor de kano-, kajak- en roeisport, het verbeteren van de toegankelijkheid van jachthavens en het herwaarderen en onderhouden van jaagpaden.

Een nieuwe fietsersbrug in Heffen (Zenne) zal een belangrijke missing link in het provinciale fietsroutenetwerk wegwerken. Langs het Zeekanaal zal het jaagpad te Humbeek worden heraangelegd.

Bescherming van het milieu en omgeving

Het vrijwaren van het landschap en/of het integreren van de waterweginfrastructuur in het landschap vormen een voortdurend aandachtspunt voor de waterwegbeheerders. Bij elk infrastructuurwerk met een landschappelijke impact wordt de Vlaamse Bouwmeester betrokken.

Energie uit waterkracht

Inspelend op de grote nood aan alternatieve energie mag niet voorbijgegaan worden aan de mogelijkheden die het opwekken van energie uit waterkracht aan sluizen en stuwen te bieden heeft.

De elektriciteitsproductie die gerealiseerd werd door de centrales op het kanaal Leuven-Dijle zal verder opgevolgd en geëvalueerd worden. Een MER voor het installeren van pompinstallaties en waterkracht-

centrales op de sluizencomplexen van het Albertkanaal werd in 2008 afgerond. Het MER geeft de randvoorwaarden aan waarbinnen het project kan worden gerealiseerd. De aanbestedingsdocumenten worden voorbereid.

Vismigratie

In het decreet Integraal Waterbeleid is de sanering van vismigratieknelpunten op de prioritaire bevaarbare waterlopen voorzien.

Verwacht wordt dat de visnevengeul op de Boven-schelde te Asper in 2009 operationeel wordt. Tevens zijn diverse infrastructuurprojecten gepland waarbij ook het technisch ontwerp van een vispassage wordt meegenomen met name op de Dender te Aalst en de Leie te Harelbeke. Glasaalmigratie is een belangrijk aandachtspunt onder andere ter hoogte van de Ganzenpoot op de IJzer wordt gezocht naar een oplossing.

Afbouw chemische bestrijdingsmiddelen

Voor het bereiken van de goede toestand van het milieu en in het bijzonder van het oppervlaktewater en van het grondwater is het beperken van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen een belangrijk instrument.

2. Algemene bespreking

2.1. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden

2.1.1. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux

Het valt de heer *Eloi Glorieux* op dat de beleidsbrief veel aandacht besteedt aan het creëren van nieuwe wegcapaciteit. Daaraan worden heel veel middelen besteed. De uitbouw van de logistieke sector is het grote economische streven van de regering. Het gaat daarenboven niet om duurzame logistieke ontwikkeling. Het bedrijventerrein Meise-Westrode in het kader van het START-plan wordt bijvoorbeeld aangelegd aan de A12, amper 1 kilometer verder ligt het zeekanaal Schelde-Brussel, waarin de minister nog dit jaar 76 miljoen euro investeert. Daarenboven plant de minister watergebonden bedrijventerreinen. Het is bijna een aberratie om een bij uitstek op logistiek gericht bedrijventerrein aan de A12 te plannen in plaats van aan het kanaal. Daarenboven meldt het MER-rapport dat het bedrijventerrein dagelijks meer dan 4000 extra vrachtwagens zal aantrekken. Tijdens

het drukste ochtendspitsuur zullen 340 vrachtwagens het bedrijventerrein oprijden en 120 het verlaten. De personenwagens van het personeel en de bezoekers zijn daar niet eens bij gerekend. Zelfs met slechts een ruimte van tien meter tussen elke vrachtwagen, zorgt dat voor een nieuwe file van 8,5 kilometer in één uur van de ochtendspits. Dat is het gevolg van één bedrijventerrein terwijl het START-plan tot doel heeft om veel meer van dergelijke bedrijventerreinen in de directe omgeving van de luchthaven in te plannen. Dat zal zorgen voor een exponentiële toename van het lawaai, het fijn stof, benzeen, CO₂-uitstoot enzovoort.

De regering beseft dat ze een mobiliteitsprobleem schept. Als oplossing zal ze de ring verbreden. Mobiliteitsexperts zeggen dat dergelijke verbreding het aanzuigeffect alleen maar zal vergroten. Ze hebben het dan alleen nog maar over het natuurlijke aanzuig-effect: mensen die overstappen van andere modi naar de wagen. Enkel door dat effect zal op drie jaar tijd 40 percent van dat extra beton opnieuw door auto's worden ingenomen. Op amper tien jaar tijd zal tot 90 percent van de extra wegcapaciteit ingenomen worden. Is dat wel een goede beleidskeuze? Is het niet beter de wegcapaciteit niet door nieuw beton, extra rijstroken, extra wegen en banen uit te breiden maar wel door een snelheidsverlaging? Dat vergroot het debiet van een weg. Een verlaging tot 100 kilometer is goed, een verlaging tot 80 kilometer per uur is idealer. Dat komt wel al dicht in de buurt van het blokrijden. Er zijn dus andere middelen die op een duurzamere manier de toegankelijkheid van de regio kunnen verbeteren. Anders gaat het binnenkort niet meer over Vlaanderen In Actie maar over Vlaanderen In Stijlstand.

Het START-plan heeft vier doelstellingen. De eerste is de luchthaven van Zaventem voort uitbouwen. Het langetermijnplan streeft ernaar om het aantal passagiers van de luchthaven van de huidige 15 miljoen uit te breiden naar 35 miljoen en om de vracht uit te breiden van de huidige 700.000 ton tot 1,2 miljoen ton. De regering plant de aanleg van een lowcost-terminal en verzet zich tegen het federale plan voor vliegtaks.

Een tweede doelstelling slaat op de hele regio die omgevormd moet worden tot de Flanders airport region. Daarvoor komen er 325 hectare nieuwe logistieke bedrijventerreinen bij. De helft daarvan is gelegen in een straal van vijf kilometer rond de luchthaven, de andere helft in de bredere Vlaamse rand rond Brussel.

De derde doelstelling heeft betrekking op de bereikbaarheid. Er zijn ook positieve maatregelen zoals

de dertien extra buslijnen naar de luchthavenregio. Megalomane projecten zoals de verbreding van de noordelijke ring rond Brussel, zullen de mobiliteit niet verbeteren, maar er wel voor zorgen dat de files even lang zijn als vandaag, maar dan gespreid over twee keer zo veel rijstroken.

De vierde doelstelling is de leefomgeving verbeteren. Het lid merkt weinig concrete projecten ter verwezenlijking daarvan. Hij vraagt zich af of de doelstelling er niet voor de schone schijn bijgezet is. Wat zal de minister doen om leef- en woonomstandigheden van de regio, die gebukt gaat onder een immense overlast van geluid, drukte, files, te verbeteren? Wat zullen de effecten zijn van het START-plan op de leefomgeving? Het is absoluut noodzakelijk om die eerst in te schatten vooraleer voort te gaan met dergelijke megalomane projecten.

Tegen 2008 zou de helft van alle gevaarlijke punten weggewerkt worden. Wanneer zullen alle gevaarlijke punten verdwenen zijn?

Nederland plant grootse projecten om de effecten van de klimaatopwarming te beperken maar ook te bolwerken. Zelfs van een minieme stijging van de zeespiegel zal een belangrijk deel van de kust te lijden hebben. Biedt het Sigmaplan voldoende bescherming? Anticipeert het voldoende op de verwachte effecten van de klimaatwijziging?

De minister zal 20 miljoen euro investeren in geluidswerende maatregelen. Kan de minister een lijst geven van die maatregelen en de plaats waar ze zullen worden toegepast?

Het lid betreurt het dat de regering niet onmiddellijk voluit gaat voor de slimme kilometerheffing, niet alleen voor vrachtwagens maar ook voor personenwagens. Alle mobiliteitsexperts, ook de Minaraad, zijn het erover eens dat het de meest efficiënte, duurzame maar ook het meest sociale heffingssysteem is.

2.1.2. Tussenkomst van de heer Joris Vandenbroucke

De heer Joris Vandenbroucke is een grote voorstander van dynamisch verkeersbeheer. Dat zou tal van problemen oplossen onder meer de wirwar van snelheidsregimes op verkeerswisselaars en ringwegen. Is het de bedoeling om de komende drie jaar op de volledige as Brussel-Gent en de as Gent-Antwerpen portieken voor dynamische borden te plaatsen?

Wat het incidentmanagement betreft, zijn er calamiteitenroutes, een algemeen organisatieplan, FAST-interventieteams. Wat heeft dat tot nog toe opgeleverd? Heeft de minister gegevens over de gemiddelde interventiesnelheid of de gemiddelde duur van capaciteitsverlies ten gevolge van incidenten?

Het verheugt het lid dat de minister reistijdinformatie wil veralgemenen en verspreiden via de variabele tekstborden en de website van het verkeerscentrum. Hoe wordt het proefproject op de E17 geëvalueerd?

De passage over dynamische wegmarkering (pagina 12) gaat eigenlijk over de spitsstroken. Er zal werk gemaakt worden van een onderzoek naar de technische en economische aspecten. De evolutie van projecten in het buitenland zal worden opgevolgd. Hoe is gevolg gegeven aan de motie? In de beleidsbrief is er voornamelijk sprake van studies. Zal de minister een proefproject starten met spitsstroken zoals de motie vraagt?

Op de E314 wordt de parking in Rotselaar gebruikt als een extra rijstrook. Asociale weggebruikers gebruiken de parking om de file te verlaten, over de parking te razen en dan 150 meter verder terug in te voegen. Dat is niet alleen asociaal maar ook gevaarlijk voor de mensen die zich op de parking bevinden. Het lid stelde hetzelfde fenomeen vast op de E40 tussen Heverlee en Sterrebeek. Kan de toegang van de parkings niet op zo'n manier aangelegd worden dat dergelijk misbruik onmogelijk wordt?

Over de nevenbedrijven zijn er een aantal persartikelen verschenen. Het ging over sociale wantoestanden bij het beheer van sanitaire inrichtingen. Wordt dat gecontroleerd?

Er worden nieuwe detectiesystemen, onder meer van bumperkleven, getest. Bumperkleven staat op één in de Nederlandse ergernis-top-10 van weggebruikers. Maakt het systeem het mogelijk om bumperkleven automatisch te detecteren en leiden vaststellingen automatisch tot pv's en boetes? Waar is het systeem geplaatst?

Zijn fractie is voorstander van trajectcontrole. Op welke plaatsen zal de minister die installeren?

De onderwerpen van de zes campagnes zijn relevant. Het lid vindt het echter niet nodig ze te bekleden met een leuke verpakking. Hij vindt de campagnes goed

maar de titels veel minder. De huidige campagne heeft de naam 'Word weer mens'. Er is zelfs een website voor gemaakt. Het lid stelt vragen bij de kwaliteit van de website. Hoeveel mensen bezoeken die website? Op de website is het mogelijk om door te klikken naar Youtube-filmpjes onder andere over ritsen en zwerfvuil. Het filmpje over zwerfvuil staat al vier maanden op Youtube en is amper 500 keer bezocht. De website wordt gemaakt door een reclamebureau en kost allicht best veel geld. Het lid is niet zeker van de relevantie en het effect ervan.

Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid heeft dan ook een website www.ikbenvoor.be. De thema's die ze behandelen, zijn verwant met de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. Uiteindelijk werkt dat allemaal contraproductief.

Over het coördinatiepunt Wegenwerken zegt de minister dat zowel het vrijblijvende karakter van aanmelding van de geplande werkzaamheden als de niet-afdwingbare rol van de coördinatoren ervoor zorgen dat het project nog niet ten volle werkt. Hoe stuurt de minister die problemen bij? Worden gemeentewerken nu systematisch opgenomen in de conflictanalyse of niet?

Minister Van Mechelen heeft enkele maanden geleden de alarmbel geluid voor de financiering van de Oosterweelverbinding. Hij zegt dat de banken het project niet willen financieren. Hoe zit het dan met de projecten die gefinancierd worden door VIA-Invest? Zijn er ook daar problemen om financieringspartners te vinden? De Vlaamse Wegenbouwers (VlaWeBo) zijn daar ongerust over.

Een implementatievoorstel over de kilometerheffing voor vrachtwagens zal aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) worden voorgelegd. Wanneer zal dat gebeuren? Teken de contouren voor een gezamenlijk Benelux-systeem zich af? Hoe ver staat het overleg tussen de gewesten en met Nederland en Luxemburg?

In opvolging van de motie over de E313 is er een tactische studie rond knelpuntenmaatregelen en scenario's gepland voor eind 2008. Kan die timing gehandhaafd worden? Zal de grotere gebiedsstudie eind 2008 worden opgeleverd zodat het parlement er deze regeerperiode nog over kan debatteren?

In een recente motie vraagt het parlement om jaarlijks te rapporteren over het investeringsprogramma van de wegen en de efficiëntie en de doelmatigheid van AWW te toetsen aan de uitvoering van de

beheersovereenkomst na één jaar met inbegrip van de evaluatie van de uitvoering van de aanbevelingen van het Rekenhof. De beheersovereenkomst met AWW is afgesloten op 25 maart 2008. Kan de minister zich engageren om de beheersovereenkomst nog deze regeerperiode te toetsen en daarover verslag uit te brengen bij het parlement?

2.1.3. Tussenkomen van de heer Jan Peumans

De heer Jan Peumans merkt op dat de oppositie thans goed vertegenwoordigd is met drie leden, de meerderheid veel minder met één parlements lid. Volgens het lid laat de leesbaarheid van de beleidsbrief te wensen over. Er wordt geen verband gelegd met de beleidsbrief Mobiliteit en evenmin met de beleidsbrief Havens. Het lid mist een integrale benadering van de functie van de investeringen voor de mobiliteit, maar ook voor milieu en natuur en voor ruimtelijke ordening. Het woord Mobiliteitsplan Vlaanderen komt zelfs bijna niet voor in deze beleidsbrief.

Het eerste deel van de vragen handelt over pps Het lid vraagt een overzicht van de keren dat de lijst van de missing links veranderd is. De bovengrens van de projecten bedraagt 600 miljoen. Aan dat bedrag is ook de beschikbaarheidsvergoeding gekoppeld. Alleen al de noord-zuidverbinding Limburg wordt geraamd op 400 miljoen euro. Zal men werken schrappen om onder de bovengrens te blijven? Of zal men de beschikbaarheidsvergoeding aanpassen? Minister Peeters heeft altijd gezegd dat het plafond bepaald wordt door de beschikbaarheidsvergoeding. Ook de tijdsplanning is al vaak bijgesteld.

Voor een bepaald project kost de dienstverlening van een communicatiebureau 720.000 euro. Als dat voor alle projecten evenveel zou bedragen, komt dat op een totaal van 28 miljoen euro. Hoe wordt bepaald of er voor een project al dan niet een communicatiebureau ingehuurd wordt? Wat is de omvattende visie over de communicatie van de missing links? Waar kan het lid alle informatie vinden over bijvoorbeeld de noord-zuidverbinding, over de randweg-zuid in Brugge, over de omleiding in Ronse enzovoort. De communicatie van het departement is totaal waardeloos. Ingenieurs kennen daar niets van, ze zijn er niet voor opgeleid. De mededelingen over de beslissingen van de Vlaamse Regering zijn evenmin van enige waarde. Het lid heeft daarover al gemaild met de organisatie maar die antwoordt niet.

Het dynamische verkeersmanagement zou eventueel via alternatieve financiering gerealiseerd worden.

Dat is een goede optie. Hoe ziet men dat? Wat is de hoogte van de investeringen? Waar wil men dynamisch verkeersmanagement installeren?

Het lid vraagt de stand van zaken van incidentmanagement. Hij heeft de indruk dat op dat vlak nog bijna niets gebeurd is. Hij heeft het daarbij niet over FAST. Ook het federale niveau heeft heel wat plannen geuit, zonder dat er veel van terecht kwam. Zijn de files ten gevolge van incidenten gedaald?

De minister plant acht calamiteitenroutes in Limburg, nochtans zijn de mobiliteitsproblemen daar het kleinst. Het systeem bestaat al 20 jaar in Duitsland. Alle straffe uitspraken van de voorgangers van de minister ten spijt, is er in Vlaanderen nog geen enkele calamiteitenroute uitgestippeld.

Wat zijn de effecten van de maatregelen voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer en het autoverkeer? Hij nodigt de betrokkenen uit om te leren uit het goede voorbeeld van de verkeerstech-nische dienst te Maastricht. Welke beleidsvisie ligt er ten grondslag aan het doorstromingsbeleid? Het lid heeft nog niets gemerkt van slimme verkeerslichten, vooral 's nachts is het hinderlijk lang te moeten wachten aan een verkeerslicht terwijl er bijna geen verkeer is.

Wat zijn de resultaten van de projecten voor een betere doorstroming? Een project gaat over de Grote Steenweg in Antwerpen, dus van Mortsels naar het centrum van Antwerpen. Twintig jaar geleden was er daar ook al dergelijk project. Het andere project wordt in Leuven gepland.

Het lid roept de minister op om nogmaals te onderzoeken of alternatieve financiering mogelijk is voor het onderhoud van de wegen en dan vooral de snelwegen. Het Waalse Gewest onderhoudt de E414 via Sofico (Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures). De kredieten voor het onderhoud zijn opgetrokken. Welk deel van de middelen gaat naar het normale structureel onderhoud en welk deel is bedoeld om de achterstand in het structureel onderhoud in te halen? Het lid wijst op de slechte kwaliteit van sommige wegen en de spoorvorming. Door de toename van het vrachtverkeer verslechtert de situatie nog.

De heer Peumans klaagt de slechte toestand van de parkings langs de autosnelwegen aan. Het gaat daarbij niet alleen over het onderhoud maar ook over de

netheid. Het is in ieder geval ook een kwestie van mentaliteit maar het lid heeft de ervaring dat als vuilnisbakken vaak geleegd worden, er minder zwerfvuil is. Er is een kwaliteitslogo voor parkings. Hoe is de evolutie daarvan? Waarom verslechtert de toestand van sommige parkings? Wordt er onvoldoende toezicht gehouden? Er is toch een dienst Nevenbedrijven?

Het lid vraagt de minister om het Duitse systeem voor het onderhoud van de toiletten te bestuderen. Controleert de dienst Nevenbedrijven de werkomstandigheden van de werknemers van onderhoudsbedrijven?

Van de twintig doortochten die in 2008 gerealiseerd worden, liggen er elf in West-Vlaanderen. Vijf of zes doortochten liggen zelfs in Kortrijk. De minister zegt dat de doortochten geselecteerd worden op grond van een objectieve behoefteanalyse. Hoe zijn de projecten getoetst aan die analyse?

De projecten voor doortochten en de gevaarlijke punten worden daarenboven schandalig duur gemaakt. In Limburg bijvoorbeeld kost het veiliger maken van een kruispunt 2 tot 3 miljoen euro. Voor veertig kruispunten is dat 120 miljoen euro. Kan de minister een overzicht geven van de gemiddelde kostprijs van de doortochten en de gevaarlijke punten? Een van de voorgangers van de minister heeft gezegd dat alle 800 zwarte punten binnen de vijf jaar zouden weggewerkt zijn. Uiteindelijk is er slechts 48 percent uitgevoerd.

Het beleid legt sterk de nadruk op de doorstroming op autosnelwegen. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de investeringen van De Lijn. Wat is de kostprijs van de ontsnippering van de natuur in Postel en Wuu-stwezel? Wat kost de ontsnippering voor de noord-zuidverbinding in de Kempen en in Limburg?

Waarom breidt de minister de project-MER van de omleiding van de noord-zuidverbinding Limburg niet uit tot de doortochten? Heel wat parlementsleden en ministers hebben steeds de keuze van de doortochten verdedigd. Nu neemt de minister een totaal tegenovergestelde beslissing. Hij dankt de minister voor de brief over het juridische advies. De minister heeft snel een beslissing genomen waarvan het lid vermoedt dat ze spijt zal krijgen. Allicht zal dat pas over twee jaar of zo blijken. Dan moet er alsnog een project-MER van de doortochten komen. Dat staat dan nog los van de afweging of de juiste beslissing genomen is. De huidige plan-MER en de spreker opteren voor de doortochten.

De spreker begrijpt niet waarom de minister werkt aan een voorontwerp van decreet over de rooilijnen terwijl minister Van Mechelen gezegd heeft dat het perfect past in het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening.

De waterwegen. In de beleidsnota staat dat het beleid voor het Albertkanaal planmatig verdergaat. Is het mogelijk om dat plan in te kijken? Er is nu al jarenlang sprake van aanpassingswerken aan de bruggen. Daarvoor zou alternatieve financiering gezocht worden. Nu heeft men enkel een brug van 27 miljoen euro in Vroenhoven. De bouwmeester heeft een groot gat in zijn hand, een brug die geraamd werd op 16 miljoen euro kost uiteindelijk 27 miljoen euro. Met dat geld was het mogelijk om tien bruggen op het Albertkanaal te verhogen, een investering die veel noodzakelijker is. De problemen in Vroenhoven waren perfect op een andere manier op te lossen.

Wat is de visie van Wallonië over het project Seine-Schelde? Het Waalse Gewest zal bijvoorbeeld in de stad Ternaaien een vierde sluis bouwen. Dergelijke ingrepen hebben invloed op de Vlaamse investeringen.

Welk studiewerk zal er nog verricht worden over het project Seine-Schelde-West? Hoe zit het met de hydrologische studie? Hoe zit het met de verzilting en met de laagwaterstand? Als de historische lage waterstand van 1976 zich opnieuw voordoet, zal de bevaarbaarheid van het Albertkanaal in het gedrang komen. Het waterbouwkundig laboratorium in Borgerhout heeft daar een goede visie over.

Het lid zou graag het volledige overzicht krijgen over hoe de gebiedsvisie opgesteld wordt. Wie voert welke studies uit? Wat is het doel van de studies en wanneer zullen ze klaar zijn? De minister wil in 2009 een beslissing nemen over de Seine-Schelde-West. Hoe verloopt de samenwerking met Frankrijk? Er zijn tal van deelprojecten. Wat is de omvattende visie over het volledige traject op het gebied van brughoogte, diepgang enzovoort? Daarbij moet rekening gehouden worden met de complementariteit van de havens. Doelstelling vijf van het project handelt over het vrijwaren van de landschappelijke waarde. Het lid vindt de volgende zin mooi: “Het vrijwaren van het landschap en/of het integreren van de waterweginfrastructuur in het landschap vormen een voortdurend aandachtspunt voor de waterwegbeheerders.”

Horizon 2013. De heren Portugaels en Clinckers, de topambtenaren van de waterwegbeheerders hebben een zeer goede nota geschreven over de situatie van

de binnenvaart. Ze zeggen dat het optimaal functioneren van het waterwegennet hinder ondervindt van een aantal knelpunten en tekortkomingen op vlak van infrastructuur die de continuïteit en de betrouwbaarheid van de binnenvaart als transportmodus schaden. Het lid vraagt de minister of er al nagedacht is over alternatieve financiering om de problemen op te lossen. De gedelegeerde bestuurders sommen een achttal knelpunten op waaronder onvoldoende of achterstallig onderhoud dat de vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer hindert en soms bij ernstige schade zelfs stremt. Dat schaadt de continuïteit en de betrouwbaarheid. Ze klagen ook over onvoldoende diepgang door het niet-tijdig uitvoeren van baggerwerken. Dat schaadt het economisch rendabele varen. Ze hebben het ook over infrastructurele knelpunten omdat de waterweg nog niet is uitgebouwd volgens de klasse waartoe hij behoort. Het lid geeft het voorbeeld van het Albertkanaal.

De nota heeft het ook over onvoldoende brughoogte als gevolg van de explosieve ontwikkeling van het containervervoer. Is het niet beter de bestaande kanalen en andere waterwegen af te werken vooraleer er nieuwe te plannen? Voorts zijn er capaciteitsproblemen ten gevolge van het toegenomen scheepvaartverkeer en de groei die in de komende jaren mag worden verwacht. Het ontbreken van goed aangelegde rust- en aanlegplaatsen is een volgend probleem. De scheepvaartbegeleiding en in het bijzonder de scheepvaartsturing die voor een vlot en veilig verkeer moeten zorgen en die bij het ontbreken ervan, zeker gelet op het toenemende scheepvaartverkeer, tot een knelpunt kan leiden. Het Vlaamse waterwegenpatrimonium exclusief de havens wordt geraamd op 5,25 miljard euro. Met 2,5 percent zou het jaarlijkse onderhoudskrediet 137,5 miljoen euro dienen te bedragen.

Wat zal de minister aanvangen met de nota van de twee gedelegeerde bestuurders van de waterwegen? De budgetten zijn beperkt, het beleid is heel creatief op het gebied van wegen maar waarom onderzoekt het de alternatieve financiering voor de waterwegen niet? Het volstaat immers niet om een paar bruggen van het Albertkanaal te verhogen zodat de schepen alleen op dat stuk vier lagen containers kunnen vervoeren. Is het mogelijk een tussentijdse evaluatie van de estuaire vaart te krijgen? Het magazine Shortsea Shipping meldt dat door de estuaire vaart een aantal treinritten uitgespaard worden. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Het lid klaagt aan dat de federale regering 200 miljoen euro voor de realisatie van het gewestelijke

expresnet rond Brussel schraapt. De minister hoopt betrokken te worden bij het volgende investeringsprogramma van de NMBS. Op pagina 76 van de beleidsbrief staat dat er thans een periodieke rapportering plaatsvindt van de projecten waarbij de drie gewesten in het bijzonder betrokken zijn, zoals de realisatie van de infrastructuur voor het gewestelijke expresnet rond Brussel, en de projecten waarvoor het Vlaamse Gewest een financiële tussenkomst verleent. De opvolging en de rapportering inzake de uitvoering van de investeringen met financiële tussenkomst van het Vlaamse Gewest is geregeld in de betrokken overeenkomsten zelf. Via ambtelijk overleg wordt informatie bekomen over het lopende jaarprogramma voor investeringen van de NMBS-groep door middel van projectfiches en verzamelfiches alsmede de verzamelde statistieken van de reizigerstelling die elk jaar in oktober gehouden worden. Wat is het resultaat van de periodieke rapportering en de reizigerstelling die de NMBS in oktober gehouden heeft? Kan de minister meer informatie geven over het lopende jaarprogramma? De 60/40-verhouding is onrechtvaardig voor Vlaanderen en de vraag is welke initiatieven de minister wil nemen om daar verandering in te brengen.

Welke maatregelen denkt de Vlaamse Regering te nemen tegen de effecten van de stijgende zeespiegel? Welke visie heeft ze behalve het Sigmaplan?

Welk gevolg heeft de administratie gegeven aan de rapporten die het Rekenhof tussen 2004 en 2008 neergelegd heeft, onder andere over het Deurganckdok, over de verrekeningen? Uit een recente gedachteswisseling is gebleken dat de administratie nog niets gedaan heeft met de aanbevelingen van het Rekenhof over de schadedossiers die dateren van 2003.

De interne audit heeft drie dingen onderzocht: de buitenpost Gentbrugge, de brug van Vilvoorde, het corruptiedossier in de provincie Limburg. Wat is er gebeurd met de resultaten van de doorlichtingen?

2.1.4. Tussenkomst van de heer Rudi Daems

De heer *Rudi Daems* wijst erop dat Groen! het wegwerken van een aantal missing links verantwoord vindt, onder meer in Lummen en de R4 in Gent. Sommige zouden verantwoord geweest zijn als ze oordeelkundig ingeplant waren, bijvoorbeeld de twee noord-zuidverbindingen. De minister mag dan ont-snipperen in Postel en Wuustwezel. Als de twee tracés gerealiseerd worden, versnipperd ze in de Kempen en in Limburg. De spreker is al een tijdje op zoek naar

de beslissingsfiche van de Vlaamse Regering over de noord-zuidverbinding Limburg. Blijkbaar is die er niet. Is het toeval dat de minister het voor de noord-zuidverbinding Kempen heeft over een beslissing en over de noord-zuidverbinding Limburg over afspraken? Is het mogelijk de maatschappelijke kosten-batenanalyse van die verbindingen in te kijken?

De *minister* repliceert dat die op de website beschikbaar is

Vorige week vrijdag heeft de Vlaamse Regering een principebeslissing genomen om de MER-wetgeving met betrekking tot infrastructuur te optimaliseren. Wat houdt dat concreet in, vraagt de heer *Rudi Daems*? Een MER geeft belangrijke informatie voor de besluitvorming.

Het is duidelijk dat de zes missing links in VIA-Invest onmogelijk kunnen worden gerealiseerd met de huidige budgetten. In de beleidsbrief staat dat de middelen van VIA-Invest in 2008 verhogen met 18 miljoen euro. Ook dat bedrag zal niet volstaan. Waarvoor is de verhoging precies bestemd?

Het Havenbedrijf Antwerpen deelde vandaag mee dat het naast een tweede getijdendok op Linkeroever ook op zoek is naar logistieke verlengstukken van de haven van Antwerpen. Ze hebben daarvoor locaties naast de E313, naast de E17, aan de Leien, op het knooppunt van de A12 en de N16 op het oog. Heeft het Havenbedrijf daarover overlegd met de minister? Wat is haar standpunt daarover?

Wanneer zullen de bruggen op het Albertkanaal verhoogd worden? Het lid meende begrepen te hebben dat de realisatie gepland is tegen 2020. Hij denkt dat er niet zo lang kan gewacht worden gezien de mobiliteitsproblemen op de as Antwerpen - Luik. Hoever staat de moederstudie van de situatie rond de E313? De resultaten ervan zijn nodig om te bepalen of logistieke uitbreidingen aan de E313 in Wommelgem of aan de luchthaven van Deurne wel verantwoord zijn.

De kredietcrisis brengt een aantal pps-projecten in het gedrang. Hoe staat het met de pps-constructies voor de regionale luchthavens?

Welke beleidsmaatregelen zullen uitgevoerd worden met de 20 miljoen euro extra voor het Limburgplan?

Het proefproject over de supertrucks is nog niet gestart. Kan de minister bevestigen dat de supertrucks geschrapt zijn uit haar plannen?

In het onderdeel over de multifunctionaliteit is er sprake van geluidswerende maatregelen. Over welke

maatregelen gaat het? Gelden ze enkel rond autosnelwegen of ook rond spoorwegen, luchthavens en andere geluidsproducerende infrastructuur?

Door de klimaatveranderingen is het nodig om hoogwaterscenario's te hebben, ook voor gebieden die buiten het Sigmaplan vallen.

Het lid wijst op de secundaire toepassingen bij openbare werken. Die hebben te maken met de behoeften aan grind en andere primaire delfstoffen en aan stortplaatsen.

2.2. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden

2.2.1. Antwoorden van de minister

De minister verklaart dat zij een zeer uitvoerig antwoord voorbereid heeft en dat er een indicatief meerjarenprogramma Wegen zal verstrekt worden aan de leden van deze commissie.

In januari 2009 komt er sowieso een herziening van dit indicatief meerjarenprogramma met eventuele herschuivingen omdat er een aantal aanbestedingen lopen die maken dat een aantal werken zeker gegund worden.

De minister heeft de vragen gebundeld in een aantal rubrieken per beleidsdomein.

1. Vragen met betrekking tot het beleidsdomein Wegen

Vragen over *missing links* algemeen

Wat is de impact van de kredietcrisis op de financiering van de VIA-Investprojecten?

Op dit moment moeten er geen VIA-Investprojecten worden afgesloten met financiering. Het eerstvolgende project dat moet afgesloten worden is de Kempense Noord-Zuid (gerealiseerd via een DBM + F formule – Design, Build, Maintain + Finance). VIA-Invest plant dat in het vierde kwartaal van 2009 zal gestart worden met concrete onderhandelingen over de financiering om dit te kunnen 'closen' in het tweede kwartaal van 2010. De noodzakelijke financiering heeft een ordegrootte van 100 miljoen euro. Voor deze ordegrootte worden vooralsnog geen onoverkomelijke financieringsproblemen voorzien.

Men moet aannemen dat de volgende VIA-Invest projecten qua financiering niet meer zo goedkoop zullen kunnen gefinancierd worden als VIA-Zaventem. Echter het afsluiten van het project Liefkenshoek Spoortunnel bewijst dat het voor infrastructuurprojecten gefinancierd op basis van beschikbaarheidsvergoeding nog altijd mogelijk is financiering onder goede voorwaarden aan te trekken. Het feit dat de projecten van VIA-Invest geen hele grote projecten zijn, maar integendeel duidelijk afgebakende beheersbare projecten, maakt dat het makkelijker is de financiering rond te krijgen. Ook aanbestedingsformule DBM + F waarbij de financiering afzonderlijk wordt aangetrokken leidt tot lage biedkosten voor de financiers, maximale concurrentie en dus ook een optimale prijszetting.

Zullen de zes missing links van VIA-Invest met het kapitaal van 600 miljoen kunnen worden gefinancierd? Het kapitaal van VIA-Invest werd in 2008 met 18,1 miljoen euro verhoogd. Waarvoor zal dit extra kapitaal worden aangewend?

In de oorspronkelijke nota betreffende VIA-Invest zoals geformuleerd in het document VR/2005/25.11/DOC.1055Bis werd een ruwe raming gemaakt van de investeringsmiddelen die VIA-Invest nodig heeft om te kunnen investeren in de verschillende op te richten SPV's (Special Purpose Vehicle). Deze ruwe raming stelde dat het bedrag kon variëren tussen de 15 en 33 miljoen euro met een meest vermoedelijk bedrag tussen de 20 en 25 miljoen euro. Op basis van deze nota werd 25 miljoen euro gereserveerd die inmiddels reeds als kapitaal werd ingebracht in VIA-Invest.

Oorspronkelijk werd voor de samenwerking Via-Invest, PMV (ParticipatieMaatschappij Vlaanderen), Vlaamse Gewest uitgegaan van het feit dat de technische studiekosten (voor ruimtelijke planning, milieueffectenrapportering, referentieontwerp en opmaak van het technische lastenboek) zouden gedragen worden door het Vlaamse Gewest.

Omdat echter onvoldoende middelen beschikbaar waren op de reguliere begroting voor het uitvoeren van de noodzakelijke technische studies werd in overleg beslist om een deel van de technische studiekosten ten laste te leggen van VIA-Invest.

Het betreft onder meer de studies voor de R4 te Gent, de AX te Brugge en de Noord-Zuidverbinding in Limburg voor een totaal bedrag van ongeveer 11 miljoen euro.

Daarnaast draagt VIA-Invest ook nog de kosten voor de opmaak van de standaarden (standaard DBFM- en DBM-contracten, een standaard financieel model voor de optimalisatie van de financiering van de individuele projecten, een standaard voor het technische bestek en de output-specificaties) en de kosten voor het voeren van de onderhandelingsprocedures (juridisch, financieel, verzekerings- en technisch advies).

Op het moment dat de beslissing werd genomen om de technische studiekosten voor de verschillende projecten ten laste te nemen, is dan ook door de raad van bestuur van VIA-Invest aan de aandeelhouders de vraag gesteld om een kapitaalverhoging te voorzien die rekening houdt met al de kosten die VIA-Invest ten laste neemt. Daarom werd in de begroting 2008 een bedrag van 18 miljoen euro voor een bijkomende kapitaalverhoging in VIA-Invest voorzien.

Hoe vaak werd de lijst van de missing links die VIA-Invest zou realiseren aangepast? Hoe evolueerden de budgetramingen voor deze projecten? Zal de voorziene beschikbaarheidsvergoeding volstaan? Hoe evolueerde de timing van deze projecten? Op basis van welke criteria wordt bij de VIA-Investprojecten bepaald of de communicatie al dan niet uitbesteed wordt? Waar is informatie te vinden over de verschillende VIA-Investprojecten.

De lijst met missing links die VIA-Invest zou realiseren, is tweemaal aangepast. In haar beslissing van 25 november 2005 heeft de Vlaamse Regering het project 'Ontdubbeling van de Scheldebrug inclusief renovatie van de bestaande brug en herinrichting van de onderliggende kaaien, op de N16 te Temse (project Scheldebrug Temse)' opgenomen in de lijst van prioritair aan te leggen missing links via alternatieve financiering. Op 31 maart 2006 werd het project Scheldebrug Temse uit de lijst van via pps te financieren projecten verwijderd en vervangen door het project Netebrug te Duffel. Het project Scheldebrug Temse wordt immers gefinancierd via de reguliere begroting. Op 23 maart 2007 werd het project Netebrug te Duffel in de lijst met pps-projecten uiteindelijk vervangen door de aanleg van de omleiding van Ronse in de N60 op basis van een beslissing van de Vlaamse Regering.

De budgetramingen voor de verschillende pps-projecten zijn initiëel aan de veilige kant geraamd. Toch zijn deze ramingen gestegen op basis van de uitwerking van compenserende en/of milderende maatregelen voortkomend uit de verschillende wettelijk opgelegde procedures. Zo hebben bepaalde milderende maatregelen tot gevolg dat bijkomende kunstwerken dienden

opgenomen te worden in de projecten wat kostenverhogend werkt. Deze maatregelen konden bij aanvang, met andere woorden voor de start van de verschillende procedures, onmogelijk worden voorzien.

De minister is er daarbij zeker van dat de voorziene 600 miljoen en bijhorende beschikbaarheidsvergoedingen niet zullen volstaan voor de realisatie van de opgelijste pps-projecten gezien de stijging van de ramingen. Wel volstaan de 60 miljoen beschikbaarheidsvergoedingen op dit ogenblik wel om de projecten, die ver genoeg gevorderd zijn om naar onderhandelingsfase te gaan, te realiseren. Het spreekt voor zich dat de Vlaamse Regering, indien de beschikbaarheidsvergoedingen niet volstaan, zich zal dienen uit te spreken over al dan niet bijkomende beschikbaarheidsvergoedingen.

De timing van de projecten loopt vaak uit in functie van de opgelegde wettelijke termijnen van de noodzakelijke procedures in het voorbereidingstraject (o.a. MER, GRUP, PAC – provinciale auditcommissies, ont-eigeningen). Bovendien is het ook algemeen geweten dat de gunningsprocedure voor een pps-project meer tijd in beslag neemt dan een klassieke aanbesteding. Het voordeel is echter dat men op het moment van gunning een all-in contract heeft, waarbij alle risico's geïdentificeerd en gealloceerd zijn, zodat mag aangenomen worden dat vanaf dat moment de projecten beter beheerst worden, zowel naar kostprijs als naar planning toe. Dit wordt internationaal in alle analyses overduidelijk bevestigd. Een ander voordeel is budgettair. pps-projecten kunnen op een kortere periode gefinancierd worden. De projecten dienen niet budgettair gespreid te worden over meerdere begrotingsjaren.

VIA-Invest heeft nog geen communicatie opgestart of uitbesteed voor de pps-projecten.

Voor de NZ-Limburg werd door AWW (Agentschap Wegen en Verkeer) een omkaderde communicatie-opdracht aanbesteed in 2006 die zowel strategische begeleiding bevat als communicatie naar het grote publiek. Er werd gekozen om deze opdracht afzonderlijk aan te besteden in plaats van op te nemen in de studieopdracht. Het doel is het verhogen van het draagvlak.

Via de fiches 'alternatieve financiering' in het kader van de zesmaandelijksse rapportering aan het Vlaams Parlement wordt de informatie over de projecten ter beschikking gesteld. Meer informatie (bv. d.m.v. pers-

berichten) zal zoals steeds worden vrijgegeven na een beslissing hierover binnen de Vlaamse Regering.

De antwoorden op de vragen van de heer Glorieux over START worden gebundeld in bijlage 4 bij dit verslag.

Vragen over Noord- Zuid Limburg

Nam de Vlaamse Regering een beslissing m.b.t. het tracé van de Noord-Zuid in Limburg?

Op 3 oktober 2008 heeft minister Crevits het hele dossier, bestaande uit de goedgekeurde plan MER en de MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse), ter bespreking voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Deze bespreking heeft geleid tot een aantal afspraken die haar toelieten om binnen haar bevoegdheden een gedragen beslissing te nemen. Deze beslissing werd geformaliseerd in een schrijven aan het Agentschap Wegen en Verkeer en aan collega Dirk Van Mechelen. De minister engageert zich om beide brieven aan de commissie te bezorgen (ze worden opgenomen als bijlage 5a en 5b).

Wat is de kostprijs van de versnippering ten gevolge van de Noord-Zuidverbinding in Limburg?

Wellicht wordt de kostprijs van de ontsnippering bedoeld, welke voor het omleidingstracé de kostprijs is van alle milderende maatregelen nodig om deze versnippering tegen te gaan. Deze wordt op dit ogenblik geraamd op ongeveer 40 miljoen euro. Dit bedrag omvat zowel de hiertoe vereiste grondverwerving als infrastructurele ingrepen (bv. geluidswerende maatregelen, ecoducten) en zit vervat in de totale kostprijs voor het omleidingstracé.

Waarom wordt er voor het doortochtalternatief voor de Noord-Zuidverbinding in Limburg ook geen project-MER gemaakt? Zo kan, indien het omleidingsalternatief toch niet zou kunnen worden gerealiseerd, toch snel het doortochtalternatief worden gerealiseerd.

Uit het plan-MER bleek dat zowel het uiteindelijk weerhouden doortocht- als het omleidingstracé haalbaar zijn en tot een niveau van niet-significantie kunnen worden herleid, mits het nemen van de nodige flankerende maatregelen. De keuze werd uiteindelijk mede gemaakt op basis van de conclusies van de MKBA.

De weg en zijn capaciteit optimaal benutten en veilig herinrichten

Worden de mogelijkheden van een alternatieve financiering voor het onderhoud van de autosnelwegen onderzocht?

Momenteel liggen er een aantal investeringsprojecten op tafel waarbij er een pps-constructie opgezet wordt. Dit moet toelaten om de investeringen in missing links te versnellen. Aan dit investeringsverhaal is ook een onderhoudsverhaal verbonden. Hierdoor kunnen private partners verschillende mogelijkheden afwegen gaande van een hoge(re) investeringskost in combinatie met een lage(re) onderhoudskost tot een lage(re) investeringskost en een hoge(re) onderhoudskost. Wanneer het onderhoud van een bestaande weg volledig in concessie wordt gegeven schept dit grote onzekerheden voor de private partner onder andere met betrekking tot de resterende levensduur van de wegen. Het alternatief financieren van het onderhoud van de snelwegen is bovendien moeilijk in te passen binnen de organisatie van het Agentschap Wegen en Verkeer en daarom op korte termijn minder aangewezen.

Het uitbesteden van het onderhoud van de snelwegen via alternatieve financiering zou er voor zorgen dat een belangrijk deel van het patrimonium van de Vlaamse wegen voor lange tijd uit handen zou worden gegeven.

Wat is de verhouding tussen gewoon onderhoud en achterstallig onderhoud?

Als men het heeft over wegenonderhoud kan een opsplitsing gemaakt worden in gewoon onderhoud en structureel onderhoud, dat zelf dan weer verder opgesplitst wordt in het 'normaal structureel onderhoud' en het 'achterstallig structureel onderhoud'. Het gewone onderhoud is het onderhoud dat nodig is voor het goed beheer voor de weg. Dit gaat om kleinere ingrepen zoals putten vullen en scheuren dichtten tot het vervangen van een top laag op kleinere wegvakken. Door voldoende gewoon onderhoud te voorzien op de wegen wordt de degradatie van de weg vertraagd, waardoor er minder snel structureel onderhoud nodig is.

Dit gewone onderhoud heeft bovendien een veel lagere kostprijs per kilometer dan het echte structureel onderhoud waarbij meerdere of zelfs alle lagen van de wegverharding moeten worden vervangen. Met eenzelfde budget kan er dus op meer wegen

gewoon onderhoud uitgevoerd worden in vergelijking met het structureel onderhoud.

Om dezelfde reden is ook het uitvoeren van het normale structureel onderhoud (dit is het structureel onderhoud dat wordt uitgevoerd om te vermijden dat één of meerdere opgemeten parameters onder een gekozen grenswaarde komen, en de weg als ‘onvoldoende’ gecatalogeerd wordt) economisch te verkiezen boven het wegwerken van het achterstallig structureel onderhoud (dit is het structureel onderhoud dat wordt uitgevoerd op wegvakken die reeds onvoldoende zijn). Dit is evenwel slechts aanvaardbaar voor zover men de veiligheid van de weggebruikers niet in het gedrang brengt. Om dit te verzekeren, geeft het Agentschap Wegen en Verkeer altijd voorrang aan het verbeteren van die wegen waarvoor de zogenaamde veiligheidsparameters (stroefheid en spoorvorming) slecht scoren.

Het aantal nevenbedrijven met een kwaliteitslogo daalt. Wat wordt gedaan om de kwaliteit van de parkings te verhogen?

Teneinde de kwaliteit de parkings te verhogen, worden de resultaten van elke uitgevoerde inspectie zo snel mogelijk betekend aan de concessiehouders, zodanig dat zij de nodige maatregelen kunnen treffen en laten uitvoeren om bij een volgende inspectie een betere score te halen. Deze maatregel is vooral doeltreffend bij concessies die nog een bepaalde tijdsduur hebben.

Het aantal dienstenzones met een kwaliteitslogo daalt echter vooral omwille van het feit dat verschillende concessies aan vernieuwing toe zijn.

Aldus werden al drie concessies vernieuwd met name deze gelegen te Kruibeke (E17), te Ruisbroek (RO) en te Heverlee (E40). In 2009 zullen de concessie te Wetteren (E40), Nazareth (E17) en Minderhout richting Breda (E19) vernieuwd worden. Het kwaliteitsverhogende effect van de dienstverlening in deze nieuwe concessies wordt echter slechts bereikt na voltooiing van de investeringswerken (nieuwe wegen, nieuwe tankstations en nieuwe restaurants en eventueel hotel), met andere woorden ongeveer twee jaar na de toekenning van de concessie.

De werken van de concessie te Kruibeke (E17), toegekend op 15 april 2006, zullen voltooid zijn rond februari 2009. De werken van de concessies te Ruisbroek (toegekend op 14 augustus 2007) en te Heverlee

(toegekend op 17 september 2008) zullen aanvatten van zodra de betrokken concessiehouders de inmiddels al aangevraagde bouwvergunningen zullen bekomen hebben.

Op basis van welke criteria werd bepaald welke doortochten worden heringericht? Is deze keuze gebaseerd op een objectieve behoefteanalyse?

Voor de doortochten werd inderdaad een objectieve behoefteanalyse uitgewerkt. Deze wordt dan ook als leidraad genomen bij het opstellen van de jaar- en meerjarenprogramma's. Deze objectieve behoefteanalyse laat toe de prioriteit van verschillende projecten tegen elkaar af te wegen.

Deze afweging van de diverse projecten gebeurt door de provinciale afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer wanneer zij hun investeringsprogramma opmaken. Specifiek met betrekking tot de doortochten kan er echter in individuele gevallen afgeweken worden van de prioriteiten uit de behoefteanalyse, wanneer er in een bepaalde doortocht reeds werken gepland worden in het kader van moduleprojecten uit het mobiliteitsconvenant, wanneer er rioleringswerken gepland worden enzovoort. In deze gevallen zijn er vaak budgettaire voordelen om projecten samen uit te voeren. Bovendien is het in het kader van minder hinder onverdedigbaar om een dergelijke doortocht op enkele jaren tijd meerdere keren af te sluiten om deze werken apart uit te voeren. Indien er in een doortocht op een gewestweg dergelijke werken gepland worden, maakt het Agentschap Wegen en Verkeer dus telkens de afweging of er voldoende voordelen zijn om de betreffende doortocht eerder aan te pakken dan deze volgens de behoefteanalyse ingepland zou moeten worden.

Overigens zijn de noden met betrekking tot de diverse rubrieken binnen het investeringsprogramma dat het Agentschap Wegen en Verkeer opmaakt ook niet in alle provinciale afdelingen hetzelfde. De provinciale afdelingen leggen dus zelf – binnen het gevoerde beleid zoals dit werd vastgelegd in het regeerakkoord en de beleidsnota Openbare Werken – de accenten waar nodig bij de opmaak van de investeringsprogramma's. Hierdoor zit er wel wat schommeling op het aantal doortochten in de verschillende afdelingen en over de jaren heen.

Wat is de (gemiddelde) kostprijs van de herinrichting van doortochten en van de opgeloste gevaarlijke punten?

De gemiddelde kostprijs van een doortocht is natuurlijk erg afhankelijk van de lengte van de doortocht. Daarom heeft de minister een kilometerprijs berekend op basis van de vastgelegde doortochten in de jaren 2006 en 2007, en die bedraagt ongeveer één miljoen euro per kilometer. Dit is enkel de bijdrage van het Agentschap Wegen en Verkeer in deze doortocht. Regelmatig wordt er ook door andere partijen (zoals steden en gemeenten, Aquafin enzovoort) bijgedragen in de kosten van de doortochtherinrichting. Deze kosten komen niet tot uiting in dit bedrag van één miljoen euro.

De gemiddelde kostprijs van een gevaarlijk punt bedraagt ook één miljoen euro. Deze berekening is gebaseerd op de kostprijs van de deelprojecten binnen het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen'. Hier zitten dus buiten de gevaarlijke punten ook enkele wegvakken in, en bovendien worden er in een aantal deelprojecten binnen de gevaarlijke punten naast het oplossen van het gevaarlijk punt ook maatregelen genomen die de doorstroming verbeteren. Deze maatregelen worden overwogen en uitgevoerd indien de voorgestelde korte termijnmaatregelen geen significante verbetering van de verkeersveiligheid kunnen betekenen.

Wat is de visie inzake de communicatie over wegenwerken?

Wat betreft communicatie over wegenwerken werden volgende strategische doelstellingen opgesteld:

1° Implementeren van de nieuwe communicatiestructuren

In de loop van 2008 kreeg elke territoriale afdeling van het Agentschap Wegen en Verkeer een eigen communicatieverantwoordelijke. De communicatieverantwoordelijke ondersteunt het afdelingshoofd op het vlak van communicatie, zowel wat de externe als de interne communicatie betreft. Hij stimuleert, coördineert en begeleidt de communicatie van de afdeling.

Bovendien zijn deze communicatieverantwoordelijken ook woordvoerder van hun afdeling en aanspreekpunt voor de pers.

Een eerste resultaat van deze nieuwe werkmethode is het verloop van de werken in Lummen dit weekend. Voor de werken te Lummen was een periode voor-

zien van vrijdagavond 20.00 uur tot maandagmorgen 5 uur.

Om stipt 20 uur werd vrijdag 21 november 2008 de E313 afgesloten en werden de omleidingen ingesteld. Voor de verschillende richtingen vanaf de E313 werd daarbij een lettersysteem gebruikt dat het hele weekend goed heeft gewerkt en niet tot ongevallen heeft geleid. Naast deze goede omleidingen werd voorzien in bemande snelheidscontroles, om de opgelegde rij-snelheid te laten respecteren. Bovendien werden de werken aangekondigd op de verschillende websites en via de verkeersbulletins op de verschillende radiozenders en nieuwsuitzendingen op de televisie. Deze inspanningen hadden als resultaat dat er het hele weekend lang nagenoeg geen filevorming is geweest.

Om 20.10 uur is de aannemer begonnen met de uitgraving van de E313 om het inschuiven van de bruggen mogelijk te maken. Deze uitgravingen waren tegen zaterdagmiddag een feit, zodat begonnen kon worden met het inschuiven van de bruggen. Dat gebeurde als het ware op twee grote metalen rails en is zaterdag omstreeks 17 uur gestart. Het inschuiven werd afgerond in de loop van zondagmorgen, waarna de aannemer kon beginnen om de bruggen vast te zetten door insputting van een betonmengsel. Dit is afgerond in de loop van zondagavond, waarna de asfalteringswerken konden starten en het verkeer om 5u20 maandagmorgen opnieuw de E313 kon gebruiken.

De werken werden goed en ruim op voorhand aangekondigd, de signalisatie was duidelijk en eenvoudig en de communicatieaanpak was voorbeeldig. Naast de uitgebreide info voor radio, kranten en tv was er ook een infostand voorzien van het Agentschap Wegen en Verkeer, die het hele weekend lang kon genieten van ruime belangstelling.

2° Draaiboek communicatie over wegenwerken

In de loop van 2009 zal het draaiboek communicatie over wegenwerken vorm krijgen. De communicatieverantwoordelijken zullen een draaiboek opstellen waarin stap voor stap wordt beschreven hoe communicatie rond wegenwerken moet verlopen. Dit draaiboek moet ervoor zorgen dat de communicatie optimaal en uniform verloopt voor het hele agentschap. In dit draaiboek zal ook beschreven worden wat de verantwoordelijkheden van externe partijen zoals nutsmaatschappijen en gemeenten of steden zijn.

3° Efficiënte interne communicatie en interne informatiedoorstroming

Opdat de communicatieverantwoordelijken van de territoriale afdelingen hun taken inzake externe communicatie en als woordvoerder efficiënt kunnen uitoefenen, hebben zij informatie over de lopende projecten in hun afdeling nodig. Iedere communicatieverantwoordelijke vindt die informatie d.m.v. overleg met de dienstkringingenieur, maar ook in het programma van zijn afdeling, de bestekken, de databank wegenwerken enzovoort. Om die informatiedoorstroming efficiënt en uniform in alle afdelingen te laten verlopen, werd de commissie communicatie in het leven geroepen. Hier kunnen de communicatieverantwoordelijken tips uitwisselen en worden procedures hiervoor vastgelegd. Dergelijke procedures moeten worden uitgewerkt in het verlengde van de bepalingen van het draaiboek communicatie over wegenwerken.

4° Beroep doen op partners voor communicatie over wegenwerken

Bij belangrijke wegenwerken staat het Vlaams Verkeerscentrum gedeeltelijk in voor de verspreiding van realtime-informatie. Terwijl zij vroeger ook fungeerden als aanspreekpunt voor de media, wordt deze taak nu overgenomen door de communicatieverantwoordelijken van het Agentschap Wegen en Verkeer. De communicatieverantwoordelijken werken dan ook nauw samen met de medewerkers van het Verkeerscentrum betreffende communicatie over verkeersshinder.

Wat is de timing voor het installeren van een dynamisch verkeersbeheerssysteem op de as Brussel-Gent en de as Gent-Antwerpen? Worden beide assen volledig uitgerust met een dynamisch verkeersbeheerssysteem?

Sinds de opstart van de uitbouw van dynamisch verkeersmanagement op snelwegen in Vlaanderen wordt een gefaseerde aanpak vooropgesteld.

In de eerste fase werd geïnvesteerd in de uitbouw van verkeerstelematica in de omgeving Antwerpen en de oprichting van een Verkeerscontrolecentrum voor deze regio.

In de tweede fase, welke eind 2008 opstartte, ligt de nadruk op de uitbouw van telematica in de regio Gent, evenals in het uitbouwen van een Verkeerscontrolecentrum voor deze regio. Op het hoofdwegenet in en rond het grootstedelijk gebied Gent

wordt momenteel geïnvesteerd in instrumenten voor de detectie van verkeersstromen en in dynamische informatieborden. Op de E17 betreft dit de sectie De Pinte-Destelbergen en op de E40 de sectie Drogen-Wetteren. Voor deze investeringen voorzag de minister al drie keer zes miljoen euro op het investeringsbudget voor Oost-Vlaanderen.

De planvorming betreffende investeringen op de volledige sectie Destelbergen-Haasdonk op E17 en de volledige sectie Wetteren-Groot-Bijgaarden op E40 is afgerond. Deze twee secties maken deel uit van de hoofdassen tussen de grootstedelijke gebieden in de zogenaamde Vlaamse Ruit. Bijgevolg genieten zij een relatief hoge prioriteit op het vlak van investeringen in systemen voor dynamisch verkeersbeheer, maar zijn afhankelijk van de middelen die ter beschikking kunnen worden gesteld voor de verdere uitbouw.

Ter volledigheid wenst de minister mee te geven dat het opstarten van de derde fase, het uitbouwen van dynamisch verkeersmanagement voor de regio Brussel, gecoördineerd dient te verlopen met de optimalisatie van de R0.

Een werkgroep met vertegenwoordiging van het AWV, het Vlaams Verkeerscentrum en de federale wegpolitie heeft een oplijsting gemaakt van de dynamische verkeersbeheermiddelen (aantal en type), noodzakelijk op elk wegsegment in de regio Gent. Op de assen Antwerpen-Gent en Brussel-Gent zijn onder meer systemen voor monitoring van het verkeer (tellussen, CCTV (Closed circuit-tv camera's, en ALPR camera's (Automatie License Plate Recognition) en dynamische route informatiepanelen voorzien.

Wordt een alternatieve financiering van het dynamisch verkeersmanagement overwogen?

De uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement op de autosnelwegen wordt geraamd op 375 miljoen euro. Ter financiering van dit bedrag wordt effectief een alternatieve financiering overwogen. Het uitbouwen van dynamisch verkeersmanagement werd vanuit haar beleidsdomein dan ook voorgesteld aan minister Ceysens als één van de projecten voor de introductie van 'innovatief aanbesteden' door de Vlaamse overheid.

Wat zijn de effecten van het incidentmanagement, FAST en de calamiteitenroutes?

A. Incidentmanagement

Onderscheid dient te worden gemaakt in het 'site-management' en de 'flankerende maatregelen'.

1) Site-management

Hieronder worden alle activiteiten verstaan die te maken hebben met het vrijmaken van de weg. Op initiatief van de minister werd binnen de administratie een werkgroep samengesteld, onder voorzitterschap van de leidend ambtenaren van het departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) en AWV, om tegen de lente van 2009 een uitgewerkt plan op te stellen met het oog op een versnelling van de afhandeling van incidenten op het hoofdwegennet. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van MOW, AWV, brandweer, politie, parket en civiele bescherming. De werkgroep wordt aangevuld met andere actoren in functie van de noden.

2) Flankerende maatregelen (omleidingen, calamiteitenroutes, verkeersinformatie n.a.v. incidenten)

Tot op heden werd slechts in één geval kwantitatief of verkeerskundig onderzoek gedaan naar het effect van deze flankerende maatregelen, met name het nagaan van de verkeerskundige effecten van de cross-border-managementprocedure Rotterdam-Antwerpen. Deze procedure is een flankerende maatregel die erin bestaat om bij incidenten op E19N lange afstandsverkeer om te leiden via het alternatief A12N. De eerste resultaten laten zien dat gemiddeld 4,5% van het verkeer het omleidingsadvies opvolgt (in de meest succesvolle procedures worden tot 200 voertuigen per uur van het incident weggeleid). Dit is een substantieel effect. Uit dit onderzoek blijkt dat de flankerende maatregelen van de Vlaamse overheid concreet leiden tot een afname van de incidentele congestiezwaarte. We kunnen veronderstellen dat vergelijkbare maatregelen (tussen Gent en Antwerpen, Lummen en Gent, Antwerpen en Brussel) evenzeer impact hebben op de incidentele congestie, maar specifiek onderzoek is hier noodzakelijk om de grootteorde van het effect te bepalen.

B. FAST

Er zijn nog geen cijferresultaten beschikbaar van de invloed van FAST en incidentmanagement in het algemeen op de tijdsduur en de lengtes van de files.

Wel kan worden gesteld dat door een algemene toepassing van FAST de hindernissen op de rijbaan van autosnelwegen sneller en kwaliteitsvoller (= met minder risico's) werden aangepakt en opgeruimd.

De calamiteitenroutes hebben reeds hun deugdelijkheid bewezen bij wegwerkzaamheden. Het gebruik bij

incidenten was tot nu toe nog te beperkt om er reeds met zekerheid besluiten uit te kunnen trekken.

C. Calamiteitenroutes

Calamiteitenroutes worden in het dagelijks dynamisch verkeersbeheer geactiveerd van zodra een snelweg ten gevolge een incident volledig is afgesloten. Calamiteitenroutes hebben dus niet tot doel om ongevalfiles te bestrijden maar wel om het geblokkeerde verkeer op de snelweg een bewegwijzerde omleidingsroute tot de volgende oprit van de snelweg aan te bieden.

De verkeerskundige winst van deze maatregel ligt verrat in het feit dat zulks de verkeersleefbaarheid in de bewoonde zones in de regio van het incident ten goede komt (vermijden sluipverkeer).

Calamiteitenroutes worden steeds geactiveerd in combinatie met andere flankerende maatregelen, zoals verkeersinformatie en omleidingen over de lange afstand. Deze laatste worden expliciet genomen met het oog op een routekeuzebeïnvloeding van de weggebruiker en hebben dus wel impact op de zwaarte van ongevalfiles.

Waar zijn er al calamiteitenroutes? Waarom eerst in Limburg en dan pas in provincies waar veel grotere verkeersproblemen zijn?

Momenteel zijn er reeds calamiteitenroutes gesignaleerd in Oost-Vlaanderen, in West-Vlaanderen en in het centrale gedeelte van Limburg (regio die mogelijk beïnvloed wordt door de werken aan het klaverblad van Lummen).

In de andere provincies en (eventueel) overblijvende gedeelten van voormelde drie provincies zijn de calamiteitenroutes wel reeds uitgestippeld, maar nog niet op het terrein gerealiseerd. Dit moet in het eerste gedeelte van 2009 gebeuren.

De eerste calamiteitenroutes werden volgens de huidige opvattingen gesignaleerd in de provincies Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen. Nu zal over heel Vlaanderen de signalering gebeuren op een uniforme manier.

Hoe wordt het proefproject voor reistijdinformatie op de E17 Gent-Antwerpen geëvalueerd?

Om de reistijdinformatie op de E17 te genereren, werd voor het eerst gebruik gemaakt van zogenaamde 'floating car data' afkomstig van rondrijdende auto's met gsm's en fleet 'tracking devices', in

vrachtwagens. De reistijden werden aangereikt door de firma Be-Mobile.

Tijdens een normale vlotte verkeersafwikkeling bleek de reistijdinformatie grotendeels te stroken met de werkelijkheid.

Wanneer er zich echter filevorming voordeed (ten gevolge van incidenten of tijdens de ochtend- en avondspits), bleek de reistijdinformatie vrij vlug onbetrouwbaar en achter te lopen op de realiteit.

Samen met Be-Mobile werd onderzocht wat de voornaamste reden hiertoe zijn. Kort samengevat kan worden gesteld dat door de beperkte beschikbaarheid van data uit gsm's en de fouten in de algoritmes bij ITIS, er in de proefperiode snel teruggevallen werd op historische data. Probleem was echter dat ook deze niet correct waren aangezien de beschikbare historische data onvoldoende rekening hielden met andere verkeerspatronen en gewijzigde wegconfiguratie op de E17 tijdens de werken.

Uit deze leerrijke proef kan worden besloten dat de aangeboden FCD-technologie (Floating Car Data) momenteel niet volledig geschikt is om te worden ingezet voor het genereren van reeltijdsreistijden bij wegenwerken.

Om niettemin toch in te spelen op de grote vraag naar reistijdinformatie, start het Verkeerscentrum met het genereren van reistijden op basis van vaste meetsensoren (naar analogie met de ons omliggende landen).

Het uitbouwen van deze sensoren (welke een ruim toepassingsgebied kennen en dus niet enkel geschikt zijn voor het genereren van reistijden) is volop bezig. De reistijdinformatieservice zal worden opgestart in de regio Antwerpen en stelselmatig worden uitgebreid bij het uitbouwen van het basismetnet met lussen en incidentdetectiecamera's.

De doorstromingsmaatregelen zijn vooral gericht op een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Wat is echter de impact van deze maatregelen op de doorstroming voor de personenwagens en de vrachtwagens? Wat waren bij de doorstromingsmaatregelen op de Grote steenweg in Mortsel en de Diestsesteenweg in Leuven de gevolgen voor de doorstroming van het autoverkeer?

De N1 te Mortsel is een secundaire weg type 3 waarbij bijzondere aandacht dient gegeven aan de doorstroming van het openbaar vervoer. De door-

stromingsmaatregelen worden geëvalueerd volgens STOP-principe (stappers, fietsers, openbaar vervoer en privaat vervoer).

De doorstroming van het autoverkeer wordt nog altijd meegenomen in de afweging aan de te nemen maatregelen. Te ingrijpende maatregelen ten nadele kunnen contraproductief inwerken op de doorstroming van het openbaar vervoer door genereren van sluikverkeer of blokkeren van kruispunten.

Waarschijnlijk wordt niet de Diestsesteenweg maar de Tiensesteenweg in Leuven bedoeld. Voor zeven lichtengeregelde kruispunten is gesimuleerd wat de gevolgen daar zouden zijn van een netwerkregeling. Bij zo'n netwerkregeling wordt automatisch ingeschat hoe de verkeerssituatie zich zal ontwikkelen en wordt op basis daarvan een regelstrategie gekozen. Ieder kruispunt geeft aan het volgende kruispunt door welk verkeer er verwacht kan worden.

Volgens een eerste simulatie zouden zowel auto's als bussen hiervan profiteren in de vorm van een lagere gemiddelde verliestijd.

Het Vlaams Parlement vroeg in een motie om gebruik te maken van dynamische wegmarkeringen. Zal er in 2009 een proefproject worden opgestart of zal men zich beperken tot de in de beleidsbrief aangekondigde studies?

Er is reeds een eerste verkenning gebeurd naar de kosten en mogelijkheden van dynamische wegmarkeringen. De ervaring in Nederland was nogal teleurstellend: erg duur in aanleg en onderhoud met slechts een beperkt resultaat.

Het onderzoek wordt nog voortgezet. Maar op dit ogenblik laat het zich aanzien dat de praktische toepassingsmogelijkheden, omwille van de bewezen beperkte resultaten in verhouding tot de hoge kostprijs, wellicht eerder dienen gezocht op singuliere plaatsen.

De parkeerterreinen langs de snelwegen worden soms gebruikt als sluipweg bij files. Welke maatregelen zal de minister nemen om dit sluipverkeer tegen te gaan en de onveiligheid die hierdoor ontstaat op de parkeerterreinen te voorkomen?

Het gebruik van parkeerterreinen langs de autosnelwegen als sluipweg bij files wordt bestreden door

deze wegen te voorzien van snelheidsremmende elementen zoals het beperken van de maximum toegelaten snelheid erop (zone 50), het versmallen van de rijbaanbreedte, de gedeeltelijke afsluiting ervan met behulp van new-jersey's, waardoor de 'parkingdrivers' verplicht worden een bepaald tracé te gebruiken (bv. door het tankstation) en waardoor de beoogde tijdswinst om de files te omzeilen verloren gaat.

Bij de vernieuwing van de autosnelwegconcessies zal de infrastructuur aangepast worden met een bijzondere aandacht voor de veiligheid van de voetgangers door snelheidsbeperkende maatregelen zoals bochten, ronde punten, zebrapaden, verhoogde berm en enzovoort, te integreren in de vernieuwde parkinginfrastructuur.

Het afgelopen jaar waren er in de pers berichten van sociale wantoestanden bij personeel in de nevenbedrijven. Op welke wijze wordt door de Vlaamse overheid gecontroleerd of de sociale regelgeving door de concessienemers worden nageleefd?

De concessiehouders van de dienstzones zijn via de concessievoorwaarden contractueel verplicht de sociale wetgeving en voorschriften te respecteren. De identiteit van de tewerkgestelde personeelsleden alsook het bewijs dat hierbij de sociale wetgeving gerespecteerd wordt, kan te allen tijde opgevraagd en gecontroleerd worden.

Het Vlaamse Gewest heeft de concessiehouders verwittigd dat indien overtredingen van de sociale wetgeving wordt vastgesteld – ook bij hun onderaannemers – dit aanleiding kan geven tot het intrekken van het kwaliteitsmerk dat jaarlijks door het Vlaamse Gewest wordt uitgereikt.

De in de pers verschenen wantoestanden en de aanmaning door het Vlaamse Gewest hebben aanleiding gegeven tot het verbreken van bepaalde onderhoudscontracten met partners die werkten met onderaannemers, die op hun beurt werknemers inschakelden die niet in orde waren met de sociale wetgeving.

Alle concessiehouders hebben bovendien de verbintenis aangegaan om enkel nog te werken met mogelijke partners die aantonen dat hun ingeschakelde werknemers op sociaal vlak in orde zijn met de Belgische wetgeving ter zake.

Op welke plaatsen wil de minister trajectnelheidscontroles doen?

In 2009 zal een proefproject trajectcontrole – dat is een gedeelde bevoegdheid met minister Van Brempt – opgestart worden op het viaduct van Gentbrugge. Op basis van dit proefproject kunnen de plaatsings- en homologatievoorwaarden voor trajectcontrole bepaald worden in samenwerking met de dienst Metrologie van de federale overheidsdienst (FOD) Economie. Meteen kan het juridische kader voor trajectcontrole getoetst en bijgewerkt worden op basis van de inzichten verworven tijdens dit proefproject.

Na afloop van het proefproject trajectcontrole op het viaduct van Gentbrugge kan de taskforce flitspalen andere geschikte locaties voor trajectcontrole naar voor schuiven.

In de beleidsbrief worden een aantal knelpunten m.b.t. de coördinatiepunten wegwewerken vermeld. Op welke wijze worden deze knelpunten geremedieerd? Worden de gemeentelijke wegwewerken door de coördinatiepunten wegwewerken (CPW) ook meegenomen bij de conflictanalyse van geplande werken?

Het CPW is operationeel en de website wordt maandelijks door zowat 10.000 bezoekers bezocht. Er zijn tot op heden meer dan 4000 conflict rapportages onderzocht waarbij de overgrote meerderheid na contactname met de opdrachtgevers reeds op voorhand besproken en opgelost waren. Voor de resterende conflicten werd in de meeste gevallen een alternatief uitgewerkt. Hiermee wordt bewezen dat het CPW vandaag reeds zijn vruchten aflevert.

Er kan echter nog een meerwaarde worden gecreëerd indien er structuren worden gevonden die bepaalde beslissingsbevoegdheden afbakenen. Dit is echter een taakstelling voor een volgende legislatuur.

Er zijn twee knelpunten: er is gevraagd aan de gemeenten om in te tekenen. De meeste gemeenten hebben dat gedaan maar er zijn conflicten mogelijk op de provinciegrenzen.

Bij de conflict rapportage is er nergens omschreven hoe dat moeten worden opgelost.

Wat de technische verbeteringen betreft is er voorzien om in een volgende release van het CPW een aantal verbeteringen door te voeren. Het gaat daarbij onder meer om volgende aanpassingen:

- rijrichtingen ingeven bij omleidingen;
- aanpassingen in het kader van het 'anysurfer'-label (toegankelijkheidslabel voor websites);

- optimaliseren van het mailverkeer;
- afstemming met het GIPOD (Generiek Informatie Platform Openbaar Domein);
- routes uitzonderlijk vervoer mee opnemen in conflictanalyse.

De werken op de gemeentewegen worden wel degelijk meegenomen in de conflictanalyse. Hier blijft een goede invulling van de gegevens door de lokale overheden wel essentieel om tijdig te kunnen ingrijpen.

Wordt er een systeem geïmplementeerd om automatisch het ‘bumperkleven’ vast te stellen? Hoe zal ‘bumperkleven’ worden vastgesteld? Hoe zal dit bestraft worden?

Het zogenaamd ‘bumperkleven’ kan bezwaarlijk automatisch worden vastgesteld omdat er tussen personenwagens of tussen personenwagens en vrachtwagens geen onderlinge afstand wettelijk is vastgelegd.

Voertuigen en slepen met een maximum toegelaten massa van meer dan 7,5 ton of langer dan 7 meter, en auto’s die in konvooi rijden voor het maken van een gezamenlijke tocht, moeten buiten de bebouwde kom een onderlinge afstand van ten minste 50 meter houden.

Momenteel is één testplaats operationeel voor de automatische meting van tussenafstanden van vrachtwagens: de E17-autosnelweg ter hoogte van kilometerpaal 93.4 in de richting van Antwerpen (parking Kruikeke).

Dit jaar is nog de aanbesteding voorzien van tien installaties voor de automatische meting van tussenafstanden, inhaalverboden en pechstrookrijden, met uitvoering in 2009.

De bestraffing ervan is vooralsnog een taak van de politiediensten.

2. Vragen met betrekking tot het beleidsdomein Waterwegen

Hoe wordt in het kader van het Sigmaplan geanticipeerd op de te verwachten stijging van de zeespiegel ten gevolge van de klimaatverandering?

Voor de afweging van verschillende maatregelen (in termen van kans, schade en risico alsook de terugver-

dientijd van de maatregel) werd in het Sigmagebied volgens klimaatveranderingsscenario anno 2100 in rekening gebracht:

- 60 cm zeespiegelstijging;
- hoogwaters stijgen sneller dan de gemiddelde zeespiegel; laagwaters stijgen trager;
- geen toename in windsnelheid;
- geen toename in golfhoogte- en periode.

Een van de sterktes van het geactualiseerde Sigmaplan en het in opmaak zijnde kustverdedigingsplan is dat ze de mogelijkheid bieden mee te ontwikkelen met klimaatverandering en andere (ecologische, socio-economische enzovoort) processen. Ook het advies van de Deltacommissie in Nederland stelt voor dit te doen. De realisatie van de ‘2010-2030’-projecten zorgen voor een aanzienlijke verhoging van het veiligheidsniveau.

De combinatie van lokale dijkverhoging en overstromingsgebieden leidt immers tot voldoende hoge overstromingsbeveiliging tegen een optimale kost. Deze overstromingsgebieden dragen bovendien bij tot het behalen van de Europese richtlijnen inzake Natura 2000. Deze investeringen hebben bijgevolg een dubbele doelstelling.

Welke modal shift wordt verwacht door de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal?

De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal biedt voor de binnenvaart verschillende opportuniteiten.

Enerzijds houdt de verhoging in dat het varen met vier lagen containers mogelijk wordt. Dit houdt een aanzienlijke rendementsverbetering in voor de nog steeds groeiende markt van het binnenvaartcontainertransport in. Met eenzelfde schip zullen immers vier lagen containers kunnen worden vervoerd in plaats van drie. Verwacht mag worden dat door deze rendementsverbetering de binnenvaart als transportmodus voor containers in de regio’s Limburg en de Antwerpse Kempen nog competitiever zal worden ten opzichte van de ander modi, wat zich moet vertalen in een beoogde modal shift van weg naar water.

Anderzijds houdt een verhoging van de bruggen ook opportuniteiten in voor ander vormen van goederen-transport via het Albertkanaal.

De mogelijkheden voor het vervoer van grote stukken en ondeelbare elementen zal in belangrijke mate toenemen. Langs het Albertkanaal zijn tal van ondernemingen actief in de silobouw, reactorbouw, specifieke draagconstructies enzovoort. Eens de bruggen over het Albertkanaal zijn verhoogd zullen deze ondernemingen elementen met nog grotere afmetingen kunnen produceren. De toegevoegde waarde van dergelijke constructiebouw is bijzonder groot en de verhoging van de bruggen zal voor deze sector een belangrijke meerwaarde betekenen.

Ook de mogelijkheden voor de kustvaart (Short Sea Shipping en estuaire vaart) zullen toenemen. Op dit ogenblik is de toegankelijkheid voor kustschepen, gelet op de geringe vrije hoogte van de bruggen, eerder beperkt. Het Albertkanaal is slechts bevaarbaar voor een beperkt aantal kustschepen. Eens de bruggen zijn verhoogd zal dit de toegankelijkheid sterk verbeteren, wat zich zal vertalen in een betere concurrentiepositie van deze sector in de regio.

Worden naast laagwaterscenario's voor de waterwegen ook hoogwaterscenario's onderzocht?

Hoogwaterscenario's worden onderzocht in verschillende projecten:

- Sigmaplan voor het getijgebied van de Schelde;
- geïntegreerd kustveiligheidsplan voor de kust;
- Seine-Schelde en Seine-Schelde West voor de afwateringsproblematiek van Leie, Bovenschelde, de streek rond Gent en de kanalen naar de kust;
- de vernieuwing van de stuwen van de Dender voor de Dender;
- ontwikkelingsplan Demer voor de Demer;
- voor de Maas: werken in uitvoering en in voorbereiding naar aanleiding van reeds doorgerekende scenario's.

De beleidsbrief stelt dat “De modernisering van het Albertkanaal tot een klasse VIb waterweg wordt planmatig voortgezet (...)”. Wat is dit plan en wat is de timing van dit plan?

Het planmatige van de modernisering van het Albertkanaal tot een klasse VIb waterweg bestaat er in dat

de omvang en de aard van de nog uit te voeren werken bepaald is en dat de uitvoering van deze werken systematisch wordt verder gezet.

De omvang en de aard van de nog uit te voeren werken is opgenomen in de beleidsbrief:

- de herbouw van nog enkele bruggen met beperkte doorvaarbreedte tussen Wijnegem en Kanne: Ham en Vroenhoven zijn in uitvoering, vervolgens rest enkel nog de brug van Briegden;
- de aanpassing van het Albertkanaal in het kanaalvak vanaf het sluisencomplex van Wijnegem tot de verbinding met de haven van Antwerpen. Deze aanpassingswerken omvatten enerzijds de herbouw van zes bruggen in dit kanaalvak waarbij de versmallingen van de bruggen ter plaatse worden weggewerkt en de bruggen worden verhoogd tot een vrije hoogte van 9,10 m. De herbouw van de Noorderlaanbrug werd begin 2008 aangevat. Na de herbouw van deze bruggen zal het varen met vier lagen containers in deze kanaalsectie mogelijk zijn. Anderzijds is naast de herbouw van de bruggen ook een verbreding en verdieping van het Albertkanaal zelf noodzakelijk om vierbaksduwvaart mogelijk te maken. De aanleg van een wachthaven en de vernieuwing van de oeververdediging tussen de Turnhoutsebaan en de Houtlaan in Wijnegem is in november 2008 aanbesteed als eerste fase van de aanpassing van het Albertkanaal in de sectie Wijnegem-Antwerpen. De herbouw van de zes bruggen maakt onderdeel uit van het Masterplan Antwerpen waarvan de uitvoering is toevertrouwd aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). De aanpassing van het Albertkanaal zelf, de herbouw van de brug in de Turnhoutsebaan, het verhogen van de brug van de Houtlaan gebeurt door de waterwegbeheerder;
- de verhoging van nog 42 bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 meter waardoor op het ganse Albertkanaal vierlagencontainervaart mogelijk wordt. Momenteel loopt een studie in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester hoe dit project het best kan worden aangepakt om de hinder voor de weg- en waterweggebruikers zo beperkt mogelijk te maken;
- de verhoging van de sluis capaciteit op het Albertkanaal ten einde de doorstroming van de binnenvaart te kunnen garanderen. Voor dit project is een onderzoek in uitvoering naar de wijze waarop en de periode waarin een verhoging van de capa-

citeit op de verschillende sluizencomplexen zich aandient.

Inzake timing: voor zowel de bruggen als de verbreding en verdieping in het vak Wijnegem-Antwerpen is het de bedoeling om tegen 2018 klaar te zijn. De intentie is er om de rest van de bruggen op het Albertkanaal binnen diezelfde timing te realiseren.

Waarom werd geïnvesteerd in de brug van Vroenhoven en niet in de verhoging van bruggen over het Albertkanaal? Deze laatste investeringen hebben een grotere toegevoegde waarde.

Bij de uitvoering van het project voor het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal zal wel degelijk rekening gehouden worden met het realiseren van een versnelde toegevoegde waarde.

Zo is het de bedoeling om bij het verhogen van bruggen een volgorde te hanteren die maakt dat vanuit Antwerpen het Albertkanaal in de loop der jaren steeds toegankelijker wordt voor vierlagencontainervaart.

De herbouw van de brug van Vroenhoven gaat om de herbouw van een bestaande brug met een doorvaarbreedte van nauwelijks 27 m, terwijl de nominale breedte van het Albertkanaal als klasse VIb waterweg 86 m bedraagt. De doorgang ter hoogte van de brug te Vroenhoven was een effectieve bottle-neck met vaarrisico's. De herbouw van deze brug is dan ook noodzakelijk in hoofde van de veiligheid en om het Albertkanaal ook op deze plaats een klasse VIb-profiel te geven. Dit is een prioriteit op zich.

Inzake de hinterlandontsluiting van de kusthavens zal de Vlaamse Regering in 2009 kunnen beslissen of de verbinding Seine-Schelde West gerealiseerd zal worden. Verschillende studies waarop de regering deze beslissing kan baseren zijn lopende. Welke studies zullen nog worden uitgevoerd voor het project Seine-Schelde West? Wie voert deze studies uit en tegen wanneer zullen deze studies zijn afgerond? Wanneer zal een beslissing worden genomen?

Volgende aanvullende studies worden uitgevoerd: een verdere detaillering van de afbakening van de in te nemen gronden, een onderzoek naar mogelijke verzilting en de eventuele effecten, een gedetailleerde waterbalans, een beoordeling van het nulalternatief, een bijkomende studie in verband met de maatschappelijke kosten-batenanalyse, een nota inzake de andere modi, een nota inzake de relatie met het

havenbeleid en juridische aspecten in verband met de reservatiestrook. Deze studies worden uitgevoerd door het studiebureau Technum nv en zouden voor het einde van het jaar moeten afgerond zijn.

Daarnaast is ook een plan-MER in uitvoering die zal worden voorgelegd aan de dienst MER. De studie zelf zal ook ten vroegste eind 2008 afgerond zijn.

Daarnaast worden onder leiding van de gouverneurs van Oost- en West-Vlaanderen elementen voor een gebiedsvisie verzameld. Ook deze studie wordt voor het einde van het jaar verwacht.

Hoe gebeurt de beleidsmatige afstemming met Frankrijk voor de projecten Seine-Schelde en aanpassingen Leie?

Met haar beslissing van 13 juli 2007, met kenmerk VR/2007/DOC.0759, heeft de Vlaamse Regering beslist een gemeenschappelijke aanpak met Wallonië, Frankrijk en desgevallend Nederland, conform de ministeriële verklaring bij de oprichting van het Comité Seine-Schelde, na te streven waarbij voor de projectoverkoepeling, de tarifiering en de scheepvaartbegeleiding in het kader van de implementatie van de Europese RIS-richtlijn voorstellen worden onderzocht. Verder besliste de Vlaamse Regering om de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, of zijn vertegenwoordiger, te gelasten de ministeriële verklaring aangenomen door de deelnemers aan de zevende vergadering van het Comité Seine-Schelde, in naam van het Vlaamse Gewest, te ondertekenen. In deze verklaring wordt de oprichting van een Europees Economisch Samenwerkingsverband onderschreven, dat moet adviseren aan een eveneens op te richten Intergouvernementele Commissie, die de opvolger zou worden van het reeds opgerichte Comité Seine-Schelde.

Kan een alternatieve financiering voor het onderhoud van waterwegen worden gerealiseerd? (Zie belang van onderhoud waterwegen aangegeven in Horizon 2013 – infrastructuurmasterplan)

Wij hebben gekozen om in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid de waterwegbeheerders toe te wijzen aan EVA's. Met hen worden duidelijke beheersovereenkomsten afgesloten die ook aan het parlement worden voorgelegd.

In het infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen geven de waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal nv en nv De Scheepvaart een dui-

delijk beeld van de noodzakelijke investeringen en middelen om tot een performant en aan de groeiende noden aangepast netwerk van waterwegen in Vlaanderen te komen.

Wel is het zo dat op bepaalde locaties het onderhoud bij anderen kan gesteld worden, zoals bij kaaimuren die in concessie zijn gegeven, of dat met lokale of andere overheden afspraken van bepaalde deelfacetten van het onderhoud kunnen gemaakt worden.

Belangrijk is wel om nieuwe infrastructuur en voorzieningen zo te ontwerpen dat het latere onderhoud tot een minimum beperkt blijft.

Waarom worden niet eerst de capaciteitsbeperkende knelpunten op het Albertkanaal, het Zeekanaal en de Leie afgewerkt zodat deze waterwegen conform hun categorisering zijn ingericht in plaats van zoals bij het project Seine-Schelde West de capaciteit van een waterweg te verhogen?

De ontwikkeling van het netwerk van waterwegen kan niet zomaar uitgesplitst worden naar in de tijd aaneensluitende fases waarbij eerst een deel wordt afgewerkt en pas na realisatie hiervan een ander deel start. Binnen een dergelijk concept zouden we op dit ogenblik bijvoorbeeld nog niet betrokken zijn in een Seine-Scheldeproject. Het uitvoeren van werken en het plannen en het bestuderen van nodige uitbreidingen of nieuwe verbindingen dienen te verlopen in een parallel proces. Dit zorgt er ook voor dat de werken die we uitvoeren permanent bijgesteld en afgestemd kunnen worden op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

Met betrekking tot Seine-Schelde West (SSW) kan gesteld worden dat het aanpakken van de verbinding voor de binnenvaart met de kusthavens een kwestie is die reeds decennia aansleept. De beleids optie is thans genomen om te trachten in deze kwestie klaarheid te brengen, wegens het grote belang van de binnenvaart voor de mobiliteitsafwikkeling, het milieuvriendelijk karakter van de binnenvaart en de keuze van de Vlaamse Regering om de logistieke potenties van Vlaanderen te bevorderen. Dit alles is ook te zien in het kader van de inspanningen van de Vlaamse Regering om de havens goed uit te bouwen en deze te beschouwen als motoren van onze economie.

Het bestuderen van het project SSW betekent dus niet dat aanstonds met de aanleg ervan kan gestart worden. Een eventuele aanleg zal moeten voorafge-

gaan worden door tal van studies. Ondertussen zal verder gewerkt worden aan de afwerking van de werken aan het Zeekanaal Brussel-Schelde, de Leie te Kortrijk enzovoort. Voor de werken aan de Leie, en meer specifiek voor de doortochten te Kortrijk en Wervik, zal dit gebeuren in overeenstemming met de beginoptie om deze waterweg uit te bouwen voor de klasse IV, maar ook al met de kennis van het Seine-Schelde project voor de klasse Vb. Voor deze werken zullen in de eerstvolgende jaren nog aanzienlijke bedragen worden voorzien om deze knelpunten definitief af te werken.

De huidige aanpak om toekomstgericht nieuwe projecten te onderzoeken op hun haalbaarheid speelt dus in op de verwachte vraag, zij het dat er zal dienen nagedacht te worden of het thans voorziene kredietpakket in overeenstemming is met de gewenste aanpak van het verbeteren van de infrastructuur ten behoeve van de binnenvaart.

Hoe evolueert de estuaire vaart? Zorgt de estuaire vaart ook voor een vermindering van het vrachtverkeer over de weg of leidt het alleen tot een vermindering van het vrachtvervoer via het spoor?

Wat betreft de estuaire vaart zijn er vanaf 2008 drie estuaire schepen in dienst getreden:

- m/s Amberes: begin januari;
- m/s Deseo: begin april;
- m/s Tripoli: medio augustus.

Via de estuaire vaart werden tot nog toe circa 36.000 equivalente TEU vervoerd naar het bestemmingsgebied Vlaanderen en circa 200 equivalente TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) naar de bestemming 'Rijn'.

Voor de berekening van de equivalente TEU wordt uitgegaan van:

	20 voet container	40 voet container	45 voet container
VOL	1 TEU	2 TEU	2 TEU
LEEG	½ TEU	1 TEU	1 TEU

In algemene zin mag gesteld worden dat het dossier gunstig evolueert.

Het is nog te vroeg, en de volumes zijn nog te beperkt, om op dit ogenblik te oordelen over een effect op andere modi.

3. Vragen over het beleidsdomein Luchthavens

Wat is de impact van de kredietcrisis op de pps voor de luchthaven van Antwerpen?

Het pps- project zal op korte termijn geen gebruik moeten maken van Bankschuld (leningen aan aan een bank). Het project wordt uitsluitend gefinancierd met eigen vermogen en met een achtergestelde lening verstrekt door PMV en dit volledig op basis van het principe 50-50 namelijk: 50% van de ingebrachte middelen moeten private middelen zijn. De achtergestelde lening van PMV wordt uiteraard bij de 50% van de publieke inbreng gerekend.

Gezien er dus geen bankschuld moet worden aangehouden om dit project te kunnen afsluiten is er dus geen concrete directe bedreiging ten gevolge van de kredietcrisis.

Dit neemt niet weg dat de kredietcrisis weegt op het algemene sentiment en op de bereidheid van de investeerders om risico's te nemen. Hoewel dit risico laag wordt ingeschat kan de evolutie van de algemene economische situatie in de volgende weken dus mogelijks een impact hebben op de transactie.

4. Vragen met betrekking tot spoorwegen

Wat zijn de resultaten van de periodieke rapportering omtrent de spoorprojecten waarbij het Vlaamse Gewest of de drie gewesten samen betrokken zijn?

Jaarlijks stelt de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer informatie over de verschillende spoorwerken ter beschikking van het Vlaamse Gewest. Dit gebeurt door de uitwisseling van de projectfiches die opgesteld worden door de NMBS, Infrabel en NMBS Holding. Deze fiches bevatten informatie over de noodzaak van de diverse projecten, de doelstellingen die bereikt zullen worden, een timing en een opvolging van de stand van zaken.

Ook bestaat er een overlegstructuur voor de specifieke projecten waar het Vlaamse Gewest bij betrokken is. Zo werd, met het oog op de realisatie van het Gewestelijk Expressnet (GEN) rond Brussel, op 4 april 2003 een specifieke overeenkomst afgesloten. Deze overeenkomst werd bekrachtigd bij de wet van 17 juni 2005. Binnen de stuurgroep rond het GEN werden ook steeds de procedures inzake vergunningverlening voor de investeringswerken op de GEN-lijnen en voor de realisatie van het Diaboloproject voor de bediening van de luchthaven van Zaventem opgevolgd.

Zijn de verzamelde statistieken van de spoorreizigers-tellingen die elk jaar in oktober gehouden worden al gekend en kunnen deze worden meegedeeld?

De reizigerstellingen voor 2007 zijn, via de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, meegedeeld aan het Vlaamse Gewest. De reizigerstellingen bevatten de statistieken van de reizigersstromen in de stations en in de treinen, de piekuren, en dergelijke. Deze visuele tellingen worden jaarlijks uitgevoerd in oktober, in 2007 gebeurde dit gedurende negen opeenvolgende dagen van 13 tot 21 oktober.

Het document dat in het kader van overleg aan de administratie werd bezorgd, werd bezorgd aan de heer Peumans en opgenomen als Ingekomen Stuk bij het Decreetgevend Secretariaat van de directie Decreetgeving van het Vlaams parlement.

5. Vragen in verband met algemene projecten – gebiedsgebonden samenwerking en communicatie

Hoeveel bezoekers krijgt de website www.wordweermens.be en de filmpjes (via link Youtube) op deze site? Hoeveel kostte het maken van deze website en de hierop getoonde filmpjes? Worden deze campagnes afgestemd op de campagnes van het BIVV?

De productiekosten voor de volledige campagne, die werd opgezet in samenwerking met minister Van Brempt, bedroegen 43.052 euro (incl. btw). In de mate van het mogelijke worden de mobiliteitscampagnes van het Agentschap Wegen en Verkeer afgestemd op de campagnes van het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid). Het BIVV concentreert zich op drie doelgroepen, namelijk jongeren, motorrijders en vrachtwagenchauffeurs. De mobiliteitscampagnes van het Agentschap Wegen en Verkeer richten zich op een breder publiek, namelijk de autosnelweggebruiker. Het Agentschap Wegen en Verkeer houdt zoveel mogelijk rekening met de drie doelgroepen die voor BIVV primeren en probeert steeds de boodschap van de mobiliteitscampagnes ook voor deze doelgroepen aantrekkelijk te maken. Het Agentschap Wegen en Verkeer is er zich echter ook van bewust dat wanneer steeds dezelfde doelgroep wordt aangesproken op zijn al dan niet afwijkend gedrag, deze doelgroep zich geïrriteerd zal voelen door de overheidscampagnes. Dit zal ervoor zorgen dat de doelgroep een negatief beeld van de campagnes krijgt en de campagnes ook geen effect meer zullen hebben op deze doelgroep.

De campagnes van het Agentschap Wegen en Verkeer worden telkens in juli voor één volledig jaar aanbesteed. Op dit moment moeten de onderwerpen van de deelcampagnes reeds worden beschreven in het bestek. Het BIVV stelt pas ten vroegste in september

een jaarplanning voor campagnes op en besteedt elke campagne apart aan. Dit zorgt soms voor een suboptimale afstemming. De minister zal dit probleem samen met minister Van Brempt aankaarten bij mijn federale collega van mobiliteit.

In de beleidsbrief wordt aangekondigd dat in 2009 inzake de slimme kilometerheffing een voorstel van implementatie aan de MORA (de Mobiliteitsraad van Vlaanderen) voor advies zal worden voorgelegd. Zijn de contouren voor de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens al gekend? Is deze aanpak een aanpak voor de volledige Benelux?

Binnen de Ambtelijke Werkgroep Kilometerheffing wordt de laatste hand gelegd aan het voorstel van implementatie dat aan de MORA wordt voorgelegd.

In de rapportering, welke wordt verwacht medio december 2008, zullen de contouren voor de slimme kilometerheffing met mogelijke knelpunten verder worden omschreven.

Op verschillende momenten heeft een Benelux-overleg plaatsgevonden.

Binnen het Benelux-overleg, aangaande de slimme kilometerheffing, wordt tot op heden gewerkt aan een intentieverklaring over een Benelux-samenwerking betreffende wegbeprijzing. Een intensieve samenwerking tussen de verschillende Beneluxlanden kent enkele voordelen die de Vlaamse overheid wenst na te streven.

Het doel van dit Benelux-overleg was vooral om informatie uit te wisselen, te leren van elkaars ervaringen en een platform voor eventuele samenwerking te ontwikkelen. De bedoeling daarbij is dat ieder land zijn eigen systeem ontwikkelt, gebruik makend van dezelfde technologie, zodat er volledige interoperabiliteit is.

Wat was de kostprijs van de ontsnipperingprojecten in Postel en Wuustwezel?

Ontsnipperingsproject Postel:

De kostprijs van het ontsnipperingsproject in Postel is momenteel nog niet gekend. De studie voor een ontwerp is momenteel lopende en daaruit zal het ramingsbedrag voortvloeien.

Ontsnipperingsproject te Wuustwezel:

Tot nu toe hebben de ontsnipperingsmaatregelen 1.423.755,74 euro gekost. Het sluitstuk van de ontsnipperingsmaatregelen te Wuustwezel (het eco-duct in Wuustwezel) is momenteel geraamd op 6.951.764,00 euro. Dit dossier wordt momenteel voorbereid bij Infrabel.

Waarom wordt de problematiek van de rooilijnen opgelost door middel van een voorontwerp van decreet tot vaststelling en verwezenlijking van de rooilijnen en niet via het decreet Ruimtelijke ordening dat ook zal worden aangepast?

Een algemene wettelijke regeling inzake rooilijnen die de bevoegde overheid aanduidt, de procedure van totstandkoming en wijziging organiseert, de rechtsgevolgen en de uitvoering van een rooilijnplan bepaalt, ontbreekt actueel.

In het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening is weliswaar een specifieke regeling terug te vinden, maar die is beperkt tot de rooilijnplannen opgemaakt in uitvoering van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Vanzelfsprekend moeten ook rooilijnplannen kunnen worden vastgesteld voor gebieden waarvoor geen ruimtelijke uitvoeringsplannen bestaan om de wegnis te kunnen aanpassen (wegverbreding, aanleg van fietspaden enzovoort). Ook moeten tal van rooilijnplannen vastgesteld en goedgekeurd op grond van de vroegere wetgeving, worden geactualiseerd.

Het huidige voorontwerp wil dan ook tegemoetkomen aan de noodzaak van een algemene wettelijke regeling. In plaats van twee parallelle regelingen naast elkaar te laten bestaan, wordt ervoor gekozen de bepalingen van het Ruimtelijk Ordeningsdecreet van 18 mei 1999 met betrekking tot de rooilijnen te schrappen, zodat één globale regeling geldt. Deze werkwijze draagt bij tot eenduidigheid en vereenvoudiging, en doet ook recht aan de vaststelling dat de regeling van rooilijnen in de eerste plaats tot het wegenrecht moet worden gerekend. Het juridisch stelsel van de wegnis, ongeacht de beheerder, behoort volgens artikel 6, §1, X, 2°bis, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen tot de bevoegdheid voor openbare werken.

6. Vragen in verband met de uitvoering van moties en aanbevelingen

Zal de in de beleidsbrief beschreven studie m.b.t. de E313 tegen het einde van 2008 zijn afgerond?

De tactische studie m.b.t. de E313 wordt begin 2009 afgerond. Het eindrapport zal in het voorjaar 2009 beschikbaar zijn.

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de Langere Zwaardere Vrachtwagens (LZV, 'super-trucks')?

De FOD Mobiliteit werkt samen met administraties van de verschillende gewesten aan een ontwerp van ministerieel besluit betreffende de langere en zwaardere slepen in het kader van pilootprojecten. Het Brussels Gewest zal hun stukje R0 ter beschikking stellen maar ziet geen mogelijkheden om ecocombi's te gebruiken binnen hun gewest.

Het Waalse ministerie en de Vlaamse administraties (AWV en Departement) staan achter een proefproject.

De minister heeft al in een nota aan de Vlaamse Regering de voorwaarden beschreven waaraan vooral de route van de ecocombi's zou moeten voldoen, maar over deze nota werd binnen de regering geen consensus bereikt.

Zal er deze legislatuur nog een toetsing van de efficiëntie en de doelmatigheid van de uitvoering van het investeringsprogramma door AWV gebeuren? (Zie motie van 16 oktober 2008 van de heren Joris Vandenbroucke en Flor Koninckx, mevrouw Annick De Ridder, de heer Dirk de Kort en mevrouw Fientje Moerman over de algemene werking van het Agentschap Wegen en Verkeer en de uitvoering van het meerjarenprogramma voor de wegen in het bijzonder.)

In de eerste helft van volgend jaar zal er – net als dit jaar – een evaluatie gebeuren van het investeringsprogramma 2008. Deze evaluatie zal gelijklopend zijn met de evaluatie die voor het investeringsprogramma 2007 gebeurd is, zodat er ook een vergelijking mogelijk is tussen de uitvoering van de verschillende jaarprogramma's. Hieruit kunnen dan mogelijk conclusies getrokken worden om de inhoud van de programma's en de realisaties op het terrein zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. De lessen die kon-

den worden getrokken uit de evaluatie van het programma 2007 zullen echter nog niet zichtbaar zijn in het programma 2008, aangezien er rekening moet worden gehouden met een implementatiefase van de maatregelen. Er zal bijgevolg over moeten gewaakt worden dat er geen voorbarige besluiten worden genomen. Een statistisch relevante vergelijking kan bovendien pas over een periode van meerdere jaren gemaakt worden.

De resolutie zal worden uitgevoerd.

Welk gevolg werd gegeven aan de interne audits bij AWV Oost-Vlaanderen (Gentbrugge), over het viaduct van Vilvoorde en het corruptiedossier AWV Limburg?

Zowel fase 1 als fase 2 van de werken van het viaduct van Vilvoorde zijn definitief opgeleverd op respectievelijk 24 augustus 2006 en 16 augustus 2007. De uitgebreide reeks bijkomende proeven hebben aangetoond dat de gebruikte materialen voldeden aan de opgelegde eisen.

De interne audit heeft voor Oost-Vlaanderen 58 aanbevelingen geformuleerd, deze werden reeds geïmplementeerd in de afdeling. De aanbevelingen worden verder geïmplementeerd in de andere territoriale afdelingen van AWV.

Het rapport van de interne audit naar aanleiding van een onderzoek in Limburg, is in behandeling bij de administratie. Het is niet eenvoudig om vanuit administratieve hoek bijkomende elementen te vinden wanneer het gerecht besloten heeft dat er niet tot vervolging wordt overgegaan. Maar ondanks dit gegeven wordt intern nagezien op welke wijze alsnog kan gereageerd worden in het belang van de Vlaamse overheid. Intussen werd de aannemer wel al door onze raadsman in gebreke gesteld bij aangetekend schrijven van 21 juli 2008. De aannemer reageerde hierop door een raadsman aan te stellen. Momenteel loopt het overleg tussen beide raadslieden.

Hoe wil de minister de MER-procedure voor infrastructuurwerken optimaliseren?

Medio 2008 is er een overleg geweest op het kabinet Crevits met alle betrokken partijen. Er werd een voorstel gelanceerd waarbij er een coördinator of een coördinatrice is binnen MOW bestaande uit MOW en LNE (Leefmilieu, Natuur en Energie), mensen die een brugfunctie vervullen met de ondersteunende cel

Begeleiding Gebiedsgerichte Processen (BGP), dienst MER, dienst VR en het Agentschap voor Natuur en Bos. Die nieuwe coördinator/cel zal echter niet de functie van BGP overnemen. Deze coördinator/coördinatiecел fungeert als een kennisverantwoordelijke met betrekking tot milieugerelateerde processen in het kader van MOW infrastructuurprojecten en legt de contacten met BGP en de dienst MER. De coördinator/coördinatiecел dient door projectingenieurs of initiatiefnemers van een project zo snel mogelijk in het proces betrokken. De coördinator/coördinatiecел kan de projectingenieurs of initiatiefnemers verduidelijken welke procedures moeten worden doorlopen en kan al in de beginfase proactief op bepaalde elementen wijzen. Dit nog voor de maatregelen opgelegd door het MER gekend zijn. Zo kan deze coördinator/coördinatiecел instaan voor proactieve informatieverlening en communicatie.

Daarnaast zijn alle actoren vragende partij voor een betere afstemming van de inhoud waarbij de projectingenieurs en initiatiefnemers mee input kunnen geven aan BGP en de dienst MER die dan vervolgens technisch haalbare maatregelen kunnen voorstellen/opleggen. Ook hier kan die coördinator/coördinatiecел een faciliterende rol spelen.

Het voorstel dient echter nog uitgewerkt te worden.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) wil in Vlaanderen op zoek gaan naar terreinen die aan de haven kunnen worden gelinkt. Daar kunnen activiteiten worden uitgebouwd waarvoor in de haven geen ruimte meer is. De Antwerpse haven mikt daarbij in eerste instantie op projecten langs de E313/Albertkanaal, de E17 en Leiebekken en de kruising van de A12 en de N16, het hart van de zogenaamde Vlaamse Ruit. Wat is het standpunt van de minister over dit voorstel?

De terreinen die het GHA voorstelt, zijn allemaal te definiëren als logistieke hotspots binnen het kader van Extended Gateway Vlaanderen. Het voorbije jaar hebben de vijf Vlaams provincies hard gewerkt aan het opstellen van een logistieke kaart voor hun provincie, waarbij telkens een onderscheid wordt gemaakt tussen primaire en secundaire hotspots. Deze hotspots zijn steeds plaatsen die goede mogelijkheden bieden als knooppunt binnen de logistieke ketens die door de Vlaamse havens lopen. Deze provinciale studies zijn een tijdje geleden afgerond en worden momenteel door het VIL (Vlaams Instituut

voor de Logistiek) in één overkoepelende kaart voor Vlaanderen gegoten. Tegelijkertijd zal het VIL ook aanbevelingen doen naar de Vlaamse overheid om de realisatie van deze hotspots mogelijk te maken en te bespoedigen. Het is nu wachten op de finale resultaten van deze overkoepelende studie. Op dat moment zal een standpunt ingenomen worden over de voorstellen. Hieraan gekoppeld kan op dat moment ook een stelling ingenomen worden over de rol van de havenbedrijven in het realiseren van deze hotspots.

Welk gevolg werd gegeven aan de aanbevelingen van het Rekenhof m.b.t. de dossiers Deurganckdok, verrekeningen en schadedossiers?

Voor de antwoorden met betrekking tot het Deurganckdok verwijst de minister u graag door naar de antwoorden van minister president Peeters, die ter zake bevoegd is.

De minister vermeldt dat zij een overzicht van alle aanbevelingen en de manier waarop daarmee wordt omgegaan zal laten opnemen als bijlagen bij dit verslag. Daar zit ook informatie in over de stand van zaken van de evolutie van de verwijlintresten, stand van zaken over de verrekeningen Ring Antwerpen en Leien Antwerpen. Zie bijlagen 7a, 7b, 7c en 7d.

2.2.2. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke en antwoord van de minister

De heer Joris Vandenbroucke herhaalt zijn vraag naar de uitvoering van de motie van oktober 2008 in verband met de evaluatie van de beheersovereenkomst met het Agentschap van Wegen en Verkeer op 25 maart 2009, een jaar na de start ervan. Het lid vraagt een evaluatie van de efficiëntie en de doelmatigheid van de organisatie en de werking van AWW te toetsen. Zal de minister tegen maart 2009 evalueren ?

Minister Hilde Crevits belooft zich te houden aan het gestelde in deze motie.

2.2.3. Tussenkoms van de heer Rudi Daems en antwoord van de minister

De heer Rudi Daems stelt vast dat heel wat antwoorden verborgen blijven in bijkomende studies en evaluaties, maar dat is wellicht eigen aan het legislatuureinde. De oorspronkelijke raming van 600 mil-

joen euro voor VIA-Invest voldoet allicht niet. Nu al komt een aantal deelprojecten aan 300 tot 400 miljoen euro. Het bedrag van 60 miljoen euro voor beschikbaarheidsvergoedingen, dus de inbreng van de overheid zelf, zou voorlopig wel voldoen. Maar waarvoor precies? Voor welke van de zes missing links? Welke budgettoename uit algemene middelen kan de komende jaren verwacht worden?

Over de Noord-Zuidverbinding in de Kempen neemt de regering een beslissing, terwijl over die in Limburg afspraken worden gemaakt. Vanwaar het verschil in benadering tussen deze twee plusminus soortgelijke dossiers?

Over de slimme kilometerheffing gaat in december 2008 een nota naar de Vlaamse Regering. Minister Van Mechelen zei dan weer dat er om verschillende redenen voor 2010 geen sprake van zou zijn. Wat stelt de minister daar tegenover?

Wordt de overheveling van de rooilijnen van ruimtelijke ordening naar openbare werken decretaal geregeld? Komt er een aparte regeling of zit dit in het nieuwe ontwerp?

Waarover is er nog een meningsverschil met betrekking tot de monstertrucks?

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat, wat de tracékeuze betreft, na een plan-MER twee stappen moeten gezet worden. Ten eerste moet een GRUP gemaakt worden en ten tweede een project-MER. Er is strikt genomen geen nieuwe regeringsbeslissing nodig. Zij geeft het voorbeeld van de AX-verbinding in West-Vlaanderen. Wat de Kempen betreft is echter in het begin van de legislatuur de afspraak gemaakt dat het tracé sowieso naar de regering moest komen. Voor de Limburgse verbinding was dat niet nodig, maar omdat de minister het dossier belangrijk vond, heeft zij toch een interkabinettenwerkgroep (IKW) opgericht ter voorbereiding van een bespreking door de regering. Nadat die laatste had plaatsgevonden, is daarover gezamenlijk gecommuniceerd, voor de brieven met het oog op GRUP en project-MER de deur uitgingen.

Voor de verbinding Ieper-Veurne was de tracékeuze al eerder gemaakt. Na de voltooiing van het plan-MER heeft de minister een stand van zaken meege-deeld aan de regering. Zij gaat dat ook doen voor de andere missing links, maar een formele beslissing over GRUP en project-MER door de regering is dus niet nodig.

De pps-projecten evolueren, per project moet bekeken worden welke middelen noodzakelijk zijn. Er is een bedrag van 60 miljoen euro beschikbaar. Men zal zien hoever men daarmee komt eens de projecten in aanbesteding gaan met het oog op DBfM.

Wat de autofiscaliteit betreft, vindt de minister het van groot belang om snel over een aantal zaken duidelijkheid te krijgen. Zij noemt de roetfiltersubsidie. De parameters voor de hervorming moeten dit jaar duidelijk worden, waarna de uitwerking met de administratie kan bekeken worden. Dat is van belang voor wie overweegt een auto te kopen. Zij hoopt op een consensus binnen de regering. Er is verder een duidelijk engagement om tot een kilometerheffing voor vrachtwagens te komen. Het overlegtraject moet voortgezet worden.

Minister Crevits dacht dat de rooilijnen voorwerp vormen van een apart decreet.

Er is binnen de Vlaamse Regering geen discussie over een proefproject met supertrucks maar wel over de voorwaarden. Het eerste pakket bevat verplichtingen, die te nemen of te laten zijn. In het tweede pakket zit een tiental aanbevelingen. Geen enkel project blijkt aan alle tien te voldoen, maar sommige tracés wel aan enkele. De regering moet het er nog over eens worden of men aan alle aanbevelingen moet voldoen, dan wel of zij een tracé kiest tussen degene die aan enkele voldoen.

2.2.4. Tussenkoms van mevrouw Marleen Van den Eynde en antwoord van de minister

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt vast dat de N171 ontbreekt in de missing links. Was de doortrekking daarvan geen beleidskeuze? Is zij geen prioriteit meer? Wat is de stand van zaken? Verder merkt zij op dat de minister de SLUIZO-studie niet opvolgt met infrastructurele maatregelen, in tegenstelling tot minister Van Brempt. Vervolgens verzoekt zij om een overzicht van de 100 nieuwe projecten in het kader van de zwarte punten. Voor welke concrete geluidsmaatregelen wordt 10 miljoen euro extra uitgetrokken?

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat de N171 in het gewone programma zit, met name voor 2010-2011. Het budget is niet onbelangrijk. Ze belooft verder om na te kijken hoe met het SLUIZO-dossier zal worden omgegaan. De lijst van gevaarlijke punten die nog

aanbesteed kunnen worden, is ongeveer klaar. Hij zal begin volgend jaar volledig zijn en dan bezorgd worden.

De minister preciseert dat voor geluid in 20 miljoen euro aan extra middelen is voorzien. In eerste instantie worden de wachtende projecten, waarover akkoorden met de gemeente mogelijk zijn, versneld. De aanzet zal zichtbaar zijn in het indicatief meerjarenprogramma.

2.2.5. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder en antwoord van de minister

Mevrouw *Annick De Ridder* vindt, met betrekking tot de ecocombi's, dat aanbevelingen waaraan moet voldaan zijn, verplichtingen zijn. Het lijkt haar normaal dat een project voldoet als drie, vier of vijf van de tien aanbevelingen gehonoreerd worden. Heeft minister Van Brempt nog wel de bedoeling om effectief tot een proefproject te komen? Of gaat de minister ervan uit dat het begraven is en dat men het voor het einde van de legislatuur niet meer mag verwachten? Zij wijst de minister nogmaals op de door de meerderheid goedgekeurde resolutie over dit onderwerp en vermeldt dat Vlaamse transporteurs ondertussen al meewerken aan uitzonderlijk transport in Nederland.

De beleidsbrief zou ambitieuzer kunnen zijn over de slimme verkeerslichten. De minister stelt dat ze allemaal al voertuiggerelateerd zijn en dat klopt, maar er is een verschil tussen de eerste en de tweede generatie. Het agentschap AWV heeft een beperkte proef gepland met drie firma's. Waar worden ze georganiseerd? Wat is de timing? Het Nederlandse specialistenteam Groene Golf toont dat er nog enorm veel ruimte voor verbetering is in de beperking van verliesuren. Is de minister bereid iets analoogs op te zetten, uiteraard in samenhang met de doorstroming van het openbaar vervoer?

Het overleg met andere overheden over de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer mag dan al bezig zijn, ondertussen vult de federale administratie de opleiding volledig in. Daarmee zegt men aan de sector dat hij zich niet al te veel van het Vlaamse niveau hoeft aan te trekken. Het lid dringt erop aan kort op de bal te spelen. Het federale niveau moet een rol spelen, maar de opleiding is een Vlaamse bevoegdheid.

Minister *Hilde Crevits* heeft geen probleem met de organisatie van een interkabinettenwerkgroep over de

ecocombi's. Gezien de gedeelde bevoegdheid, raakt men er zonder consensus niet uit. Zij verwijst verder naar haar eerdere antwoord, net zoals voor de vraag over dynamisch verkeersmanagement. De opleiding uitzonderlijk vervoer is een bevoegdheid van minister Van Brempt. De heer *Jan Peumans* wijst er zijn collega De Ridder op dat de vragen aan het adres van minister Van Brempt al gesteld zijn op een eerdere vergadering van de commissie.

Minister *Hilde Crevits* vervolgt haar repliek. Als men een coördinatiepunt wegenwerken organiseert, moet men ervoor zorgen dat de informatie terechtkomt bij degenen die de vergunning verleent aan de transporteur van uitzonderlijk vervoer, zodat hij een bepaald traject kan volgen. Daar wringt nog een en ander.

2.2.7. Tussenkoms van de heer Jan Peumans en antwoord van de minister

De heer *Jan Peumans* zou graag de kostprijsberekening zien van de milderende maatregelen. Die zijn er gekomen naar aanleiding van de plan-MER voor de Noord-Zuidverbinding. Maar ook daar is geen berekening te vinden.

Hij vindt het een goede strategie om de communicatie, net zoals de BAM, voortaan zelf te voeren. Zijn vraag is waarom de ene de keuze mag maken om heel dure jongens binnen te halen en de andere niet. Op de tentoonstelling over de Noord-Zuidverbinding kon een ingenieur van de administratie alle vragen correct beantwoorden, in tegenstelling tot de twee mensen van een extern communicatiebureau en een dame van een consultancybureau, hoe charmant zij verder ook was.

De minister gaat snel over de alternatieve financiering van onderhoud van autosnelwegen. Ze wil het onderhoud in eigen handen houden. Nochtans doet Sofico het in Wallonië. Voor de missing links klopt de redenering niet. Daarvoor zijn er DBFM-constructie, waarbij privépartners verantwoordelijk worden voor het onderhoud (M). Ook bij het BAM-project besteedt de overheid het onderhoud van de wegen wel uit aan derden. De heer *Peumans* vraagt de minister om de alternatieve financiering van het wegenonderhoud opnieuw te bekijken want de wegen zijn langzaam maar zeker aan het degraderen.

Het incidentmanagement blijft na vijf jaar teleurstellen. Er is in die vijf jaar niets veranderd. De problemen bij ongevallen slepen nog altijd even lang aan.

Hij kijkt vol spanning uit naar de calamiteitenroutes. In Duitsland werkt dat systeem perfect.

De minister heeft evenmin gezegd waarom het door-tochtenproject van de Noord-Zuidverbinding in Limburg niet onderzocht wordt. De zes fundamentele kritieken van Horizon13 over de onderhouds-achterstand van de waterwegen heeft de minister ook niet behandeld. Ondanks de achterstand zijn er tal van nieuwe projecten gepland, zoals het project Seine-Schelde West. Het lid pleit ervoor om eerst het baggeren en het structurele onderhoud aan te pakken vooraleer nieuwe projecten te starten. De heren Clinckers en Portugaels, de leidend ambtenaren van de waterwegbeheerders zeggen dat er voor dat onderhoud minstens 130 miljoen euro nodig is, momenteel bedraagt het budget 85 miljoen euro.

De brug van Vilvoorde is positief opgeleverd, dat was al duidelijk. Wat heeft de minister gedaan met de aanbevelingen van de interne audit daarover?

De administratie is de corruptie in Limburg nog altijd aan het onderzoeken. Het lid vraagt zich af wat er nog te onderzoeken valt. Het parket heeft het dossier aan de kant geschoven omdat het niet kon berekenen wat de benadeling is van het Vlaamse Gewest. De audit doet nochtans een aantal pertinente vaststellingen. De man in kwestie is voortijdig met pensioen gestuurd en nu klasseert het parket het dossier zonder verder gevolg.

Het lid had het niet over het rapport van het Rekenhof over de Leien en de Ring in Antwerpen, maar wel over het rapport over de verrekeningen en het rapport over de verwijlntresten bij schadedossiers. Op de vragen over het rapport over de verrekeningen heeft het lid nog geen antwoord gekregen.

Minister *Hilde Crevits* wijst erop dat een milieueffectenrapport nooit kostprijsberekeningen maakt, maar gaat enkel na wat de milieueffecten zijn en hoe die geneutraliseerd kunnen worden. De zogenaamde AX (hoofdweg) in West-Vlaanderen bevindt zich aan de rand van een habitat- en vogelrichtlijngebied. Een van de milderende maatregelen voor natuur en leefmilieu, is dat de weg op een bepaalde plaats dieper zal komen te liggen. Die maatregel heeft natuurlijk een prijs. De kostprijs kan pas berekend worden als er keuzes gemaakt zijn. Bij het opstellen van een plan-MER is het onmogelijk de prijs van de voorstellen te kennen.

Elke administratie had vorig jaar al een eigen communicatieambtenaar met uitzondering van de administratie Wegen. Die ging er blijkbaar van uit dat

ingenieurs zelfs voldoende bekwaam waren om vragen te beantwoorden. Gestroomlijnde communicatie, het te woord staan van de pers enzovoort, vergt een centrale leidende figuur. De minister kiest ervoor om meer communicatie intern te houden en het beroep op externe bureaus te beperken. Dat betekent niet dat er nooit meer een beroep zal worden gedaan op externe bureaus, voor de ring van Brussel gebeurt dat bijvoorbeeld wel. Dat moet echter alleen gebeuren als de administratie een bepaalde taak zelf niet aankan. De beslissing zal per dossier genomen worden.

Twee jaar geleden is beslist een extern communicatiebureau in te schakelen voor de informatie over de Noord-Zuidverbinding Limburg. De resultaten van zijn werk zijn zichtbaar. Dat neemt niet weg dat een technicus het dossier het best zal kennen.

Het onderhoud van de Waalse wegen gebeurt door een beheerorganisme. Dat is een nv van publiek recht. Het is niet zo maar een private onderneming. De overheid houdt inspraak. De minister wil vermijden dat de coördinatie zoek raakt door de verschillende facetten uit te besteden aan verschillende ondernemingen. Ze wil alternatieve financiering wel onderzoeken maar de meerwaarde moet vooraf ontegensprekelijk vaststaan.

De calamiteitenroutes moesten inderdaad al afgebakend zijn. In twee provincies is dat vooralsnog niet het geval. De minister ziet daar geen reden voor. Ze zal het de commissieleden laten weten als het gebeurd is.

Voor Noord-Zuid-Limburg heeft een interkabinettenwerkgroep beslist om een project-MER uit te werken voor één tracé. Daarin moeten er ook milderende of neutraliserende maatregelen uitgewerkt worden. Twee project-MER's zou betekenen dat er vooralsnog geen keuze gemaakt wordt en dat de onduidelijkheid blijft aanslepen.

De minister kan niet mondeling en beknopt reageren op alle kritieken van Horizon2013. Misschien kan dat later gebeuren. Ze wil ook proberen om schriftelijke antwoorden te formuleren.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat hij deze vraag vorige week duidelijk gesteld had. De minister heeft daar niet op geantwoord. De agentschappen vragen een doorlichtingrapport over de toestand van de waterwegen.

Minister *Hilde Crevits* wijst erop dat investeren in het onderhoud van de wegen onvoldoende is. Daarnaast moet er ook geïnvesteerd worden in missing links.

Vier jaar geleden bedroegen de middelen voor wegen- onderhoud 40 miljoen euro, nu 90 miljoen euro en het is de bedoeling om dat bedrag op te trekken tot 130 miljoen euro. Hetzelfde geldt voor de waterwegen. Er zijn verslagen over de toestand van de sluisen en de toestand van de waterwegen. De plaatsen waar gebaggerd moet worden, zijn geïnventariseerd. Er is een capaciteitsprobleem waarvoor een oplossing gezocht wordt. Net als bij de wegen, bestaat er ook een investeringsprogramma waterwegen. Het klopt dus niet dat er niets bestaat. Er zijn zowel beheersovereenkomsten gesloten met het agentschap Waterwegen en Zeekanaal als met de diensten van de Scheepvaart. Ze worden afgerekend op bepaalde realisaties. Als de agentschappen middelen tekort hebben of structurele ingrepen wensen, wordt daar bij de beleidsafwegingen rekening mee gehouden. De begroting is wat ze is. De minister heeft het werkingskader geschetst maar heeft de kritieken van Horizon2013 niet exhaustief behandeld.

De aanbevelingen onder meer over de brug van Vilvoorde, zijn vertaald in de werking van het agentschap. Hetzelfde geldt voor de andere dossiers. Het Limburgse corruptiedossier is geseponneerd. De overheid resten dan twee mogelijkheden: ofwel stelt ze de aannemer in gebreke, ofwel stelt ze zich burgerlijke partij bij de rechtbank. In het laatste geval geeft de raadsman advies of een dergelijk geding kans heeft op slagen.

2.2.7. *Tussenkoms van de heer Ward Kennes en antwoord van de minister*

De heer *Ward Kennes* was het meest gecharmeerd door de geruststelling van de minister over de beheersbaarheid van het volume van de pps-financiering voor de Noord-Zuidverbinding in de Kempen. Op 13 november heeft de auditor de projectnota conform verklaard. De regeringsbeslissing van juli bepaalt dat het punt nogmaals door de Vlaamse Regering behandeld worden. Zal dat nog voor het einde van het jaar gebeuren?

Minister *Hilde Crevits* bevestigt dat.

2.2.8. *Tussenkoms van de heer Dirk de Kort en antwoord van de minister*

De heer *Dirk de Kort* heeft gemerkt dat noch de beleidsbrief Havens noch de beleidsbrief Openbare

Werken de overdracht van de havenwegen ingevolge het Havendecreet, behandelen. Wat is de stand van zaken van die overdracht? Dat zou immers een vermindering van de havenkredieten tot gevolg hebben.

De heer *Jan Penris* weet dat het Havenbedrijf Antwerpen een compromis heeft voorgesteld. De Noorderlaan bijvoorbeeld wordt maar niet veilig gemaakt. De haven heeft noch de expertise noch de centen om die weg veilig heraan te leggen. De haven wil die ruiten voor een aantal wegen op Linkeroever zonder dat de budgetten verminderd worden. Daardoor zou de overheid in het bezit komen van de Noorderlaan en snel de verkeerssituatie aanpakken. Het Havenbedrijf zou in ruil een aantal andere verplichtingen over wegen van secundair belang op Linkeroever op zich nemen. Zal de minister op dat interessante voorstel ingaan?

Minister *Hilde Crevits* is het ermee eens dat die situatie een oplossing behoeft. De autoriteit die de beheerder wordt van de wegen, in dit geval de Administratie Wegen en Verkeer, zal echter voldoende budgetten moeten krijgen voor investeringen. Daarover wordt er onderhandeld. De minister is er gerust in dat er een oplossing zal komen. Er zijn twee voorstellen, de minister werkt samen met de minister-president en het Havenbedrijf aan een oplossing.

2.3. *Aankondiging moties van aanbeveling*

Tot besluit van de bespreking van deze beleidsbrief Openbare Werken worden er moties uitgaande van het VB, N-VA en Groen! aangekondigd door mevrouw Marleen Van den Eynde en de heren Peumans en Daems.

IV. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF HAVENS

1. **Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid**

Minister-president *Kris Peeters* verklaart dat in deze beleidsbrief in eerste instantie ingegaan wordt op de maritieme toegankelijkheid. Naast de uitvoering van het verruimingswerk op de Westerschelde en de ver-

betering van de haventoeegang tot Oostende, die de uitvoering zijn van genomen beslissingen, worden ook de laatste voorbereidende onderzoeken afgerond om in deze legislatuur te kunnen komen tot een beslissing over de toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen, de tweede sluis in de Waaslandhaven en het Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) te Zeebrugge. Er ligt dus zeker nog werk op de plank.

Er moet ook verder werk worden gemaakt van de baggerspeciebergings- of -verwerking. Heel belangrijk is het Amorasproject, de realisatie van een onderwatercel enerzijds en de voorbereiding van de mechanische ontwateringsinstallatie anderzijds, in de haven van Antwerpen. Ook wil hij nog even naar Callemansputte verwijzen in de haven van Gent.

Op het vlak van de nautische dienstverlening wordt de Schelderadarketen continu geoptimaliseerd. Dit jaar wordt er bijzondere aandacht besteed aan de implementatie van de nautische ketenbenadering. Het kenniscentrum voor elektronische zeekaartproductie wordt verder uitgebouwd. De goedkeuring van de Scheldeverdragen geeft de gemeenschappelijke nautische autoriteit een verdragsrechtelijke verankering. Dat wordt onderschat, maar het is toch belangrijk. Op 1 januari zal de nieuwe loodsgeldtariefstructuur in werking treden. In de komende maanden zal ook een beslissing worden genomen tot het verwerven van een nieuwe beloodsingsvloot.

Al deze maatregelen moeten de veiligheid en vlotheid van de scheepvaart verbeteren.

Met de hinterlandontsluiting van de havens is minister Crevits intensief bezig, onder andere met projecten estuaire vaart, Seine-Schelde, Seine-Schelde West en de Liefkenshoekspoortunnel die gestart is. De strategische plannen voor de vier Vlaamse havens zijn opgemaakt. Momenteel worden de afbakenings-GRUP's opgemaakt. Voor Gent is die er al. Die voor Zeebrugge werd door de Vlaamse Regering voorlopig vastgesteld op 5 september 2008.

Zo start de formele goedkeuringsprocedure voor het GRUP. Het openbaar onderzoek van het ontwerp-GRUP vindt plaats van 6 oktober tot 4 december. Op basis van de huidige stand van zaken wordt een plenaire vergadering voor het GRUP-haven Oostende verwacht in maart 2009. De goedkeuring van het principieel programma van het GRUP-haven Antwerpen wordt eveneens verwacht in het eerste kwartaal van 2009.

De minister-president hoopt dat iedereen Flanders Port Area van nabij heeft gevolgd. We moeten die dynamiek met de nodige zorg bewaken. Dat moet groeien zonder te forceren. Er is voor de eerste keer een Vlaamse havendag georganiseerd. Dat was een succes. Er is een gemeenschappelijke achterlandstrategie, marktprospectie, watergebonden grondbeleid, promotiebeleid – de 'code of conduct' is goedgekeurd – en 'brand building'. Dat is allemaal pril en het moet verder groeien. Hopelijk zal de volgende Vlaamse Regering dit ook stimuleren.

Een risicobeheersysteem voor grote infrastructuurprojecten wordt opgezet aan de hand van ervaringen die worden opgedaan bij SHIP in Zeebrugge, bij de tweede sluis Waaslandhaven, de derde Scheldeverdieping, het Zwinproject en het plan voor Oostende. Het risicobeheersysteem is een oud zeer, maar het gaat in de goede richting. Risicomanagement wordt voor alle projecten ten laatste in 2009 opgestart. Een eerste rapportering aan het Vlaams Parlement is al gebeurd.

In het geïntegreerd kustzonebeheer wordt de verdediging tegen overstromingen prioritair aangepakt. Daar zal een evenwichtige balans tussen zeewering en andere maatschappelijke functies worden nagestreefd. Daarvoor worden drie grote projecten uitgewerkt. Het eerste is het geïntegreerd kustveiligheidsplan dat de beveiliging tegen overstroming van het kustgebied overal op het niveau van een superstorm moet brengen. Daarbij wordt rekening gehouden met zeespiegelrijzing en klimaatverandering. In 2009 wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgestart, een plan-MER, een project-MER en een passende beoordeling. Nederland is daarmee bezig, het is belangrijk dat wij dat ook doen.

Het tweede project is het openbarewerkenplan Oostende, dat de stad moet beschermen tegen overstromingen en de haven van Oostende toegankelijk moet maken voor alle types schepen tot een lengte van 200 meter. Die werkzaamheden zijn in volle uitvoering.

Het Zwinproject wil meer robuuste natuur scheppen in het Schelde-estuarium en een oplossing bieden voor verzandingsproblemen van het Zwin. In 2009 moeten de studies verder worden afgewerkt en het GRUP vastgesteld. De stedenbouwkundige vergunningen zullen worden aangevraagd. Dan kan de eerste fase van de uitvoering gebeuren.

Dit zijn de belangrijkste punten. Wat is opgestart, wordt uitgevoerd, en zo veel mogelijk binnen deze legislatuur. Het Rekenhof had een opmerking over de basisallocatie 1200C en 1240C. Dat is geschrapt uit punt 5 van artikel 15 van het Uitgavendecreet. De Vlaamse Regering heeft dus rekening gehouden met die opmerking.

De minister-president engageert zich om het meerjarenprogramma voor de havens 2008-2011 aan de commissie te bezorgen.

2. Algemene bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1.1. Tussenkomst van de heer Jan Penris

De heer Jan Penris verklaart dat hij de beleidsbrief met veel plezier heeft gelezen. Elk jaar leert hij een aantal zaken bij. Hij zou de beleidsbrief zelfs verplichte literatuur maken in de opleiding Maritieme Wetenschappen. Er wordt immers een heel mooi overzicht gegeven van ons havenbeleid.

De uitgangspositie van deze regering is dezelfde als de zijne. Vlaanderen heeft een maritieme roeping. We hebben de kracht van onze economie te danken aan het feit dat we geografisch zo goed gelegen zijn en we beschikken over de 'brains' om een logistiek beleid in Vlaanderen te voeren. Het is dan ook een goede zaak dat de minister-president daaraan de nodige aandacht besteedt.

De minister-president spreekt niet alleen over havens, maar ook over kustbeleid. De heer Penris betreurt het dan ook dat men zich beperkt tot havens en kust. Het zou logisch zijn dat Vlaanderen ook bevoegd zou zijn voor het beleid van de hoge zee. Jammer genoeg is dat nog altijd federale materie. Soms vormt de aanwezigheid van die federale schoonmoeder een handicap.

Het lid heeft geleerd dat er verschillende soorten baggerwerken bestaan: onderhoudsbaggerwerken, ruimingsbaggerwerken, verbredingsbaggerwerken. Elk soort baggerwerk heeft dan zijn eigen deponiebeleid. Van de verbredingsbaggerwerken is het hem niet geheel duidelijk waar die specie naartoe wordt gebracht.

Belangrijk is de toezegging dat Antwerpen een tweede zeeluis op de linkeroever krijgt. Hij was daar al lang

vragende partij voor. Alleen is het nog niet geheel duidelijk hoe de financiële verrekening zal verlopen. In deze beleidsbrief staat dat over de financiering afspraken zullen worden gemaakt met het Havenbedrijf Antwerpen. Als lid van de oppositie geeft hij niet graag een blanco cheque. Hij wil dan ook van de Vlaamse Regering weten welke bijdrage ze denkt te kunnen leveren. Dat is van belang voor de begroting van volgend jaar, maar zeker ook voor de meerjarenbegroting die de regering opstelt.

Voor de loodsen heeft men de ambitie om de vloot te vernieuwen met een nieuw soort scheepstype, dat via een pps-constructie zou worden opgeleverd. Hij verneemt echter dat die constructie onder druk staat. Heeft men daar al zicht op? Moeten er extra inspanningen geleverd worden? Zo ja, van welke orde van grootte?

Het valt ook op dat de minister-president het heeft over de vier Vlaamse havens – Antwerpen, Zeebrugge, Oostende, Gent – en dat er in de beleidsbrief helemaal niet wordt gesproken over de Kempische haven. Heeft men op dat vlak geen ambitie meer? Dat was een verdienstelijke denkpiste, die hij mee wil ondersteunen. We moeten nagaan hoe we ze kunnen uitbouwen. Als het maar onder het binnenvaartbeleid valt, dan moeten we die zaak op een heel andere manier concipiëren.

Over de samenwerking tussen de havens is al heel wat te doen geweest. Zo is er Flanders Port Area. Dat taalgebruik stoort hem trouwens. In een beleidsbrief moet het toch mogelijk zijn een valabel Nederlands alternatief te gebruiken. Hij heeft echter in de Lloyd kunnen lezen dat de heer Saverys nog een stap verder wil gaan. Hij zegt dat het niet enkel bij promotie mag blijven, maar dat ook het politiek-institutioneel aspect belangrijk is. Hij pleit ervoor om de vier havens onder één grote koepel onder te brengen met een gemeenschappelijk bestuur. Hij spreekt namens toch wel belangrijke werkgevers in de haven. Zijn uitlatingen zijn dus niet gratis. Hoe gaat de minister-president daarmee om?

Zijn kleinere vragen over de promotie zal hij schriftelijk stellen.

De minister-president krijgt van hem het voordeel van de twijfel. Hij heeft de indruk dat de minister-president steeds met het welzijn van onze havens is begaan. Hij moet zich niet aan een tegenstem verwachten. Een positieve stem is misschien nog een brug te ver.

2.1.2. Tussenkost van de heer Dirk de Kort

De heer *Dirk de Kort* is uiteraard zeer tevreden met de voorliggende beleidsbrief en met het feit dat de minister-president bevoegd is voor onze havens. Zoals in de inleiding staat te lezen, wordt op die manier het belang van onze havens voor onze economie benadrukt.

Men zal in de loop van de komende maanden manieren moeten vinden om de Vlaamse economie een duw in de rug te geven. De investeringen in haveninfrastructuur kunnen op dit vlak een belangrijke meerwaarde betekenen. Tot op heden hebben we vooral in de rechtstreekse tewerkstelling geïnvesteerd. We moeten ook oog hebben voor de bouwactiviteiten in de havens. We hebben in het buitenland al bewezen dat onze bedrijven over specifieke knowhow beschikken. We mogen de rol van onze havens dan ook niet onderschatten.

Hij is geïnteresseerd in het investeringsprogramma voor de havens. Hij begrijpt immers niet goed wat de bedragen in begrotingsartikel MG 63.21 precies inhouden. Het gaat hier om de investeringssubsidies aan lagere openbare en autonome gemeentelijke havenbedrijven ter ondersteuning van het beleid inzake zeehavens en om subsidies aan havenbedrijven voor investeringen in de haveninterne basisinfrastructuur en uitrustingsinfrastructuur.

Voor 2009 is voor de Antwerpse haven een bedrag van 20.292.000 euro en voor alle havens samen een bedrag van 55.292.000 euro ingeschreven. In deze begroting is slechts een bedrag van 24.854.000 euro weerhouden. Een mogelijke reden voor deze verlaging is de regeling voor de overdracht van de havenwegen. Dit zou tot een vermindering van de havensubsidiekredieten kunnen leiden. Hij heeft op zich geen probleem met deze maatregel en heeft minister Crevits hierover trouwens ook een paar vragen gesteld. Volgens haar wordt momenteel een oplossing uitgewerkt. Hij vindt dat echter niet helemaal terug in deze beleidsbrief. Het gaat overigens niet enkel om centen. Het gaat zeker ook om veiligheid. Er hebben op deze wegen helaas al meermaals dodelijke ongelukken plaatsgevonden. De wegen moeten niet enkel worden onderhouden. Er moeten ook bijkomende investeringen komen. Belangrijke zwarte punten moeten worden aangepakt.

In verband met de Scheldeverdieping en de andere werken in de Schelde zijn in de begroting een aantal artikelen opgenomen. Artikel MG 54.01 betreft de terugbetaling aan Nederland van investeringsuitgaven die betrekking hebben op de Westerschelde en op het zeekanaal Gent-Terneuzen. In 2008 is hiervoor nog in ongeveer 34 miljoen euro voorzien. Voor 2009 gaat het slechts om 15.270.000 euro. Wat de investeringen in de verdiepingswerken, de beperking van de wrakken in de Westerschelde en de maritieme toegang betreft, gaat het in 2008 om 50 miljoen euro. Voor 2009 is slechts 1 miljoen euro ingeschreven. Hij heeft vernomen dat de besprekingen met de Nederlandse regering over de compensaties vlot verlopen. Hij vraagt dan ook enkel om wat verduidelijking.

Wat de tweede sluis van de Waaslandhaven betreft, stelt de heer Dirk de Kort dezelfde vraag als de heer Penris. Hij heeft de discussies hierover in de pers kunnen volgen. Volgens de beleidsbrief zal in 2009 aan de Vlaamse Regering een gemotiveerd en op de resultaten van de uitgevoerde studies gebaseerd voorstel ter goedkeuring worden voorgelegd. Dit voorstel zal betrekking hebben op de locatiekeuze en op de sluisgeometrie. Eenmaal de Vlaamse Regering een besluit heeft genomen, kan de bouw van een tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven worden aanbesteed en kunnen in verband met de financiering afspraken met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen worden gemaakt. Hij vindt in de begroting niet direct terug hoe de financiering van die sluis zal worden geregeld. In begrotingsartikel MG 73.70 vindt hetzelfde lid in verband met investeringsuitgaven het bedrag van 69 miljoen euro terug. In het nieuwe begrotingsartikel MG 73.90 staat in verband met de werken aan de haveninfrastructuur en in het bijzonder aan de vergroting van de sluisencapaciteit gewoon een vermelding pro memorie. Hij zou hier graag wat verduidelijking over krijgen.

De heer Penris verwees al naar de uitspraken van Saverys en stelde dat ze niet gratis waren. Hij heeft vroeger echter wel al gratis uitspraken gedaan, maar misschien is dat deze keer niet het geval voor zijn uitspraken over de Oosterweelverbinding.

De minister-president stelt dat inzake Flanders Port de samenwerking is gestart tussen de havens en met het gewest. Dat is prima en die samenwerking zal nog moeten groeien, maar de heer de Kort krijgt af en toe

de indruk dat de Vlaamse Havenvereniging de zaak wil forceren en dat zal misschien eerder naar af leiden. Hij heeft vroeger mee mogen werken aan de totstandkoming van het havenbeheer en daarvoor aan de aanbeveling bij de Vlaamse Havencommissie. In 1992 is men gestart en men heeft er meer dan zeven jaar over gedaan voor men kon implementeren. Er is een moeizame weg afgelegd en hij vreest dat de weg die momenteel wordt bewandeld, aanleiding kan geven tot conflicten.

In verband met het loodswezen is hij geïnteresseerd in de stand van zaken van de beloodsing met de nieuwe vaartuigen, de SWATH's (Small Waterplane Area Twin Hull) een 50m lange catamaran hij heeft daar al een vraag over gesteld in mei 2008, en kreeg ook een uitvoerig antwoord over de stand van zaken. Toen werd erop gewezen dat de nieuwe beloodsingsvaartuigen geleverd zouden kunnen worden in de loop van 2010-2011. Ze zouden dan daadwerkelijk in dienst genomen kunnen worden. Hij blijft ernaar vragen omdat hij merkt dat met de huidige werkprocedures vaak om veiligheidsredenen moet worden gestopt met het beloodsen van een schip. Dat leidt tot de problematiek van de wachttijden. Met de nieuwe beloodsingsmiddelen zal in bijna alle weersomstandigheden snel en vlot gewerkt kunnen worden.

Hij weet dat de minister-president ook bekommerd is over de goede werking van de loodsen, dat deze in het verleden al overleg heeft gepleegd met de beroepsfederatie en tracht om in het kader van de nautische dienstverlening ten volle mee te werken aan de ketenbenadering. Hij merkt dat er een plan is waarin voor 2014 het Havencoördinatiecentrum is opgenomen. Hij vermoedt dat pas tegen die datum met de bouw van dat Havencoördinatiecentrum kan worden gestart. Op dit moment is er immers nog te veel onduidelijkheid over de nautische ketenbenadering, over de rol die de loodsen voor zichzelf weggelegd zien en over die van de havenkapiteindiensten. Er moeten met het gewest nog wat knopen worden doorgehakt om te proberen tot een betere dienstverlening te komen. Hij weet dat vernieuwingsprocessen – want die probeert de minister-president hier aan te brengen – niet evident zijn en slechts moeizaam tot goede resultaten aanleiding zullen geven.

2.1.3. Tussenkoms van de heer Jos De Meyer

De heer *Jos De Meyer* stelt dat niemand van de aanwezigen moet worden overtuigd van het grote belang van onze Vlaamse havens.

Hij merkt dat in de beleidsbrief vijftien operationele doelstellingen heel goed en duidelijk werden uitgeschreven. Hij suggereert om in de toekomst in een extra doelstelling te voorzien. Hij merkt dat zelfs de zorg voor de vogels en ook de Europese habitatrichtlijn uitdrukkelijk wordt omschreven. Hij heeft daar begrip voor. Hij stelt vast dat de vijftiende doelstelling het zorgen voor een breed maatschappelijk draagvlak betreft. Dat is uiteraard bijzonder belangrijk. Een zestiende doelstelling zou nog duidelijker zijn. Hij heeft het over de zorg binnen de havens om vandaag en morgen en blijvend, duurzaam om te gaan met grond. Vlaanderen is amper een zakdoek groot. We moeten daarmee rekening houden. We weten allemaal dat havenuitbreiding grond vergt, net als de haveninfrastructuur, de bijhorende wegeninfrastructuur, de compensaties voor natuur, de slibberging en zo meer. Vandaar zijn pleidooi om heel uitdrukkelijk te voorzien in de doelstelling om zorgzaam om te springen met grond. De doelstelling zou het maatschappelijke draagvlak voor de havens trouwens nog groter maken.

Hij wil er ook op wijzen dat in de vorige legislatuur een resolutie werd goedgekeurd over de toegankelijkheid, de veiligheid en de natuurlijkheid in het Schelde-estuarium. In het begin van deze legislatuur is er een resolutie goedgekeurd waarbij een vierde element werd ingebracht: dat was de bezorgdheid die hij hier formuleert in verband met het gebruik van gronden. Hij vraagt alleen maar om op dit vlak gerust te worden gesteld door hier in de toekomst uitdrukkelijker in te voorzien.

2.1.4. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* heeft met aandacht deze beleidsbrief, die op een goede manier de essentiële knelpunten in het havenbeleid samenvat, doorgenomen.

De regering zit in een aantal dossiers mooi op schema, eindelijk. Zij denkt aan de Scheldeverdieping en sinds dinsdag jl. ook aan de IJzeren Rijn. Zij heeft vernomen dat de Nederlandse minister voor Verkeer een brief heeft geschreven aan de Tweede Kamer, waarin hij stelt: "Ik heb geen andere keuze dan om mij bij de conclusie van België neer te leggen." Die woorden doen haar hoop krijgen dat ook daar binnenkort een doorbraak mogelijk is. Op die dossiers moet ook in de toekomst worden toegekeken om de strakke timing te handhaven en om doorbraken te realiseren in overleg met federale collega's.

In 2007 is er een mededeling gekomen van de Europese Commissie, waarmee ze de krijtlijnen wil vastleggen van een Europees havenbeleid. De minister-president zegt daarover in zijn beleidsbrief dat de lidstaten formeel nauwelijks worden betrokken. Dat maakt haar ongerust. Zij neemt aan dat men vanuit Vlaanderen inspanningen doet om dat contact met de Europese Commissie tot stand te brengen. Maar het is onduidelijk wanneer de Europese Commissie hieromtrent initiatieven zal lanceren. Deadlines uit het verleden werden blijkbaar voor onbepaalde tijd uitgesteld. Een dergelijk Europees havenbeleid is net cruciaal voor de Vlaamse havens, die sterk aan buitenlandse concurrentie onderhevig zijn. Wanneer kan er uitsluitel over worden gegeven? Zij neemt aan dat de minister-president druk uitoefent op de Europese Commissie. Doen de federale overheden dat ook?

Het structurele overleg voor de havenpromotie vindt zij een goede zaak. De eerste zendingen onder de vlag van Flanders Port Area zijn een feit. Dat is een begin. Zij hoopt dat het geen eindpunt is. Welke concrete initiatieven zullen nog volgen voor de havenpromotie?

2.2. Antwoorden van de minister-president

Minister-president *Kris Peeters* dankt de leden voor de opmerkingen en zeker de positieve reacties. Vanuit de oppositie worden die des te meer gewaardeerd.

Wat betreft de regionale tegenover de federale bevoegdheid, kan hij enkel zeggen dat de natuur onze kant kiest. De zandbank van Heist lag eerst in federale wateren, door de wind is die naar de vloedlijn opgeschoven en ligt nu op Vlaams grondgebied – hoewel sommigen betwisten dat de zandbank is aangesloten op de vloedlijn. De provincie West-Vlaanderen is een stukje groter geworden doordat de natuur in ons voordeel speelt. De minister-president gaat ervan uit dat daar stappen vooruit kunnen gezet worden in het kader van een staatshervorming, als die verder doorgaat.

De specie van de verbredingsbaggerwerken wordt in zee en langs de plaatranden in de Schelde gestort.

Naar aanleiding van de beslissing in verband met de financiering van de tweede sluis besliste de Vlaamse Regering te gaan naar de ontdebelling van de sluisinfrastructuur. Er zal onderhandeld worden met de havenbedrijven over de mogelijkheid van subsidies.

Het voorstel is geformuleerd om een begrotingsfonds op te richten. Dat moet hij verder bespreken met minister Van Mechelen en met het havenbestuur.

Gaat men in de richting van een pps of pakt men het nog verstandiger aan met subsidies? In dat kader wordt het havenbedrijf de bouwheer voor de tweede sluis en geeft de Vlaamse overheid subsidies om dat uit te voeren. Wat btw en andere elementen betreft, stelt de minister-president dat dit bekeken wordt. Andere havens zullen uiteraard vragen of het ook voor hen geldt. Nog heel wat praktische zaken moeten worden uitgeklaard. Ook het Havendecreet moet worden aangepast. Daar is hij volop mee bezig. De gesprekken tussen zijn kabinet en dat van de minister van Financiën lopen.

De belofde via pps is een ingewikkeld verhaal. Is het wel wijs om ermee door te gaan als het te duur wordt? Het concept 'bareboat charter' is hier al eens toegelicht. Dat verloopt tergend traag.

De minister-president hoopt echter dat nog deze legislatuur daarover een doorbraak te kunnen forceren.

Over de Alberthaven moet hij nog eens met zijn collega van gedachten wisselen. De binnenvaart valt nog altijd onder de minister van Openbare Werken. Het is belangrijk dat daar verdere stappen worden gezet. Het is de gouverneur van Limburg die dat concept heeft voorgesteld.

Ook andere collega's hebben het gehad over de samenwerking met andere havens. De lancering in Japan en nadien in Rusland was een geslaagde operatie. Men bouwt dat langzaam op. Hij heeft daarover binnenkort een onderhoud met de heer Saverys.

Toen hij daarmee startte vroeg de heer de Kort in deze commissie of hij van plan was alles te centraliseren om vanuit het Vlaamse niveau te besturen. De minister-president heeft toen geantwoord dat dit absoluut niet zijn bedoeling is. Hij krijgt nu al het verwijt een Sarkozy te zijn, hoewel hij zich afvraagt of dat wel een verwijt is. Het is een man met daadkracht.

Er is een niet onbelangrijk signaal vanuit het bedrijfsleven zelf dat er verdere stappen moeten worden gezet. Hij wil er echter op wijzen dat Flanders Port Area een project is van voortschrijdend inzicht. Hij

behoedt zich dan ook voor te drastische stappen vooruit waarvan niet iedereen de toegevoegde waarde inziet.

Wat de loodsen betreft zijn er in deze commissie al heel wat vragen gesteld. De gevoeligheden zijn enorm. Een verkeerd woord kan zeer zware gevolgen hebben.

Wat de basisallocatie investeringsuitgaven met betrekking tot verdiepingwerken en het bergen van wrakken betreft, zegt de heer de Kort dat het bedrag van 50 miljoen euro naar één miljoen euro gaat. Men moet dit echter samen lezen met het artikel waarin sprake is van het gewone onderhoud van de havens en allerhande kosten betreffende het onderhoud, als ook baggerwerken waar van 167 miljoen naar 193 miljoen euro gegaan wordt.

Het havenbestuur van Antwerpen heeft naar aanleiding van een dodelijk ongeval op een havenweg, beslist dat die havenwegen moeten worden overgenomen. Daar is natuurlijk geld voor nodig. Er is beslist om dit te imputeren op de andere investeringskredieten.

Wat de sluis betreft, is men bezig met een instrument van subsidies. Het gaat over 125 miljoen euro gespreid over een aantal jaren. De vraag is of men niet een model kan uitwerken om vanuit dat fonds een subsidie toe te kennen aan het havenbedrijf, dat als bouwheer fungeert.

Op de opmerking van de heer Jan Penris dat men in de voorliggende begroting daarover nog niets terugvindt, antwoordt de minister-president dat het enige dat men daarover terugvindt, een bedrag van 1,5 miljoen euro voor studies en het voorbereidend werk is. Het opzet was te starten eind 2009-2010.

Op de vraag om een bijkomende doelstelling toe te voegen, stelt de minister-president dat wanneer hem die kans wordt geboden, hij tijdens de volgende legislatuur rekening zal houden met de doelstelling over het duurzaam omgaan met grond. Wanneer men gronden een andere bestemming wil geven, dan moet dat met zorg worden afgewogen. Hij doet daartoe de nodige inspanningen.

Voor het Europees havenbeleid is het zo dat de Europese Commissie er niet uitgeraakt. Hij heeft begrepen dat de Commissie het er zelf wat moeilijk mee heeft.

Men mag gelukkig zijn dat onze financiering en alles wat hij doet rond havens de goedkeuring heeft gekregen van de Europese Commissie. Niet alle lidstaten hebben die goedkeuring gekregen. Men moet er natuurlijk vroeg of laat wel eens uitgeraken, maar voor Vlaanderen is het probleem niet zo prangend.

Met initiatieven als Flanders Port Area en andere zaken moet men er alleen voor zorgen dat we onze voorsprong behouden of vergroten. Wij hebben Flanders Logistics en ook in Nederland is men nu bezig. Hij heeft de indruk dat we de Nederlanders wat zenuwachtig beginnen maken, want zij hebben bepaalde initiatieven niet of te laat genomen. Hij weet zeer goed dat Flanders Port Area piekt bij de Nederlanders. Maar men gaat niet stilzitten en men heeft meer middelen om ertegenaan te gooien. Dus het zal niet lang duren voor men initiatieven neemt, als men er al niet mee bezig is.

Inzake de verwijzing naar Japan en Sint-Petersburg van mevrouw De Ridder denkt de minister-president dat de verdere dynamiek ook van de havens moet komen. Hij moet en kan daar niet altijd bij zijn, maar hij gaat ervan uit dat de havenbesturen verstandig genoeg zijn om dat nu overal te lanceren. In maart is er in Moskou een beurs, waar ook de havens naartoe gaan.

In het gesprek met de Russische minister van Transport stelde hij op een bepaald moment voor dat er een 'secured traffic line' zou uitgewerkt worden, met Europese steun, tussen Antwerpen, Finland en het noordoosten van Rusland. De Russische minister van Transport reageerde zeer direct met te stellen dat Finland op die lijn geschrapt moest worden en de verbinding van Antwerpen recht naar Rusland moest lopen.

Ook heel belangrijk is de problematiek van het spoor. De spoorbreedte van de sporen in Rusland is anders dan in België. De Duitse wagons kunnen automatisch worden aangepast aan de breedte van de sporen. Het wordt hoog tijd dat we daar ook verdere stappen zetten.

De minister-president hoopt dat men er vanuit de havens zelf de nodige aandacht aan geeft om met Flanders Port Area de wereld af te schuimen en toegevoegde waarde te creëren voor onze havens.

De minister-president engageert zich om het meerjarigenprogramma voor de havens te bezorgen aan het

commissiesecretariaat. Als er onduidelijkheden zouden zijn of bijkomende vragen worden gesteld, kunnen we daar nog op terugkomen.

2.3. *Repliek van de leden en antwoord van de minister-president*

2.3.1. *Tussenkoms van de heer Jan Penris*

De heer *Jan Penris* verklaart dat de minister-president over de loodsen terecht zei dat die sector met de nodige omzichtigheid benaderd moet worden. Dat is ook zo, maar hij verwijst wat dat betreft naar zijn verhaal over het verkeer tussen de linker- en rechteroever van de Schelde. Dat moet nu nog begeleid worden door dure rivierloodsen. Er kan mogelijk een alternatief gevonden worden door de dokloodsen, die daar al aanwezig zijn, dat soort taken te laten uitvoeren. De minister-president heeft gezegd dat hij dat idee niet ongenegen was. Hebben we wat dat betreft al vorderingen gemaakt, of houden we dat nog even in de koelkast?

Hij kondigt aan dat zijn fractie een motie van aanbeveling zal indienen.

2.3.2. *Tussenkoms van de heer Dirk de Kort*

De heer *Dirk de Kort* noteert dat de minister-president over Flanders Port Area zei dat men behoedzaam verder moet werken. Hij denkt dat de regering op dat vlak de goede richting heeft gekozen.

Hij dankt de minister-president ook voor de uiteindelijke regeling in verband met de overdracht van de havenwegen. In de toekomst zal voor de regio rond de Antwerpse haven gewerkt kunnen worden aan de verkeersveiligheid.

Het is maar een voorstel, maar toen de minister-president toelichting gaf in verband met de financiering van de tweede sluis, dacht hij dat misschien de parlementaire weg kan worden gekozen, omdat dat de snelste weg is, en een voorstel van decreet het Havendecreet kan aanpassen. Dat Havendecreet is trouwens vroeger eenparig tot stand gekomen in het Vlaams Parlement. Men zou die traditie voort kunnen zetten in verband met het Havendecreet.

2.3.3. *Tussenkoms van de heer Jos De Meyer*

De heer *Jos De Meyer* wil de minister-president uitdrukkelijk bedanken voor zijn heel duidelijk antwoord. Jammer dat de heer Stassen het niet heeft gehoord.

Om alle misvattingen te voorkomen, vraagt de heer De Meyer of de dorpskernen van Ouden Doel en Prosperpolder behouden worden.

Minister-president *Kris Peeters* reageert dat hij de heer Stassen niet wil uitdagen, want dan begint de discussie opnieuw. Het uitgangspunt is dat deze dorpen behouden blijven.

2.4. *Aankondiging moties van aanbeveling*

Tot besluit van de bespreking van deze beleidsbrief Havens worden er moties van aanbeveling uitgaande van Groen!, het VB en de meerderheid aangekondigd door de heren Daems, Penris en De Meyer.

V. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF GEOGRAFISCHE INFORMATIE

1. **Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid**

Minister-president *Kris Peeters* zal de belangrijkste initiatieven inzake nieuwe regelgeving en verdere uitbouw van authentieke geografische gegevens waarbij het Grootchalig Referentiebestand (GRB) uiteraard centraal staat, toelichten.

Hiermee werkt hij in 2009 verder aan de realisatie van de doelstellingen uit de beleidsnota 2004-2009 en het GIS-Vlaanderen plan 2007-2010. Het Agentschap voor Geografische Informatie zal in 2009 de beleidsdoelstellingen die opgenomen zijn in haar beheersovereenkomst en verder geconcretiseerd in het ontwerp van ondernemingsplan 2009, realiseren.

Naar aanleiding van een interpellatie van de heer Penris en anderen is al wat verduidelijking gegeven over één en ander. Men zit aan het eind van deze legislatuur zodat er geen grote manoeuvres meer moeten gebeuren. Het werk is grotendeels gerealiseerd tijdens de afgelopen vier jaar.

De Europese richtlijn INSPIRE maakt van de uitbouw van de Europese geografische data-infrastructuur of GDI een beleidsprioriteit voor alle Europese lidstaten. Op 18 juli 2008 heeft de Vlaamse Regering een ontwerp van GDI-decreet principieel goedgekeurd. Hij hoopt het definitief goedgekeurde ontwerp binnenkort in deze commissie te kunnen indienen. Dat zou moeten gebeuren voor 6 maart 2009, de laatste dag waarop ontwerpen van decreet kunnen worden ingediend. Op die manier kan Vlaanderen zich strikt houden aan de omzetdeadline van mei 2009.

Naast het GDI-decreet wordt er een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten en met de federale staat voorbereid voor de coördinatie van de geografische data-infrastructuren binnen België.

Het ontwerp van GDI-decreet bouwt verder op de verwezenlijkingen van het GIS-decreet en is afgestemd op het decreet van 26 maart 2004. Dat ontwerp betreft de openbaarheid van bestuur. Het decreet van 18 juli 2008 betreft het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer. Hij bereidt daarvoor een aantal uitvoeringsbesluiten voor.

Het project van het Centraal Referentieadressenbestand of CRAB is gestart in 1999. Vooraleer er een decretale basis werd gelegd, zorgde men dat er een adresstandaard werd uitgewerkt, dat er een databank werd opgericht en dat er een brede decretale basis werd gelegd voor de uitwisseling van de geografische informatie met het GIS-decreet, het GRB-decreet en binnenkort dus ook het GDI-decreet.

Het CRAB krijgt een decretale basis. De Vlaamse Regering heeft op 2 oktober 2008 het ontwerp van CRAB-decreet principieel goedgekeurd. De minister-president zal dat ontwerp van decreet nog voor het einde van de legislatuur indienen bij het Vlaams Parlement. Het is de bedoeling het CRAB te laten uitgroeien tot een referentie- en basisregister voor adressen binnen Vlaanderen. Eind 2009 moet het CRAB verplicht worden gebruikt voor de uitwisseling van adresgegevens bij administratieve processen in Vlaanderen.

Het Kabel en Leiding Informatie Portaal of KLIP is in maart 2007 opengesteld. Dit project zorgt voor heel wat administratieve vereenvoudiging bij de uitvoering van werken in de buurt van kabels en leidingen. Hij zal zorgen voor de nodige uitvoeringsbesluiten voor de inwerkingtreding van het decreet over de ontsluiting van uitwisseling van informatie over ondergrondse kabels en leidingen.

In uitvoering van het decreet van 16 april 2004 houdende een grootschalig referentiebestand werkt de minister-president eveneens aan een ontwerp van uitvoeringsbesluit met betrekking tot de toegang en het gebruik van het GRB.

In de beleidsbrief is ook sprake van de opbouw van de geografische gegevens. Ook daar zijn de nodige stappen gezet. In 2009 zullen er 25 projectzones als product beschikbaar komen. Het GRB-procesoptimalisatieproject dat in 2008 door AGIV (Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen) werd ingezet om de aanmaak en het bijhouden van het GRB vanaf 2009 te versnellen, zal doorlopen in 2009.

In dit project wordt het bestaande GRB-proces geanalyseerd en beschreven. Een voorstel tot een geoptimaliseerd proces met kortere doorlooptijden en grotere capaciteit, rekening houdend met nieuwe technieken en evoluties, wordt ontworpen. De implementatie van dit geoptimaliseerd proces zal vanaf 2009 starten en in de loop van 2009 ingezet worden voor de verdere aanmaak en bijhouding van het GRB. Dus er wordt ook gewerkt om de verkorting van de doorlooptijd rond te krijgen.

De minister-president is verheugd dat het AGIV in 2009 in de vijf Vlaamse provincies GRB-opleidingen zal organiseren ter ondersteuning van de lokale besturen. Het is belangrijk dat men daar ook de gemeenten verder bij betreft.

Wat de ontsluiting van geografische gegevens via decentrale elektronische diensten betreft, zal in 2009 verder worden gewerkt aan de ontwikkeling van decentrale elektronische diensten, en dit volgens open standaarden.

Een verregaande digitalisering en ontsluiting van alle beschikbare geografisch gebonden informatie, via de modernste technieken, dragen er op structurele manier toe bij dat de Vlaamse overheid een klantvriendelijke en efficiënte ondersteuning kan geven

voor mens en economie. Dat is een heel ambitieuze en heel belangrijke doelstelling, die gaandeweg ook gerealiseerd wordt. Hij begrijpt dat sommige collega's zeggen dat het niet snel genoeg gaat. Hij denkt dat de druk maximaal hoog moet worden gehouden om de snelheid niet te laten dalen en integendeel zelfs te verhogen.

Hij is er ook van overtuigd dat het strategisch belang van geografische gegevens binnen de overheid nog sterk wordt onderschat. Daarom is het belangrijk om het draagvlak te vergroten voor een veralgemeend gebruik van geografische gegevens. In de eerste plaats probeert hij een draagvlak te creëren door veelvuldige consultatie van de stuurgroep GIS-Vlaanderen. Die stuurgroep is heel belangrijk en heeft ook een evaluatierapport van het GIS-uitvoeringsplan 2007 en adviezen over de regelgevende initiatieven bezorgd. Net als in 2008 zal hij ook in 2009 alles doen om de stuurgroep bij voorbereidende beleidstaken en de evaluerende taken te betrekken. Dat kan het beleid alleen maar ten goede komen.

Vanaf 2009 worden twee voltijdse GDI-begeleiders actief, die de gemeenten kunnen bijstaan in hun transitieproces naar een volwaardige integratie van de geografische gegevens in de dagdagelijkse werking. Daarnaast is het ook belangrijk om overleg en samenwerking op te zetten met de verschillende partners. Zo werkt het AGIV aan de overeenkomst met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en het Nationaal Geografisch Instituut en is er natuurlijk ook regelmatig overleg met de GRB-raad.

Met de opmerkingen van het Rekenhof is natuurlijk rekening gehouden. Het Rekenhof had een opmerking in verband met artikel 12 over de machtiging tot toekenning van subsidies. Dat is aangepast.

De minister-president hoopt dat deze toelichting voldoende de essentie van de beleidsbrief bevat. Het is het voortzetten van het beleid en zorgen dat uitvoeringsbesluiten en een aantal decreten zo snel mogelijk in deze commissie besproken kunnen worden, zodat we op het terrein stappen vooruit kunnen zetten.

2. Algemene bespreking

Er worden geen opmerkingen en vragen geformuleerd door de leden.

Minister-president Kris Peeters gaat er dan ook van uit dat het beleid inzake geografische informatie niet in vraag wordt gesteld.

VI. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Bij de artikelen en de begrotingstabel die aan deze commissie werden toegewezen, werden geen opmerkingen geformuleerd.

De begrotingstabellen en de artikelen evenals de begrotingen van de Diensten met afzonderlijk beheer (Afdeling III) en de VOI's en IVA's (Afdeling V) voor het luik Mobiliteit worden zonder opmerkingen met 7 stemmen tegen 2 aangenomen.

De begrotingstabellen en de artikelen evenals de begrotingen van de Diensten met afzonderlijk beheer (Afdeling III) en de VOI's en IVA's (Afdeling V) voor het luik Energie worden zonder opmerkingen met 7 stemmen tegen 4 aangenomen.

De begrotingstabellen en de artikelen evenals de begrotingen van de Diensten met afzonderlijk beheer (afdeling III) en de VOI's en IVA's (afdeling V) voor het luik Openbare Werken worden zonder opmerkingen met 7 stemmen tegen 4 aangenomen.

Voor de bevoegdheden die specifiek verband houden met de havens worden de begrotingstabellen en de artikelen zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

VII. EINDSTEMMING

Het ontwerp van uitgavendecreet 2009 wordt voor wat de bevoegdheden van de commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie betreft, met 7 stemmen tegen 4 aangenomen.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Dirk
DE KORT

Marc
VAN DEN ABELEN

Flor KONINCKX

Fientje MOERMAN

Joris VANDENBROUCKE

VIII. BIJLAGEN

BIJLAGE 1:

Antwoorden op de gestelde vragen over de beleidsbrief Mobiliteit 2008-2009 en de begroting, luik Mobiliteit,
commissievergadering van 18 november 2008

BIJLAGE 1 : Antwoorden op de gestelde vragen over de beleidsbrief Mobiliteit 2008-2009 & de begroting luik Mobiliteit, commissievergadering van 18 november 2008

DE LIJN

ZO-Rand

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Wat is de stand van zaken mbt de lightrail (Boom-Antwerpen)?**

antwoord: Het voorstel van een lightrail tussen Boom en Antwerpen was het resultaat van een studie over de mogelijkheden van lightrail op het bestaande spoorwegnet in Vlaanderen. Het is nog geen concreet project en er zijn ook nog geen financiële middelen voor voorzien. Wel wordt het voorstel meegenomen door De Lijn bij de actualisering van het Pegasusplan om na te gaan of deze lightrail past in het toekomstbeeld van het openbaar vervoer in de Vlaamse Ruit en meer concreet in de provincie Antwerpen..

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Welke tangentiële lijnen zullen worden uitgebouwd in de ZO-Rand van Antwerpen?**

antwoord: Het netmanagementproject voorziet in de uitbouw van de buslijnen 130 en 140.
De Zuid-Oostrand van Antwerpen gaat gebukt onder de files en het vele sluipverkeer. Daarom gaat De Lijn vanaf het voorjaar 2009 8 extra bussen inzetten op de lijnen 130 en 140. Hierdoor zal het aantal bussen in de spitsuren verdubbelen en zullen er 4 bussen per uur in beide richtingen rijden ten opzichte van 2 nu. Reizigers krijgen hierdoor een betere verbinding naar de verschillende randgemeenten en moeten minder overstappen.

Tegelijk wil De Lijn op deze manier meewerken aan een oplossing voor het sluipverkeer en het fileprobleem in de Antwerpse randgemeenten.

Lijn 130 rijdt via Lier, Lint, Kontich en Edegem naar Wilrijk.

Lijn 140 rijdt via Wijnegem, Wommelgem, Borsbeek, Mortsels, Edegem en Wilrijk naar Hoboken.

Toegankelijkheid

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Hoeveel van de 40.000 haltes van De Lijn zullen in 2009 toegankelijk worden gemaakt? Welk budget is hiervoor voorzien?**

antwoord: In 2009 zal de inventaris van de haltes van De Lijn vervolledigd zijn. Op basis van deze inventaris kan De Lijn nagaan welke haltes toegankelijk moeten worden gemaakt. Naargelang het gebruik van de haltes, kan De Lijn de prioriteiten voor het toegankelijk maken van de haltes bepalen. De Lijn kan dan aan de wegbeheerder vragen om de betreffende haltes toegankelijk te maken.

Er zijn hiervoor geen aparte middelen voorzien voor De Lijn. Het is immers de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders om de haltes toegankelijk te maken.

Veiligheidsplan De Lijn

vraagsteller: Marleen Van den Eynde + Flor Koninckx

vraag: **In welke gemeenten komen er veiligheidscamera's aan busstations?**

antwoord: Er wordt prioriteit gegeven aan 6 tram- en busstations: Brussel Noord, Brussel Zuid, het Astridplein en de Rooseveltplaats in Antwerpen, Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort.

Afhankelijk van de ervaring met deze 6 busstations zal nagegaan worden op welke manier de andere busstations kunnen worden uitgerust.

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Quid veiligheidscamera's in de premetro?**

Antwoord: De premetrostations zijn uitgerust met veiligheidscamera's en de beelden worden geregistreerd.

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Veiligheid in Vlaams-Brabant**

Op welke lijnen zullen camera's worden ingezet?

Op welke lijnen komt een 2^e begeleider?

Waar is de aanwezigheid vereist van politie?

Antwoord: De veiligheidsmonitor die op maandag 24 november 2008 werd voorgesteld (en waarvan de resultaten in januari 2009 zullen worden bekend gemaakt,) moet het middel zijn voor De Lijn om te bepalen waar er voertuigen met camera's moeten komen, waar een 2^e begeleider noodzakelijk is en waar er steun van de politie nodig is. De veiligheidsmonitor helpt De Lijn om de middelen die ze ter beschikking heeft te richten naar die buurten waar de inzet van de middelen het meest nodig is.

De 5 bijkomende 2^e begeleiders voor De Lijn Vlaams-Brabant zullen ingezet worden in het Brusselse, aangezien zich daar de meeste problemen van onveiligheid stellen. Al naargelang de noodzaak zullen zij op verschillende lijnen worden ingezet.

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Hoe ver staat het met de opleiding van de chauffeurs?**

Antwoord: De basisopleiding van de chauffeurs is herbekeken naar aanleiding van de Europese richtlijn rond vakbekwaamheid en rekening houden met het veiligheidsplan. Een 3-daagse cursus 'attitudetraining' is nu een vast onderdeel van de basisopleiding van de chauffeurs.

Voor de chauffeurs die reeds in dienst zijn is er een voortgezette opleiding 'omgaan met klanten'. De opleiding voor de chauffeurs van de exploitanten is afgerond

De opleidingen voor de chauffeurs van De Lijn zijn gestart in september 2007 en worden in 2009 afgerond.

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Welke jobs hebben de minderjarigen gekregen die bij De Lijn een alternatieve straf hebben uitgevoerd? Was hiervoor speciale begeleiding voorzien? Wat zijn de resultaten?**

Antwoord: Er zijn 4 dossiers geweest bij De Lijn: in Brugge, Tongeren, Antwerpen en Mechelen. De taken zijn bussen schoonmaken en graffiti verwijderen. De begeleiding van de uitvoering van de taken van de minderjarigen gebeurt door vrijwillige personeelsleden van De Lijn die hiervoor openstaan. De begeleiding, opvolging en evaluatie van het dossier wordt gecoördineerd door de deskundige sociale veiligheid. Alle afgehandelde dossiers zijn positief geëvalueerd, zowel door de betrokken minderjarige als door De Lijn.

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Wanneer komen de administratie personeelsleden in dienst om de controleurs te ontlasten?**

Antwoord: De 32 aanwervingen starten in maart 2009 en worden nog in 2009 afgerond.

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Busverbod: Wie veroordeeld? Welke daden?**

Antwoord: Binnen de Vlaamse Regering is er een akkoord om een openbaar vervoerverbod mogelijk te maken voor recidivisten en daders van ernstige feiten zoals fysiek geweld, zwaar verbaal geweld, wapenbezit of het beschadigen van seinen. Het gaat dan over de overtredingen die opgelijst staan in het besluit van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van De Lijn onder art.64,6°,c of d en art. 65.

Doorstroming

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **In de doorstromingsstudie van tramlijn 15 wordt als één van de mogelijke verbeteringen gesuggereerd om de deuren sneller te sluiten.**

Antwoord: De Lijn maakt een haalbaarheidsstudie om de deuren sneller te laten openen en te sluiten. De mogelijkheden van de bestaande trams worden uitgetest en er wordt nagegaan of de bestekken voor de bestelling van nieuwe trams kan worden aangepast.

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Wanneer zijn de resultaten van de studie over de veiligheid van tram- & busbanen gekend ?**

Antwoord: Het is voorzien dat de studie afgelopen is op het einde van dit jaar.

vraagsteller: Jan Peumans

vraag: **In Car&Bus Magazine staan 10 elementaire knelpunten voor busbanen. Wat is uw visie hier op?**

Antwoord: Om de 10 knelpunten, die in Car&Bus Magazine staan opgesomd aan te pakken, zijn aanpassingen aan het verkeersreglement noodzakelijk. Dit is nog steeds een federale bevoegdheid.

Het artikel in Car&Bus Magazine heeft het ook over de veiligheid op busbanen. De resultaten van de studie om te weten welke de beste maatregelen zijn die kunnen worden genomen om de veiligheid op busbanen te verbeteren worden ingewacht. Wellicht zullen daar ook suggesties komen om aanpassingen te doen aan het verkeersreglement.

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Worden er aparte veiligheidsmaatregelen genomen voor bij de implementatie van de sneltram Oostende-Blankenberge (netmanagementproject 2009)? Is er een aparte bedding voorzien ?**

Antwoord: Neen, de sneltram zal zoals de gewone kusttram op de bestaande sporen en spoorbeddingen rijden. Om sneller te zijn hoeft de sneltram niet sneller te rijden, maar zal hij aan veel minder haltes stoppen. De veiligheid van de sneltram komt dus overeen met die van de gewone kusttram, waar de laatste jaren trouwens heel wat maatregelen genomen zijn om de veiligheid te verbeteren.

vraagsteller: Marleen Van den Eynde + Jan Peumans

vraag: **Quid verkeerslichtenbeïnvloeding ?**

Wat met slimme verkeerslichten?

Antwoord: De vraag werd vorig jaar ook gesteld waarom er geïnvesteerd wordt in verkeerslichtenbeïnvloeding. Ik heb daar toen een uitgebreid antwoord op geformuleerd – zie bijlage 1. Ik wil dit opnieuw doen, maar ik wil eerst zeggen dat de eerste resultaten van de nieuwe aanpak er mogen zijn. Op de openbaar vervoer-as op de N1 ten noorden van Antwerpen van de grens met Nederland tot aan de "Kleine Bareel" - (13 kruispunten) werd het resultaat gemeten.

Het resultaat van de congestiemetingen is dat het aantal verliesuren van de OV-gebruiker is gezakt van 12.403 uren/jaar naar 9.263 uren/jaar (- 25 %) in de ene richting en van 12.998 uren/jaar naar 7.485 uren/jaar (- 42 %) in de andere richting.

Van de **25 geselecteerde OV-assen**, zijn er 5 klaar, zullen er 6 klaar zijn op het einde van 2008. De huidige planning voorziet dat de laatste klaar zullen zijn in 2010

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Quid doorstromingsprogramma 2009 ?**

Antwoord: De opmaak van het programma gebeurt na overleg tussen AWW en De Lijn. Op 5 december komt de task force doorstroming bij elkaar om het programma 2009 op te stellen.

vraagsteller: Jan Peumans

vraag: **Wat is de evaluatie van de Tidal Flow op de N211 in Vilvoorde?**

Annick De Ridder

Vraag: **p 90 - spitsstroken – hoe concreet? Wat wordt er gedaan? Welke middelen voor de resolutie? Welke studies?**

Antwoord: De **Tidal Flow** op de N211 werd van bij de aanvang reeds positief geëvalueerd door alle betrokken partijen.

De gemiddelde rittijdwinst voor de bussen tijdens de ochtendspits is 5 minuten. Voor de meest filegevoelige ritten rond 8 uur loopt de winst op tot ruim 9 minuten. Uniek in dit project is dat een betere doorstroming voor het openbaar vervoer - dankzij de wisselstrook - niet ten koste gaat van het overige verkeer. Sinds de herinrichting is de situatie voor het autoverkeer zelfs licht verbeterd.

Volgens de afdeling verkeerskunde van AWV zijn **spitsstroken** enkel nuttig voor autosnelwegen die het centrum uitrijden (uit Antwerpen, uit Brussel) en niet voor autosnelwegen richting centrum. Een spitsstrook lost de bottleneck op de ringwegen en bij het binnenrijden van het centrum immers niet op. Daarnaast moet ook steeds de afweging gemaakt worden wat het meest aangewezen is, een busbaan of een spitsstrook.

Op de E40 kust-Brussel doen zich een aantal praktische problemen voor, die de invoering van spitsstroken verhinderen. De E40 telt met name een aantal overbruggingen die niet breed genoeg zijn om uit te breiden met een spitsstrook. Hetzelfde probleem geldt voor de E19 Brussel-Leuven, waar bovendien de bestaande rijstroken en pechstrook al minder breed zijn – en er ook op dat punt dus ruimte te kort is.

Investerings

Vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **In het investeringsprogramma zijn middelen voorzien voor nieuwe stelplaatsen. Waar zijn deze gelocaliseerd?**

Antwoord: De lijst van stelplaatsen was reeds opgenomen in de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007. Het gaat om stelplaatsen in Boom-Rumst, Gent-Wissenhage, Sint-Niklaas, Zomergem, Aalst, Overijse, Sint-Pieters-Leeuw, Leuven, de luchthavenregio rond Zaventem, Tongeren, Hasselt, Brugge en Vilvoorde.

Evolutie reizigers

Vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Wat is de reden van de daling van de reizigers in de provincie Antwerpen die genieten van een derde betalerssysteem?**

Antwoord: De voornaamste oorzaak van de lichte daling in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen dient gezocht te worden in de wijziging van het type derde betalerssysteem waar de steden en gemeenten hebben voor gekozen. Veelal is overgeschakeld van een tussenkomst in kaarten en biljetten naar een tussenkomst in abonnementen.

In de provincie Antwerpen heeft de stad Lier sedert 1 mei 2008 gekozen voor een tussenkomst in kaarten (0,50 euro per rit op een 10-ritten kaart in voorverkoop). Daarvoor kon iedereen in Lier gratis gebruik maken van de bussen van De Lijn.

Vraagsteller: Johan Sauwens

vraag: **De Lijn verwacht in 2008 meer dan 500 miljoen reizigers te vervoeren. Welk aandeel wordt voorzien voor reizigers die reizen aan een normaal tarief, voor reizigers die reizen aan een verlaagd tarief en voor reizigers die gratis rijden?**

Antwoord: Er wordt in deze verhouding geen grote wijziging voorzien. De tariefwijziging in 2008 voorzag in het duurder worden van het biljet op het voertuig. De belangrijkste verschuiving zal zich hierdoor voordoen in de richting van de voorverkoop.

In september 2008 genoot 10% van de reizigers van een derde betalerssysteem. 78% reed met een abonnement (al dan niet met korting, bv. Buzzy-pazz), 7% met een kaart (al dan niet met korting) en 4% met een biljet (al dan niet met korting).

START

Vraagsteller: Eloi Glorieux

vraag: **Is er een vraag naar het doortrekken van tramlijnen, bv. Evere-Zaventem?**

Antwoord: Op dit ogenblik actualiseert De Lijn haar Pegasusplan. Wat Vlaams-Brabant betreft, worden de tramverlengingen die in het voorstel van Brusselse IRIS2-vervoersplan opgenomen zijn mee bestudeerd. De actualisatie van het Pegasusplan moet eerst afgewacht worden alvorens er uitspraken kunnen gedaan worden over waar en hoe de tramlijnen tussen Brussel en Vlaams-Brabant moeten rijden.

Halteproject

Vraagsteller: Jan Peumans

vraag: **Wat is de timing voor de installatie van de real-time borden aan de hoofdhalthes?**

Antwoord: De Lijn heeft een 1^e bestelling geplaatst voor de uitrusting van 300 hoofdhalthes met real-time-informatieborden. De planning voorziet dat de installatie kan starten vanaf 2009.

De modernisering van de informatie aan de 40.000 haltes zal anderhalf jaar duren. De haltebenamingen worden beter leesbaar, de halteborden zullen worden vernieuwd en alle informatie aan de reizigers zal worden verbeterd. Begin 2009 komen de eerste haltes aan de beurt.

1-Ticket

Vraagsteller: Jan Peumans

vraag: **Wat is de stand van zaken mbt Ubigo – 1-Ticket?**

Antwoord: Er was overeengekomen dat de 4 vervoersmaatschappijen in België samen

een gemeenschappelijke smartcard zouden ontwikkelen.

Op 31 mei 2006 tekende de verschillende ministers van mobiliteit en de staatssecretaris van overheidsbedrijven een protocol van akkoord over een inter-operabel ticket.

Tot een aantal maanden geleden begeleidde Syntigo (een dochter van de NMBS-Holding) dit proces. Ze toonde aan dat het technisch mogelijk was en stelde voor om Ubigo op te richten, een gemeenschappelijk platform dat voor de ontwikkeling van de smartcard een aantal taken op zich zou nemen. Hierdoor moeten de vervoermaatschappijen hetzelfde ontwikkelingswerk niet allemaal afzonderlijk doen.

De MIVB is ondertussen gestart met een smartcard, de Mobib-kaart.

De NMBS daarentegen heeft geoordeeld dat er geen gemeenschappelijk platform nodig is. Hierdoor zijn de werkzaamheden van het gemeenschappelijk platform gestopt.

Tegen half december moet een alternatief door de NMBS uitgewerkt zijn. Ofwel ziet de NMBS in dat samenwerken met de andere vervoersmaatschappijen noodzakelijk is om tot een enig ticket te komen, ofwel gaan de vervoersmaatschappijen afzonderlijk verder in hun ontwikkeling van een smartcard.

Vraagsteller: Annick De Ridder

vraag: **RETIBO – Waarvoor is de 30 miljoen euro voorzien?**

Antwoord: Het prodata-systeem is dringend aan vervanging toe. We voorzien dan ook in 2009 reeds middelen om nieuwe verkoop- en ontwaardingsystemen te bestellen.

Rapport Rekenhof

Vraagsteller: Annick De Ridder

vraag: **Rapport Rekenhof – stavaza ?**

Antwoord: Het Rekenhof heeft vorige week haar voorlopig rapport aan De Lijn overgemaakt voor opmerkingen. Na de verwerking van de opmerkingen van De Lijn zal het Rekenhof haar rapport aan mij overmaken voor

opmerkingen, alvorens het rapport aan het parlement over te maken. Ik ga er nog steeds van uit dat dit voor het einde van het jaar gebeurt, zodat we begin volgend jaar hierover een debat kunnen houden.

Dotatie De Lijn

Vraagsteller: Johan Sauwens

vraag: **Is de grote stijging van de dotatie aan De Lijn wel vol te houden?**

Antwoord: Zolang er politiek prioriteit wordt gegeven aan openbaar vervoer, is dit mogelijk.

Vraagsteller: Johan Sauwens

vraag: **Welk deel van de voorziene beschikbaarheidsvergoedingen zal gebruikt worden in 2009?**

Antwoord: In 2009 zal niet veel van de voorziene beschikbaarheidsvergoedingen gebruikt worden. Ze staan dan ook op een apart begrotingsartikel en zijn niet opgenomen in de begroting van De Lijn..

De afspraak is wel dat de middelen die niet gebruikt worden voor beschikbaarheidsvergoedingen overgeheveld worden naar het fonds voor stationsomgevingen. In die zin blijven de middelen gereserveerd voor investeringen in duurzame mobiliteit.

De beschikbaarheidsvergoedingen die voorzien zijn voor de projecten binnen het Masterplan Antwerpen worden niet overgeheveld naar het fonds stationsomgevingen..

.

Vraagsteller: Johan Sauwens

vraag: **Welke formule heeft De Lijn gekozen voor de huur van trams en bussen? Waarom is dit niet opgenomen in de rapportering over alternatieve financiering ?**

Antwoord: Op dit ogenblik wordt gedacht aan een periode van 10 jaar voor bussen en van 30 jaar voor trams.

Huur wordt niet beschouwd als alternatieve financiering en is alsdusdanig niet opgenomen in de rapportering hierover.

Vraagsteller: Johan Sauwens

vraag: **Tot welk niveau is de ontvangstenstijging geraamd ?**

Antwoord: In de begroting van De Lijn is een stijging van 5% voorzien. Dit betekent een raming van de ontvangsten in 2009 van 150,261 miljoen euro.

Vraagsteller: Annick De Ridder

vraag: **Op pagina 1286 valt te lezen dat de totale personeelsomvang toenam met 19% tussen eind 2003 en juni 2008. Dat zijn niet allemaal bus- en tramchauffeurs want in dezelfde periode groeien de centrale diensten met 23%.?**

Antwoord: De aangroei van het personeel in de centrale diensten van De Lijn vindt zijn verklaring bij het groeiend belang van ICT, de sterke groei van de exploitanten en de bijkomende rapporteringsverplichtingen van De Lijn.

Witte Fietsen

Vraagsteller: Carl Decaluwé

vraag: **Wat is de stand van zaken van de witte fietsen?**

Antwoord: Er was oorspronkelijk 2 miljoen euro voorzien in de begroting van 2008 voor het project witte fietsen omdat de steden Gent en Antwerpen hiervoor interesse hadden getoond. Na overleg bleek het organisatorisch niet mogelijk om op korte termijn effectief een pilootproject op te starten in beide steden. Aangezien de slaagkansen van het project niet konden worden gegarandeerd werd beslist om de middelen die voor dit project voorzien waren te verschuiven naar de opleiding van de chauffeurs. De Europese richtlijn rond vakbekwaamheid van autobuschauffeurs verplicht De Lijn om haar opleidingsinspanningen op te drijven. De kostprijs hiervoor bedraagt ongeveer 2 miljoen euro.

Vraagsteller: Peumans

vraag: **Hoe zit het met de daling van de commerciële snelheid op de “Leien”: wat is de evaluatie doorstroming Antwerpen**

Antwoord: Er is een gedetailleerde meting van de commerciële snelheid gemaakt op tramlijn 15, de resultaten en voorstellen tot verbetering zijn terug te vinden in het studierapport dat u kan bezorgd worden. Deze meetmethodiek zal ook toegepast worden op de Leien. Men zegt dat de situatie van trams en bussen aan de lichten niet beter is dan voor de heraanleg, ik wil dit nu laten objectiveren en meteen laten aanpakken

Stoepenplannen Antwerpen

Vraagsteller: Peumans

vraag: **Wordt dit verder gezet?**

Antwoord: Neen, het Stoepenplan is van toepassing geweest bij de realisatie van de Masterplanprojecten “pre-BAM”: eerste fase van de Leien, Sint-Bernardsesteenweg. Deze werden opgevat in een klassieke kostenverdeling AWV, De Lijn, stad. Bij het Stoepenplan engageerde de toenmalige minister van Openbare werken zich om het aandeel van de stad bij deze werken op conto van de Vlaamse begroting te nemen, op voorwaarde dat de stad voor een zelfde bedrag projecten zou uitvoeren op eigen domein. In feite verdwijnt het Stoepenplan (of beter gezegd: dooft het uit) in dit kader omdat de Masterplanprojecten die momenteel in ontwikkeling zijn volledig gevel-tot-gevel worden aangepakt en die kosten ook in de projecten zijn opgenomen voor rekening van de aanbestedende overheden (concreet AWV en de Lijn al dan niet via Lijninvest en/of BAM)

Vraagsteller: Peumans

:

vraag: **In het kader van het stoepenplan zijn er afspraken gemaakt met de stad Antwerpen. In welk mate worden deze nageleefd? Treden bijvoorbeeld parkeerwachters op?**

Antwoord:

4. Verbintenissen van de stad Antwerpen en lokale politie Antwerpen

De stad Antwerpen engageert zich tot:

- het intensifiëren van de samenwerking tussen de lokale politie stad Antwerpen en de VVM;
- het realiseren van een directe lijn tussen de verkeersregelkamer van de verkeerspolitie van de lokale politie Antwerpen en de centrale post De Lijn (via specifiek oproepnummer);
- een snelle tussenkomst bij alle mogelijke verkeersgebonden incidentele storingen in de bedrijfsvoering van de VVM. Er wordt gestreefd naar een aankomsttijd – zijnde het tijdsverloop tussen het binnenkomen van de melding en het ter plaatse komen van de patrouille - binnen het gebied Antwerpen intra muros van maximaal 10 minuten;
- het inzetten van vier politiepatrouilles in de periode tussen 07u.00 en 19u.00, prioritair voor de uitvoering van deze overeenkomst. Deze tijdsperiode wordt halfjaarlijks geëvalueerd;
- het geregeld toezicht houden op het toegestaan gebruik van vrije tram en busbanen;
- het ter beschikking stellen van personeel voor het politieel begeleiden van de takeldiensten;
- het behoud van de bestaande overeenkomst betreffende het takelen van voertuigen.

De eerste drie punten zijn een feit, de aparte patrouilles niet, maar er zijn wel vaste locaties waar de verkeerspolitie regelmatig tijdens de spits instaat voor vlotte afwikkeling van de kruispunten, niet in het minst op plaatsen waar veel openbaar vervoer passeert (Grote steenweg/Singel, Sint-Annatunnel). Geregeld toezicht op vrije tram- en busbanen vindt plaats (zou uiteraard nog meer kunnen), bijzonder personeel van de politie is er niet voor het begeleiden van takeldiensten, die nood lijkt ook niet meer aanwezig te zijn. De bestaande overeenkomst wat dat betreft is in ieder geval nog van kracht.

FIETS

Investerings

vraagsteller: Jos De Meyer

vraag: **Wat is de stand van zaken van de investeringen in fietspaden?**

antwoord: De stand van zaken van de investeringen in fietspaden werd toegelicht op het Fietscongres op 17 september 2008. De commissieleden ontvingen de congresbundel met de presentaties.

Stand van zaken:

- In 2006, 2007 en ook 2008 lag/ligt het niveau van investeringen in fietspaden door de Vlaamse overheid op 60 miljoen euro, te verdelen over convenantgebonden fietsprojecten en fietsfonds (gesubsidieerde projecten voor een totaal van ongeveer 40 miljoen euro) en eigen investeringsprojecten (ongeveer 20 miljoen euro).

- De investeringen in fietspaden resulteren meer en meer in realisaties. In 2008 zijn 240 km fietspaden langs gewestwegen in uitvoering of gerealiseerd. Gezien de vele projecten in de pijplijn wordt deze inhaalbeweging in de komende jaren voortgezet.

Meldpunt fietspaden

- vraagsteller: Marleen Van den Eynde, Eloi Glorieux, Flor Koninckx
- vraag: **Hoe zit het met de opvolging van de meldingen die via het meldpunt gebeuren?**
- antwoord: In de periode 1/10/2007 tot 15/9/2008 ontving het meldpunt 2356 meldingen, waarvan 69,1% werd beantwoord. Op 15/9/2008 trad een verbeterde versie van het Meldpunt Fietspaden in werking. Tot 13/11 werden 298 meldingen geregistreerd waarvan 55,7% door de wegbeheerder werd beantwoord.
- De rol van het meldpunt beperkt zich in hoofdzaak tot het overmaken van de melding bij de juiste wegbeheerder, die zelf verantwoordelijk is voor de behandeling. Wat de behandeling van de knelpunten op gewestwegen betreft is duidelijk een verbetering merkbaar sinds de invoering van een kwaliteitsbewaking op het klachtenmanagement.
- vraagsteller: Flor Koninckx
- vraag: **Welke wijzigingen zijn er gebeurd aan het meldpunt?**
- antwoord: Na evaluatie, waarbij onder meer de Fietzersbond werd betrokken, werd het Meldpunt Fietspaden op 15/9/2008 op enkele punten verbeterd. De meest opvallende verbeteringen betreffen de mogelijkheid om kaartjes met een precieze lokalisatie en foto's bij te voegen. Dit biedt de wegbeheerder de mogelijkheid om efficiënter op te treden.
- Het aantal onderwerpen waarover meldingen gestuurd kunnen worden werd uitgebreid en er is meer ruimte voorzien voor een vrije omschrijving van het probleem. Binnen een categorie kan de melder nu ook verschillende problemen aanduiden.

Fietspunten

vraagsteller: Annick De Ridder

vraag: **Wat is de evaluatie van de bestaande fietspunten?**

antwoord: De ervaringen met de bestaande fietspunten zijn goed. De NMBS is zeer tevreden over de dienstverlening in de bestaande fietspunten. Ook de reacties van de reizigers met betrekking tot de kwaliteit en het gebruik van de fietsenstallingen zijn positief.

Deze positieve reacties hoeven eigenlijk niet te verbazen aangezien de koepel van fietspunten voldoende kwaliteitsgaranties heeft ingebouwd. Zo kunnen enkel fietspunten die aan bepaalde kwaliteitscriteria voldoen een label als fietspunt krijgen. Bovendien stellen gemeenten geregeld de vraag of in het station of aan OV-knooppunten een fietspunt kan komen. Deze vragen tonen aan dat de vestiging van een fietspunt in de gemeente als een belangrijke meerwaarde wordt gezien.

vraagsteller: Annick De Ridder

vraag: **Hoeveel middelen zijn voorzien voor de uitbreiding in 2008-2009?**

antwoord: De onderhandeling met de NMBS over een mogelijke uitbreiding lopen nog zodat het nog niet duidelijk is hoeveel fietspunten er kunnen bijkomen. Vanuit Sociale Economie zullen er in ieder geval genoeg middelen beschikbaar zijn voor de subsidiëring van de nieuwe, bijkomende doelgroepmedewerkers. (40 VTE via LDE en 20 VTE via SW voor een totaal van 740.000 euro)

vraagsteller: Annick De Ridder

vraag: **Wat met het aspect concurrentievervalsing?**

antwoord: Zowel met federvelo (de koepel van fietsproducenten) als met UNIZO is afgesproken dat steeds een overleg zal plaatsvinden met de lokale

handelaars vóór de start van een nieuw fietspunt. Zo kunnen op voorhand al een aantal afspraken worden gemaakt. De prijszetting binnen de fietspunten gebeurt trouwens aan de hand van marktconforme uurprijzen en met vaste werkplaatstijden per herstelling zoals ze ook bij de reguliere fietsherstellers gebruikt worden

Voor alle fietspunten geldt daarbovenop dat enkel het kleine herstel volgens het “veilig thuiskom” principe tot het takenpakket van een fietspunt behoort. Voor andere herstellingen zullen fietsers beroep moeten doen op de lokale handelaars. Ik ben er van overtuigd dat de meeste lokale handelaars zo ook het positieve van een fietspunt zullen inzien. Een fietspunt zorgt er namelijk voor dat er meer gefietst wordt, wat automatisch ook leidt tot meer werk voor de reguliere markt.

Ook wat betreft de fietsverhuur worden afspraken gemaakt na overleg met de betrokken lokale en/of bovenlokale besturen en de reguliere markt.
(vb. verhuur aan studenten)

vraagsteller: Annick De Ridder

vraag: **Hoeveel reparaties gebeuren er via het fietspunt?**

antwoord: Aangezien niet al de fietspunten vanaf de start fietsherstel aangeboden hebben, hebben we om op deze vraag te antwoorden de reparatiecijfers van het langst lopende Vlaamse fietspunt project, fietspunt-Antwerpen-Centraal, van de laatste 4 maanden opgevraagd. Deze cijfers zijn up to date tot vrijdag 21 november.

In de periode juli – november 2008 zijn er in het fietspunt-Antwerpen-Centraal 371 herstellingen uitgevoerd. Van deze = 371 zijn er 242 “bandengerelateerd” nl 112 mensen die hun banden simpelweg laten oppompen en 130 die een binnenband laten plakken/vervangen. De 129 overige herstellingen zijn vooral “remgerelateerd”, “lichtgerelateerd” en “smeengerelateerd” dit gaat van het vervangen van remblokjes, lampjes en/of batterijen, smeren van de ketting tot occasioneel het vervangen van een licht/rem-kabel. Binnen het aantal van 129 “overige herstellingen”

worden er ook een aantal creatieve nieuwe diensten aangeboden zoals vb de dagverhuur van een slot voor wie het zijne/hare vergeten is (gemiddeld 4x /maand) .

Belangrijke vaststelling is dat het overgrote merendeel van de herstellingen draait rond comfort (banden oppompen), accidentele zaken (lekke band) en veiligheid (remmen en lichten). Het gaat meestal om kleine herstellingen die ofwel zelf hersteld kunnen/zullen worden ofwel uitgesteld worden wat er rechtstreeks toe leidt dat er ofwel onveilige toestanden gecreëerd worden (remmen en lichten) ofwel dat de fiets niet meer gebruikt wordt.

Deze cijfers tonen effectief aan dat er nood was en is aan deze nieuwe dienst “herstellingen volgens het veilig thuiskom principe” en dat er in feite een nieuwe markt gecreëerd wordt ipv dat er sprake is van een verschuiving.

TRAGE WEGEN

vraagsteller: Jos Demeyer

vraag: **Wat is de stand van zaken m.b.t. het voorontwerp tot wijziging van de wet op de buurtwegen?**

antwoord: Zoals vermeld in de beleidsbrief zal een overleg worden gepland met de parlementsleden die decreetsvoorstellen hebben ingediend over dit onderwerp. Mijn collega bevoegd voor ruimtelijke ordening zal hiertoe het initiatief nemen.

MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Wie voert de 7 deeltaken van het onderzoek uit? Wat is de timing?**

vraagsteller: Johan Sauwens

vraag: **Wat is de kostprijs voor het nieuwe mobiliteitsplan Vlaanderen? Waarom moeten er zoveel onderzoeken gebeuren?**

antwoord: De gunningsprocedure loopt momenteel. De opdrachtnemer en de kostprijs zijn dus nog niet gekend. De studie zal, afhankelijk van de keuze van het

studiebureau, ongeveer 14 of 15 maanden duren. De kostprijs wordt op 650.000 euro geraamd (inclusief BTW).

De opdracht bestaat, conform de resolutie van het Vlaamse Parlement (stuk 1636 (2007-2008) – Nr.3) uit het verder invullen en concretiseren van een lange termijnvisie op duurzame mobiliteit. Hiertoe worden vier ontwikkelingsscenario's uitgewerkt met als planhorizon 2040. Vervolgens wordt nagegaan wat de implicaties hiervoor zijn voor het transportsysteem. Tegelijk worden de sturingsvariabelen geïdentificeerd die moeten toelaten om een opvolgings- en evaluatiesysteem uit te werken zoals gevraagd in de resolutie. Gezien de onzekerheden die gepaard gaan met lange termijnprognose wordt ook een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd.

Op basis van deze gegevens wordt nagegaan hoe we op langere termijn kunnen evolueren naar een duurzaam transportsysteem. Een eerste voorstel van beleidsplan en actieplan voor een periode van 10 jaar zal uitgewerkt worden. Dit ontwerpplan wordt onderworpen aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Zowel bij de uitwerking van de lange termijnsenario's als het beleids- en actieplan op korte termijn (10 jaar) zal gestreefd worden naar een zo groot mogelijke betrokkenheid van de verschillende maatschappelijke actoren.

Om deze opdracht tot een goed einde te brengen is kennis vereist op verschillende domeinen die buiten het klassieke werkdomein van mobiliteit en openbare werken vallen. Ook is het de eerste keer is dat een dergelijke omvattende oefening gebeurt. Daarom wordt de administratie bijgestaan door een studiebureau.

MOBER

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Voor welke projecten zal een MOBER moeten worden opgemaakt?**

vraagsteller: Joris Vandenbroucke

vraag: **Wat wordt de status van het MOBER advies?**

antwoord: Zoals vermeld in de beleidsbrief heeft de Vlaamse Regering beslist om geen nieuwe procedures in te voeren voor het in kaart brengen van de mobiliteitseffecten. Om bijkomende planlast te vermijden wordt geopteerd voor een integratie in de bestaande procedures op vlak van milieu en ruimtelijke ordening.

Concreet worden, voor plannen en projecten die MER plichtig zijn, de mobiliteitseffecten volwaardig in kaart gebracht binnen de MER-procedure. De MER wordt ook telkens voor advies voorgelegd aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Grootschalige projecten die niet aan de MER plicht zijn onderworpen zullen via de stedenbouwkundige vergunningsprocedure worden gevat. Bij deze projecten zal een mobiliteitsstudie deel moeten uitmaken van het aanvraagdossier voor de stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning. Het departement MOW zal hierbij steeds om advies worden gevraagd. Dit advies is niet bindend.

In overleg met de minister bevoegd voor ruimtelijke ordening wordt momenteel onderzocht voor welke projecten zo'n mobiliteitsstudie zal moeten worden opgemaakt. Het zal in ieder geval gaan om grootschalige projecten. De meeste courante projecten zullen m.a.w. buiten het toepassingsgebied vallen.

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Welke maatregelen zijn afdwingbaar?**

antwoord: In het geval dat de mobiliteitsaspecten in de MER worden geïntegreerd, gelden de regels van de MER-procedure. Een milieu-effectenrapport is een informatief document. Het is aan de vergunningsverlenende overheid om rekening te houden met de eventueel milderende maatregelen vermeld in het rapport bij de vergunningsprocedure. Hetzelfde geldt bij de stedenbouwkundige vergunningsprocedure, het is de vergunningsverlenende overheid die bij haar beslissing over de

vergunningsvraag, de informatie uit de mobiliteitstudie in rekening brengt en beslist welke milderende maatregelen vermeld in de mobiliteitsstudie eventueel worden overgenomen.

MOBILITEITSCONVENANT

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Wat is de stand van zaken m.b.t. de wijziging van de module 5?**

antwoord: Zoals in de evaluatie van de mobiliteitsconvenant is aangegeven werd de module 5 (SCHERMEN EN/OF GRONDDAMMEN LANGS EEN GEWESTWEG, DIE HET WEGVERKEERSLAWAAI VERMINDEREN) nog niet herzien omdat de geluidsbelastingskaarten die in het kader van de uitvoering van de Europese Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai moeten worden opgemaakt, nog niet beschikbaar zijn. Deze kaarten zullen toelaten de draagkracht en inzetbaarheid van deze module meer nauwkeurig en objectief te evalueren. Bovendien zal moeten worden nagegaan of deze module al dan niet overbodig wordt in het kader van de maatregelen en verplichtingen die op basis van de Europese Richtlijn voor geluid worden opgesteld. Op basis van de geobjectiveerde gegevens dienen de Lidstaten actieplannen op te stellen om de geluidshinder te beheersen. De besluitvorming in het kader van de uitvoering van de Europese Richtlijn wordt opgevolgd. Zolang er nog geen alternatieve aanpak beschikbaar is, wordt ervoor gekozen de module 5 beschikbaar te houden.

TOEGANKELIJKHEID

Proefproject DAV

vraagsteller: Marleen Van Den Eynde

vraag: **Vervolgens informeert het lid hoe het eerste proefproject in verband met de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit werd geëvalueerd.**

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Vervolgens vraagt hij naar het verwachte eindrapport van De Lijn over de twee interessante proefprojecten inzake toegankelijkheid.**

antwoord: De stuurgroep die het proefproject in de regio's Mol en Leopoldsborg opvolgt, is op 6 december 2007 samengekomen om een eerste, tussentijdse evaluatie van het proefproject te bespreken. Het betrof hier een evaluatie na zes maanden proefproject.

Toen werd opgemerkt dat het onduidelijk is welk aandeel dit proefproject heeft in het gehele aanbod aan aangepast vervoer dat er in de desbetreffende proefregio bestaat (erkende en niet-erkende DAV's, Minder Mobielen Centrales, ziekenhuisdiensten, ...). Een element dat toch wel belangrijk is i.f.v. de verdere uitrol naar Vlaanderen, en de daarbij horende kostprijsbepaling, toe. Er werd door de stuurgroep dan ook gesuggereerd om hierrond een bijkomende bevraging te organiseren.

Ook tijdens de gesprekken die in de eerste jaarhelft van 2008 werden gevoerd met ODAV en een aantal Diensten Aangepast Vervoer (Grimbergen, Leuven en Wetteren) in functie van de voorziene uitbreiding van het proefproject, werd de onduidelijkheid over het aandeel van het proefproject in het aangepast vervoer gezien als een mogelijke hinderpaal voor de geplande uitbreiding.

Op het overleg met ODAV en de betrokken DAV's van 17 juni 2008 werd daarom in consensus besloten om de voorziene uitbreiding van het proefproject met één of meerdere grotere (stedelijke) DAV's, op te starten van zodra er meer gedetailleerde informatie voorhanden is over gebruikers en de niet-gebruikers (afbakening doelgroep, beperking afstand rond de woonplaats, reden van de verplaatsing e.d.).

In september 2008 werd dan ook besloten om enerzijds de gebruikers telefonisch te gaan bevragen en anderzijds de niet-gebruikers via interviews te gaan bevragen.

De resultaten van de bevraging van de gebruikers werden – samen met de globale evaluatie van 1 jaar proefproject door De Lijn – op 15 oktober voorgelegd op de stuurgroep. De interviews met niet-gebruikers worden in de maanden november en december afgenomen en de resultaten zullen vervolgens worden besproken op de stuurgroep.

Pas na het finaliseren van het bijkomend (markt)onderzoek, het afronden van de evaluatie en de bespreking binnen de stuurgroep, kan worden

overgegaan tot rapportering aan de Vlaamse Regering. Dit zal eind 2008, begin 2009 gebeuren.

PENDELPLAN (MOBILITEITSMANAGEMENT)

Algemeen

vraagsteller: Eloi Glorieux

vraag: **Tot slot vraagt de heer Glorieux of de doelstellingen van het Pendelplan voor het woon-werkverkeer – vermindering autogebruik met 10% en toename van het aandeel openbaar vervoer en fiets met respectievelijk 20% en 15% - gehaald zullen worden tegen 2010. hij is bang van niet of wordt dat weerlegd door tussentijdse evaluatiecijfers? Gezien maar met mondjesmaat aan de modal shift gewerkt wordt, verwacht hij geen werkelijke resultaten.**

antwoord: In het Pendelplan werden volgende doelstellingen vooropgesteld tegen 2010:

- Daling van het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer van 70% naar 60%
- Stijging van het aandeel fiets en openbaar vervoer, telkens van 15% naar 20%.

Om deze ambitieuze doelstellingen te bereiken, werd in het Pendelplan een beleid uitgewerkt, dat vooral een faciliterend karakter heeft: de overheid zet de hoofdlijnen uit en schept samen met de sociale partners de mogelijkheden om woon-werkverkeer een draagvlak te geven. Daartoe worden een aantal maatregelen en instrumenten ontwikkeld, die samen het kader vormen waarbinnen het woon-werkverkeer kan gedijen.

Het mag echter duidelijk zijn dat het welslagen van dit beleid afhankelijk is van de inbreng en medewerking van vele partners: werkgevers en werknemers, de lokale besturen, de hogere overheden en de aanbieders van de verschillende vormen van duurzame mobiliteit. Allen spelen zij hierin een rol, elk op hun geëigende manier.

Wat de modal split in het woon-werkverkeer betreft, klopt het dat we nog

niet aan de vooropgestelde doelstelling zijn. De modale verdeling evolueert echter gunstig.

Uit de evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, en meerbepaald de pendelproblematiek, blijkt dat er tussen 1995 en 2006 een vermindering kon vastgesteld worden van het aandeel autoverkeer met 3%. De aandelen van bus en autocar enerzijds en trein anderzijds kenden een verhoging van resp. 2% en 1%. Het aantal personenkilometer stabiliseert. Uit de allerlaatste VRIND-indicatoren blijkt bovendien dat de bezettingsgraad van de wagens opnieuw stijgt na bijna 20 jaar te zijn gedaald.

Pendelfonds

vraagsteller: Marleen Van Den Eynde

vraag: **Er wordt veel geld geïnvesteerd in het pendelplan, maar waarom loopt het zo moeizaam? Het lid heeft de indruk dat bedrijfsleiders en gemeentebesturen onvoldoende op de hoogte zijn. Zou de minister niet beter de steun van organisaties zoals SERV en UNIZO vragen?**

antwoord: Ik veronderstel dat hier gerefereerd wordt naar het Pendelfonds, waar bedrijven en ook openbare instanties (zei het in samenwerking met bedrijven) projecten kunnen indienen om het woon-werkverkeer van hun werknemers vlotter en vooral duurzamer te laten verlopen.

In aanloop naar het afsluiten van de tweede oproep i.k.v. het Pendelfonds (gelanceerd op 15 september 2007, deadline op 15 januari 2008), werd vastgesteld dat heel wat bedrijven nog steeds onvoldoende geïnformeerd bleken te zijn over (de mogelijkheden van) het Pendelfonds.

Daarom werd begin dit jaar besloten om een uitgebreide informatie- en sensibiliseringscampagne op te starten i.f.v. de volgende oproepen.

Zo werden – naast de klassieke media (kranten, tijdschriften) – ook in de vakbladen van VOKA advertenties en artikels opgenomen. In het voorjaar van 2008 werden bovendien verschillende infosessies georganiseerd in de provincies, dit in samenwerking met VOKA en de Provinciale Mobiliteitspunten. Deze kenden succes en waren voor heel wat bedrijven de

aanleiding om te starten met een dossier voor het Pendelfonds.

De resultaten van de derde oproep (gelanceerd op 30 mei 2008, deadline op 30 september 2008) liegen er dan ook niet om: er werden 26 projectdossiers ingediend (ter vergelijking: de eerste twee oproepen waren samen goed voor 26 ingediende projectdossiers). Dit geeft aan dat de belangstelling bij de bedrijven groeit, mede door de gevoerde communicatiecampagne.

Er kon echter vastgesteld worden dat het aandeel KMO's dat een project indient, nog steeds beperkt is. In functie van de 4^e oproep (gelanceerd op 1 oktober 2008, deadline op 31 januari 2009) werden dan ook bijkomende afspraken gemaakt met UNIZO. Samen met de Provinciale Mobiliteitspunten, zal UNIZO KMO's en KMO-zones proactief informeren over de mogelijkheden van het Pendelfonds. Ook deze keer werd alle relevante informatie over het Pendelfonds via de vakbladen van UNIZO en VOKA gecommuniceerd.

vraagsteller: Annick De Ridder

vraag: **In 2009 wordt voor het Pendelfonds hetzelfde bedrag uitgetrokken als in 2008. Hoeveel projecten werden uit de oproepen geselecteerd? Hoeveel gingen werkelijk van start? Wat betekent dit budgettaire? Het lid wil met andere woorden weten welk deel van het budget 2008 werkelijk is aangewend of zal aangewend worden. Pendelfonds: hoeveel projecten weerhouden? Budget?**

antwoord: Tot op heden werden reeds vier oproepen gelanceerd:

- 1^e oproep: gelanceerd op 1 maart 2007, deadline was 30 juni 2007;
- 2^e oproep: gelanceerd op 15 september 2007, deadline was 31 januari 2008;
- 3^e oproep: gelanceerd op 30 mei 2008, deadline was 30 september 2008;
- 4^e oproep: gelanceerd op 1 oktober 2008, deadline is 31 januari 2009.

Deze oproep is m.a.w. nog lopende.

Het totaal aantal ingediende projecten, voor de 1^e, 2^e en 3^e oproep samen was 52 (resp. 15, 11 en 26 dossiers).

Het totaal aantal goedgekeurde projecten uit de 1^e en 2^e oproep samen is 16 (resp. 11 en 5 dossiers). De ingediende dossiers voor de 3^e oproep (26

projecten) werden op 17 oktober 2008 inhoudelijk besproken door de begeleidingscommissie van het Pendelfonds. Het advies van de commissie wordt deze week aan mij overgemaakt, zodat vervolgens mijn beslissing kan worden voorbereid. Het is m.a.w. nog niet duidelijk hoeveel projecten er voor deze 3^e oproep worden weerhouden.

In 2007 werd 5.779.214 euro vastgelegd voor de 1^e oproep, incl. het project van Max Mobiel (5.441.428 euro excl. Max Mobiel).

In 2008 werd reeds 1.594.211 euro vastgelegd voor de 2^e oproep, incl. Max Mobiel (913.081 euro excl. Max Mobiel). Dit jaar zal echter ook het totale subsidiebedrag voor de goedgekeurde dossiers uit de 3^e oproep nog worden vastgelegd. De 26 ingediende dossiers voor de 3^e oproep waren samen goed voor een totaal aangevraagd subsidiebedrag van 6,3 miljoen euro. Hoeveel daadwerkelijk zal worden vastgelegd, zal op zeer korte termijn worden bepaald op basis van het verwachte advies van de begeleidingscommissie. Tot op heden werd m.a.w. al 7.373.425 euro vastgelegd (waarvan 5.779.214 euro in 2007 en 1.594.211 euro in 2008).

Op dit moment zijn er 14 projecten effectief van start gegaan: alle projecten van de 1^e oproep en 3 projecten van de 2^e oproep.

Carpool

vraagsteller: Marleen Van Den Eynde

vraag: **Iedereen is het over eens dat carpoolen een belangrijk instrument is in de strijd tegen files. Kan de minister een overzicht geven van de concrete uitvoering van het actie- en communicatieplan ter promotie? Zijn infrastructurele ingrepen nodig voor de carpoolparkings die minder benut worden dan andere? Het lid verwijst daarbij naar een door de minister bestelde studie die in het voorjaar 2009 zal klaar zijn.**

antwoord: De opdracht die aan Taxistop werd gegund om – naar aanleiding van de bevinden van het onderzoek rond de hinderpalen inzake carpoolen – het carpoolen verder te promoten, bestaat uit volgende acties:

- Recruteren van nieuwe carpoolers bij bedrijven via actieve prospectie.

Taxistop zal, in samenwerking met de adviseurs van de Provinciale Mobiliteitspunten, bedrijven bezoeken en hen up-to-date informatie geven over de inschrijvingsprocedure en een mogelijk begeleidingstraject tijdens het carpoolproject. Er wordt gemikt op 100 nieuwe bedrijven in de databank. Timing: de bezoeken zijn gepland in najaar 2008 – voorjaar 2009;

- Verdere uitbouw van de website (ondertussen omgedoopt tot ‘Carpoolplaza’). Een aantal aanpassingen werd ondertussen reeds doorgevoerd, een aantal andere functionaliteiten van de website worden in het najaar 2008 aangepakt;
- Ontwikkeling van promotiemateriaal: elektronische nieuwsbrieven voor individuen en bedrijven, folders voor carpoolers en bedrijven,
Timing: doorlopend in 2008;
- Organisatie van workshops voor bedrijven, in samenwerking met de provinciale mobiliteitspunten. Timing: najaar 2008 en voorjaar 2009;
- Aanwezigheid met stand op evenementen (autoluw weekend, jobbeurzen, dag van het milieu, ...). Timing: najaar 2008 en voorjaar 2009;
- Organisatie van wedstrijden voor bedrijven en particulieren. Timing: voorjaar 2009;
- Regelmatig en gestructureerd overleg organiseren met een kleine groep bedrijven (klankbordgroep) i.f.v. het (verder ontwikkelen en bijsturen van het) carpoolbeleid voor de komende jaren. Dit overleg wordt in het najaar 2008 opgestart. Timing: 3 klankbordgroepen in periode september 2008 – maart 2009. De eerste klankbordgroep gaat door op 27 november 2008.

Studie carpoolparkings

Naar aanleiding van de vaststelling dat de bezettingsgraad van de carpoolparkings in Vlaanderen sterk verschilt van parking tot parking (zie ook eerdere parlementaire vragen), was er afgesproken dat er hierrond bijkomend onderzoek moest verricht worden.

Het bijkomende onderzoek bestaat uit twee delen:

- Opmaak van een typologie van carpoolparkings op basis van een aantal variabelen;
- Onderzoek naar de ruimtelijke en verkeerskundige aspecten die het gebruik van carpoolparkings beïnvloeden.

Het onderzoek gebeurt in twee fasen:

- Een oriëntatiefase waarin basismateriaal wordt verzameld en gescreend, een benchmark met de Nederlandse situatie wordt uitgevoerd en een aanzet wordt gegeven tot kritische succesfactoren (tijd, tarieven/kost, ruimte en communicatie, en dat voor zowel het parkeren als het eventuele voor- en natransport en de auto zelf). Aanvullend wordt er per carpoolparking een steekfiche opgesteld met de belangrijkste kenmerken (locatie/licging, capaciteit, voorzieningen, communicatiemiddelen, veiligheid, bewegwijzering, ...). Dit alles zal resulteren in een aanzet tot mogelijke typologieën van carpoolparkings.
- In de analysefase worden de succesfactoren voor carpoolparkings bepaald (direct verkeerskundige factoren, verplaatsingspatronen en –stromen en ruimtelijke en inrichtingsfactoren), op basis waarvan een beoordelingssysteem wordt uitgewerkt. Met behulp van dit beoordelingssysteem kunnen ‘ideale’ locaties (zowel naar verkeerskundige als ruimtelijke ligging als naar technische uitrustingskenmerken) voor nieuwe carpoolparkings worden gezocht, of kan het succes van bestaande carpoolparkings worden vergroot.

Het onderzoek is op 1 oktober 2008 van start gegaan. Op dit moment zijn alle bestaande carpoolparkings geanalyseerd op het terrein en worden de gegevens verwerkt. Het is m.a.w. nog te vroeg om te bepalen of, en zo ja welke infrastructurele ingrepen noodzakelijk zijn voor de carpoolparkings die minder benut worden.

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Verder vraagt hij wie de studie over de succesfactoren van de carpoolparkings gaat uitvoeren en hoeveel zij gaat kosten. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de bezetting van de carpoolparkings?**

antwoord: De studie over de succesfactoren van de carpoolparkings wordt uitgevoerd door studiebureau MINT. De studie kost 77.827 euro (incl. BTW).

Betreffende de stand van zaken m.b.t. de bezettingsgraad van de carpoolparkings, moet ik er op wijzen dat deze gegevens worden bijgehouden door de wegenwachters van AWW, die onder de bevoegdheid van minister Crevits vallen.

DUURZAAM NAAR SCHOOL

vraagsteller: Marleen Van Den Eynde

vraag: **Verder vraagt het lid of de begeleidende vrijwilligers in fietspooling van en naar school verzekerd zijn, naar analogie met wat men federaal wil regelen voor carpooling.**

antwoord: Kinderen en leerkrachten die deelnemen aan fietspools zijn automatisch verzekerd via de school voor eventuele ongevallen.
Dat geldt niet voor begeleidende ouders, grootouders of andere vrijwilligers. De persoonlijke ongevallenverzekering en de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor de begeleiders kan in principe op twee manieren geregeld worden:

- Via de persoonlijke gezinspolis: je kan je verzekeringsmakelaar vragen om een extra clause af te sluiten.
- Via een bijkomende speciale clause in de schoolverzekering: de school kan naast het onderwijzend personeel ook (fiets- of voet)poolbegeleiders laten verzekeren. Wanneer het gaat om dagelijkse activiteiten zoals een fiets- of voetpoolbegeleider, moet de school een extra verzekeringspremie betalen. Het bedrag van die premie varieert, maar is relatief beperkt.

Via het project “Duurzaam naar school” dat ik met mijn collega Vandenbroucke heb opgezet, kunnen gemeenten die instappen in het basisluik (Stappen en Trappen) beroep doen op de tegemoetkoming in de verzekering(en) voor vrijwillige begeleiders van fiets- en voetpools voor de scholen op hun grondgebied.

Indien haar dossier inhoudelijk wordt goedgekeurd, krijgt de gemeente per vrijwillige begeleider van een fiets- of voetpool een tegemoetkoming van 5 euro voor de persoonlijke ongevallenverzekering en een gelijkwaardig bedrag voor de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering.

LEERLINGENVERVOER BUITENGEWOON ONDERWIJS

vraagsteller: Jos De Meyer

vraag: **In het kader van de investeringen de voorbije jaren in het busvervoer buitengewoon onderwijs, zegt de minister dat 86% van de voorziene extra ritten in het kader van de reductie van de ritduur reeds werd gerealiseerd. Vanaf 2008 werd 1,1 miljoen euro ingezet om de ritduur verder terug te dringen tot 180 minuten per dag. Dat blijft wel drie uur per dag, wat volgens het lid niet verantwoord is voor deze doelgroep. Hij dringt aan op hogere doelstellingen en eventueel bijhorende middelen.**

antwoord: Ik geef u volkomen gelijk dat de ritduur voor deze kinderen uit het buitengewoon onderwijs nog verder moet teruggeschoefd worden. Het beperken van de ritduur is echter geen eenvoudige opdracht. Het is namelijk niet zo dat door het ontdebellen van een rit ook meteen de ritduur gehalveerd kan worden. Deze ritten hebben immers vaak nog een deel gemeenschappelijk traject en als dit traject zich situeert in een stedelijk gebied worden de beide ritten geconfronteerd met bijvoorbeeld:

- Dezelfde congestieproblemen;
- Dezelfde problemen van beperkingen van toegankelijkheid van steden voor welbepaalde voertuigen;
- Dezelfde ruimtelijke beperkingen aan de schoolpoorten die niet toelaten om alle bussen langs alle scholen te laten passeren. Dit maakt het trouwens noodzakelijk om te werken met verzamelparkings en het overstappen van leerlingen om het aantal voertuigen dat in een beperkte tijdsperiode aan de school gaat passeren te beperken.
- ...

De ritten die nu nog ingeperkt worden, bieden ook minder mogelijkheden tot optimalisatie dan deze die in het verleden werden aangepakt. Naarmate de ritduur al werd verbeterd, werd er namelijk ook al gewerkt aan het optimaliseren van het ruimtelijk spreidingspatroon bij het ophalen van de leerlingen. Bijkomende optimalisaties op dat vlak zijn vaak moeilijk of zelfs onmogelijk.

Op een aantal facetten, die tevens kunnen bijdragen tot een substantiële verbetering van de reisduur voor de leerling, heeft De Lijn trouwens geen impact. Ik denk hierbij o.a. aan de voor- en naschoolse opvang in de scholen en de afstemming van de begin- en einduren van de lessen. Voor deze beide aspecten speelt de autonomie van de scholen.

Dit kan bijvoorbeeld tot gevolg hebben dat wanneer een rit 2 scholen bediend met verschillende begin- en einduren en er voor de 2de school geen opvang voorzien is, de leerlingen genoodzaakt zijn in de bus te wachten tot de schoolpoorten opengaan. Komen tot betere afstemming van begin- en einduren en het beschikken over opvang in de scholen zou zeker in een aantal gevallen leiden tot een verbetering van de ritduur zonder de inzet van extra voertuigen.

Tot slot moet ook worden gesteld dat de waaier van mogelijkheden, waar De Lijn over beschikt voor het leerlingenvervoer, te beperkt is. De Lijn organiseert collectief vervoer. Overeenkomstig de bepalingen van de regelgeving is er sprake van collectief leerlingenvervoer bij het organiseren van leerlingenvervoer met een voertuig met meer dan zes plaatsen, die van de bestuurder niet inbegrepen. Een andere invulling van het begrip collectief vervoer of het verruimen van de waaier aan mogelijkheden die het individueel vervoer te bieden heeft zou de flexibiliteit bij het inplannen (en dus ook de reisduur) sterk kunnen beïnvloeden.

VERKEERSVEILIGHEID

vraagsteller: Flor Konincks

vraag: **Afhandeling boetes:**

- **resultaten KVB studie die uitgevoerd is**

antwoord: De studie Deloitte zal overgemaakt worden aan de commissie.

vraagsteller: Jan Peumans

vraag: **Hoe zit het met het standpunt van de minister betreffende de regionalisering? In de vorige beleidsbrief stond daar meer over in. 2007-2008: p23 –regionalisering staat er nu zeer weinig in!**

antwoord: Minister-president Peeters trekt de communautaire onderhandelingen voor het Vlaams gewest en de Vlaamse gemeenschap.

Ik kan in de beleidsbrief geen voorafnames doen op onderhandelingen waarvan de uitkomst nog niet gekend is. De regionalisering zal uiteindelijk op federaal niveau en niet op Vlaams niveau gestemd moeten worden.

Het eerste pakket staatshervorming werd ingediend in de Senaat op 5 maart 2008. Dit 1e pakket mag voor mij onverwijld uitgevoerd worden:

Te weten:

- het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de gewone wegen en secundaire wegen (zodat we eindelijk van de duizenden 70-borden op secundaire wegen afgeraken. Het bepalen van de snelheidsbeperking op autosnelwegen zit niet in het eerste pakket. Het is ook maar de vraag of dit wenselijk is. Zo verandert de E40 bv. ter hoogte van Brussel op enkele kilometer 4 x van gewest.)
- de depenalisering en administratieve afhandeling van de verkeersovertredingen van de 1^e en 2^e graad en snelheidsovertredingen van minder dan 30 km/u. te snel.
- de bevoegdheid inzake technische eisen en plaatsingsvoorwaarden voor verkeerstekens (dit sluit nauw aan bij de bevoegdheden wegbeheer en het toezicht op de aanvullende reglementen en plaatsing verkeerstekens)
- de basisveiligheidsnormering voor wegeninfrastructuur (dit sluit nauw aan bij de bevoegdheden wegbeheer).

- de rijopleiding, met inbegrip van de uitoefeningsreglementering en erkenning van rij scholen
- de examencentra, met inbegrip van de uitoefeningsreglementering en erkenning van examencentra
- de technische keuring, met inbegrip van de uitoefeningsreglementering en erkenning van de technische keuringscentra. De specifieke technische voorschriften en eisen worden op heden volledig bepaald in Europese regelgeving.
- Zwaar vervoer over de weg: maximaal toegelaten massa's, ladingzekering, rij- en rusttijden.
- Waterwegen: de verkeersreglementering op de binnenwateren en scheepvaartwegen, en de bemannings- en veiligheidsvoorschriften

Verkeersveiligheidsplan – Vrachtvervoer

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Welke 12 concrete initiatieven neemt de minister voor haar rekening om het toenemende aantal zware ongevallen met vrachtwagens te verminderen? Welke middelen worden daar voor uitgetrokken?**

antwoord: Omwille van de problematiek van ongevallen met vrachtwagens op de Vlaamse wegen werd op 18 maart 2008 een ronde tafel veilig vrachtvervoer georganiseerd samen met de transportsector. Twaalf maatregelen om het vrachtvervoer over de weg veiliger te maken, werden besproken. Het pakket maatregelen zet in op handhaving, rijgedrag, veiligheidscultuur in bedrijven en sensibilisatie. Het betreft investeringen voor extra controlesystemen in samenwerking met de minister van Openbare Werken (controle op overlading, controle op tussenafstand, controle op snelheid en inhaalverbod). Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan het vermijden van dodehoekongevallen (bewustmaking van jonge weggebruikers, spiegelafstelplaatsen, ingrepen aan infrastructuur), veiligheidscultuur in bedrijven (charter met de sector, defensief en ecologisch rijden, gezondheid vrachtwagenchauffeurs), ongevalanalyse ter plaatse, kwalitatief vrachtwagennetwerk en een imagocampagne.

1. Controle op overlading: Wheigh in Motion-systeem controleert vrachtwagens tijdens het rijden op overgewicht. *Er werd 2 miljoen uitgetrokken om 8 WIM-installaties op verschillende snelwegen te plaatsen in 2008. Deze bijkomende systemen zijn momenteel in aanbesteding, de gunning is voorzien voor eind 2008.*
2. Controle op tussenaafstand: 2 miljoen voorzien om 20 onbemande camera's te installeren gespreid over 2 jaar.
3. Controle op snelheid en inhaalverbod: 5,3 miljoen om 40 onbemande camera's te plaatsen langs snelwegen
4. Ongevallenanalyse ter plaatse: Per jaar 130.000 euro om 2 medewerkers voor het BIVV ter plaatse onderzoek te laten doen en achteraf te analyseren.
5. Bewustmaking van jonge weggebruikers over de dode hoek. SAV en Fietzersbond vzw starten hiervoor een samenwerkingsverband op. 100.000 euro voorzien in 2008.
6. Inrichting van spiegelaafstelplaatsen: *Dit is nog in voorbereiding*
7. Ingrepen aan de infrastructuur: in overleg met de minister van openbare werken.
8. Charter met de sector: transportsector een kwaliteitslabel toekennen als de firma's en/of de vrachtwagenchauffeurs inspanningen leveren.
9. Defensief en ecologisch rijden: zorgt voor veiliger en gezonder verkeer en bespaart aan de werkgever een pak brandstofkosten.
10. Gezondheid van de vrachtwagenchauffeur: *een eerste campagne voor een bedrag van 25.480 euro is reeds gebeurd. Het is de bedoeling hier nog een vervolg aan te geven.*
11. Kwalitatief vrachtwagenennetwerk: Tegen 2010 een databank met de verschillende routes voor doorgaand verkeer, die in de gps-systemen geïntegreerd kunnen worden.
12. Imagocampagne voor de sector.

Vrachtwagenroutenetwerk

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Wat is de stand van zaken betreffende het kwalitatieve vrachtwagenennetwerk met betrekking tot de invloed van gps-systemen die routes suggereren? Antwoord: zie volgende vraag.**

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Wat is de stand van zaken betreffende de opmaak van een kwalitatief routenetwerk voor vrachtwagens. Zijn er proefregio's?**

antwoord: Via een onderhandelingsprocedure met bekendmaking werden een aantal offertes ingewonnen voor het “uitwerken van een methodiek voor een netwerk voor het algemeen vrachtverkeer op mesoschaal en toepassing op 2 pilootregios's”. Momenteel worden de “Best en Final Offers” van de mededingers onderzocht zodat een voorstel tot gunning kan worden gedaan. De pilootregio's zullen in het kader van de opdracht gedefinieerd worden. Er zijn binnen de opdracht 2 proefregio's voorzien, 1 binnen de Vlaamse Ruit en 1 er buiten. De exacte locaties zijn nog niet geselecteerd.

Vrachtvervoer - Weigh In Motion

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Hoe wordt het project 'Weigh in Motion' geëvalueerd? Hoeveel processen-verbaal werden opgesteld? Waar komen de bijkomende installaties? Welke begrotingsmiddelen worden uitgetrokken?**

antwoord: De WIM-installaties worden voorzien op de autosnelwegen, voor locaties waar vaste asweeginstallaties aanwezig zijn.

prior 1 en 2 : E17 Kruishoutem (parking Kruishoutem) beide rijrichtingen

prior 3: E17 Beervelde (parking Kalken) rijrichting Antwerpen

prior 4: E19 Brecht (complex Brecht) rijrichting Nederland

prior 5 en 6: E313 Tessenderlo (parking Tessenderlo) beide rijrichtingen

prior 7: E40 Wetteren (parking Wetteren) rijrichting Gent

prior 8: E40 Jabbeke (knooppunt Jabbeke - district) rijrichting Oostende/Frankrijk

prior 9: E40 Boutersem (parking Honsem) rijrichting Brussel

prior 10: E403 Rumbeke (complex Roeselare-Rumbeke) rijrichting Brugge

Hiervoor wordt 2 miljoen € uitgetrokken.

Uit een proefopstelling van “weigh in motion” op de E313 in Ranst is gebleken dat 1 op 40 vrachtwagens overladen is. 1 op 10 was te zwaar geladen op één van de assen.

Ik beschik niet over een overzicht van de vastgestelde processen-verbaal, aangezien deze hoofdzakelijk door de federale politie opgemaakt worden.

Wegmarkeringen

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Hoe worden de proefprojecten geëvalueerd betreffende wegmarkering die chauffeurs de toegelaten snelheid laten kennen? Klopt het dat ze ongunstig geëvalueerd zijn en dat er geen vervolg komt?**

antwoord: De administratie heeft, i.s.m. het Steunpunt Verkeersveiligheid en VAB een testonderzoek opgesteld i.v.m. de impact van wegmarkeringen op het snelheidsgedrag. De resultaten van het eerste proefproject wijzen op een stijging van de snelheid na aanbrengen van deze bijkomende wegmarkeringen. De resultaten van dit eerste beperkte onderzoek zijn echter niet eenduidig en moeilijk interpreteerbaar.

Het tweede proefproject (met simulator) vond geen negatieve effecten van ondersteunende wegmarkeringen (strepen of cijfers) op zich, noch een stijging van de snelheid. Het geeft wel aan dat snelheidszones best aangevuld worden met een ondersteunend systeem om het gewenste snelheidsgedrag uit te lokken. Bijkomende wegmarkeringen of cijfers worden immers niet steeds als dusdanig herkend of opgemerkt.

De inspiratie voor dit onderzoek kwam uit Nederland. Daar is inmiddels gebleken dat de ingreep op de weg geen groot succes is.

Onderzoek – kruispunten

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Wat zijn de resultaten van het onderzoek naar risicomodellen voor kruispunten?**

antwoord: Het is niet geheel duidelijk om welk “onderzoek rond risico’s op kruispunten” het hier precies gaat.

Een aantal gevaarlijke punten, vooral kruispunten, werden doorgelicht in het kader van de aanpak van de gevaarlijke punten.

De oorzaken van de onveiligheden op deze kruispunten was erg divers. De ingrepen die gebeurden om de veiligheid te verhogen waren ook divers, maar er is hierin toch een lijn herkenbaar, afhankelijk van het soort installatie. Ingrepen die vaak voorkwamen zijn:

- het (meer) conflictvrij maken van verkeerslichten;
- ombouw van kruispunten met verkeerslichten naar rotondes;
- grotere beveiliging voor voetgangers en fietsers als zwakke weggebruikers, deels ook door de realisatie van ongelijkgrondse kruisingen met belangrijke verkeersassen.

Onderzoek - Verkeersongevallen

vraagsteller: Jan Peumans

vraag: **Wat wordt gedaan met het diepteonderzoek van verkeersongevallen?**

antwoord: Door het BIVV werd in samenwerking met het Vlaams Gewest een pilootproject gelanceerd met het oog op de ontwikkeling van diepteonderzoek van verkeersongevallen. Het diepteonderzoek naar de ongevalanalyse (het zogenaamde BART) zal weldra kunnen starten. De aanwervingprocedure van de twee bijkomende mensen – die door Vlaanderen gefinancierd worden voor een bedrag van 130.00 euro – is lopende. Deze mensen zullen samen met 2 mensen van het BIVV dit onderzoek in concreto uitvoeren. Dit pilootproject zal zich in eerste instantie toerichten op ongevallen met vrachtwagens, gezien de huidige problematiek van vrachtwagenongevallen op de Vlaamse (autosnel)wegen.

Vrachtvervoer – Dodehoek

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Dodehoek: werden de verschillende nieuwe uitvindingen al geëvalueerd?**

antwoord: Het Steunpunt voor Mobiliteit en Openbare Werken – spoor verkeersveiligheid heeft in een onderzoek “Systemen ter verbetering van het zicht van de bestuurder - Technische beschrijving en effect op de verkeersveiligheid” voornamelijk een overzicht gegeven van de bestaande systemen en de systemen die ontwikkeld worden. Ook worden in deze context de buitenlandse bevindingen daaromtrent zoals vb. van de Nederlandse SWOV (zie bijlage) opgevolgd, gezien ook hier een zekere mate van uniformisering toch niet onbelangrijk is.

In samenwerking met de Fietsersbond vzw en SAV wordt een samenwerkingsverband afgesloten ter realisatie van de “Vlaamse sensibiliseringscampagne ter voorkoming van dodehoekongevallen”. Dit betreft een uniform lessenpakket over de dode hoek voor de lagere scholen in Vlaanderen met als doel via educatie en sensibilisering het aantal dodehoekongevallen (en fietsdoden) tot een minimum te beperken. Met dit project worden jonge fietsers gesensibiliseerd en geïnformeerd over alle gevaarlijke zones rond vrachtwagens. De campagne richt zich op leerlingen van de 3e graad basisonderwijs. Daarnaast worden leerkrachten of andere educatieve medewerkers ondersteund om zelf met het thema ‘dode hoek’ aan de slag te gaan. Er wordt gemeenschappelijk didactisch materiaal ontworpen. Verder is een nascholingsprogramma voorzien voor de leerkrachten.

Verkeersmanagement - Ring rond Brussel

vraagsteller: Eloi Glorieux

vraag: **Ring rond Brussel: komt hier ook een verkeerscentrum zoals in Antwerpen en Gent zodat de bestaande capaciteit optimaal kan aangewend worden?**

antwoord: De ring rond Brussel is een onderdeel van START. Deze werken zijn dan ook gekaderd in een veel groter geheel om de bereikbaarheid van de economische poorten, overheids- en andere maatschappelijke instellingen, de leefbaarheid van de woongebieden en een gezonde stedelijke omgeving te garanderen.

Dit moet gebeuren via

- Realisatie van het fietsroutenetwerk van Vlaams Brabant en Brussel;
- Realisatie van de GEN-infrastructuur en een aanbodgedreven exploitatie ervan;
- Een dicht en frequent netwerk van bussen, trams en metro;
- Een veilige en intelligente wegeninfrastructuur bestaande uit de R0, de invalswegen naar en grote assen in Brussel en het onderliggende wegennet;

In het dynamisch verkeersbeheer legt het Verkeerscentrum het accent op ontplooiing ervan in grootstedelijke gebieden en economische knopen en op de verbindingswegen. Na Antwerpen wordt momenteel gestart met Gent. Deze ontwikkelingen zullen in functie van de beschikbare middelen worden voortgezet voor de R0 en de radiale toegangswegen.

Dossier RO, Ring rond Brussel: stand van zaken:

Er is een kennisgevingnota voor het plan MER (milieueffectrapport) en voor het GRUP dat de omvorming van de RO beoogt, voor het vak E40 (St.-Stevens-Woluwe) – (E19 Machelen). De kennisgevingsperiode liep tot 8 november 2008. Voor de omvormingswerken zelf zal er nog een bouwvergunning moeten worden aangevraagd, waarvoor een project-MER moet worden gerealiseerd.

De bevoegde minister van Openbare Werken wil een herinrichting op basis van het principe van een scheiding van het doorgaand en afwikkellend verkeer, zoals voorzien in het plan MER. Zij wil dit realiseren door de heraanleg van de huidige 5 rijstroken in beide richtingen naar een continu 3+2 concept met enkel nog op- en afritten op de knooppunten van de R0 met E40, E19 en A12.

Naast de infrastructurele ingrepen op de R0 moet ook geïnvesteerd worden in verkeersmanagement op de R0.

Verkeersmanagement

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Zijn de in de beleidsbrief opgesomde plannen 2008 inzake dynamisch verkeersmanagement voor de E313 vanaf Geel in de richting van Antwerpen al gerealiseerd? Wat is de stand van zaken over deze inrichting?**

antwoord: De dynamische verkeerssignalisatie zal vermoedelijk begin 2009 in dienst worden genomen. Het project E313 is gerealiseerd zoals begin 2008 gepland, maw. de installatie voorziet in de mogelijkheid om de snelheidharmonisering dynamisch in te stellen.

De installatie wordt, momenteel getest en als alles volgens plan verloopt wordt ze begin 2009 volledig in gebruik genomen. De test bestaat uit de opbouw van algoritmen zodanig dat de dynamische snelheidssturing automatisch kan verlopen via de automatische telgegevens.

Het dynamisch signaleren van de busbaan is wel reeds operationeel.

Trajectcontrolesysteem

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Wat zijn de vooruitzichten in de uitbouw van het trajectcontrolesysteem?**

antwoord: Met "trajectcontrole" kan men de snelheid van een voertuig meten over een langere afstand. Hierbij wordt de tijd gemeten van de doortocht van een voertuig tussen twee punten, om de gemiddelde snelheid ervan te kunnen berekenen. Het project "trajectcontrole" zal weldra opgestart kunnen worden (de administratieve procedure is bijna rond). Het systeem van trajectcontrole wordt verwacht, na de testfase ter hoogte van het viaduct van Gentbrugge en de nodige wettelijke en organisatorische aanpassingen, operationeel te worden.

Intelligent Snelheids Adaptatiesysteem

vraagsteller: Eloi Glorieux

vraag: **Waarom wordt het ISA-project niet op groter schaal ingevoerd?**

antwoord: De Vlaamse Overheid beschouwt intelligente snelheidsaanpassing als een mogelijk element van een toekomstgericht verkeersbeleid, waarin veiliger rijgedrag een duidelijke plaats krijgt.

In een eerste Vlaams onderzoek naar de effecten van ISA (Paris, 2004) werd vastgesteld dat rijden met een open, adviserende ISA bij Vlaamse autobestuurders aanleiding geeft tot minder snel rijden, minder overtredingen en minder langdurige overtredingen. Een tweede onderzoek vulde deze vaststellingen verder aan, en verfijnde ze door na te gaan of deze effecten van ISA ook optreden bij bestuurders die er een minder positieve attitude tegenover veilig rijden op nahouden, of ze ook op langere termijn blijven stand houden, en of ze verschillen naargelang van de toepassingsvorm van ISA (open en half-open) of uitwerking (auditieve of gecombineerde visuele en auditieve feedback). In dit onderzoek werden er geen merkbare verschillen qua effectiviteit tussen de verschillende varianten en toepassingsvormen vastgesteld. Gezien de hogere technische moeilijkheidsgraad, de belangrijke meerkost voor de installatie, en de minder grote bereidheid van autobestuurders om te kiezen voor de half-open variant, lijkt er geen reden om de voorkeur te geven aan deze variant wanneer open ISA even goede resultaten oplevert.

Daarnaast zal het via de verkeersbordendatabank (voltooiing tegen 2010) mogelijk worden om tot een betrouwbare snelheidskaart te komen. Toepassingen ervan in GPS-systemen zijn dan haalbaar.

Leesbaarheid nummerplaten

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Wat met het probleem van de leesbaarheid van wit-rode nummerplaten?**

antwoord: De leesbaarheid van de nummerplaten is redelijk tot vrij goed (cfr. huidige

vaststellingen), maar zou uiteraard kunnen verbeteren door gebruik te maken van een andere kleurcombinatie en een groter lettertype (invoering Europese nummerplaat). Dit is een federale bevoegdheid.

Slimme verkeerslichten

vraagsteller: Annick De Ridder

vraag: **Slimme verkeerslichten: Naast het openbaar vervoer zouden ook auto's beter kunnen doorstromen door verkeerslichtenbeïnvloeding. Wat wordt er aan gedaan?**

antwoord: De doorstroming van het openbaar vervoer wordt bij verkeerslichten op verschillende manieren verbeterd.

Bij alle verkeerslichten wordt het openbaar vervoer op enige afstand vóór de verkeerslichten gedetecteerd en de cyclus wordt automatisch aangepast zodanig dat dit voertuig van het openbaar vervoer in principe steeds groen heeft bij aankomst bij het verkeerslicht. Dit kan goed indien de rijtijd tussen het detectiepunt en het verkeerslicht zelf goed gekend is. Dit laatste is niet het geval bij de ligging van een halte vóór het verkeerslicht en bij congestie. Daardoor kan groen licht bij aankomst op het kruispunt in die gevallen niet steeds gewaarborgd worden.

Er wordt over gewaakt dat een goede doorstroming van het openbaar vervoer de algemene doorstroming van het autoverkeer slechts in (zeer) beperkte mate benadeelt.

Voormelde techniek is en wordt nog verder geperfectioneerd, onder meer door:

- gebruik van andere methodes van de detectie en aanmelding van het openbaar vervoer;
- combinatie met een doseerlicht dat de congestie terugdringt vóór de aankomst van het openbaar vervoer;
- gecombineerde aansturing van een groter aantal verkeerslichten in een bepaald gebied waardoor in principe gelijktijdig een heel wat betere doorstroming van het openbaar vervoer en een betere

doorstroming van alle verkeer mogelijk wordt gemaakt.

Onder supervisie van de Taskforce “doorstroming”, waar mijn kabinet en dat van minister Crevits in vertegenwoordigd is, wordt hiervoor momenteel een proefproject op de Tiensesteenweg (N3) in Leuven opgestart.

Op andere plaatsen wordt de hoger vermelde verkeerlichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer gecombineerd met busstroken of met bijzondere overrijdbare beddingen vóór de verkeerslichten of over langere afstanden. Hierdoor kan de totale mobiliteit, via openbaar + privé vervoer gevoelig verbeterd worden.

Uit hoger vermelde toelichting moge blijken dat wel degelijk alle ontwikkelingen op de voet gevolgd en toegepast worden om zowel de doorstroming van het openbaar vervoer degelijk te verzekeren én de algemene doorstroming te verzorgen.

Op een aantal plaatsen, zoals de toegang tot stadscentra, is het trouwens aangewezen en verantwoord om het autoverkeer te ontmoedigen tov het openbaar vervoer. De aanleg van een frequent gebruikte busstrook of BOB kan immers een groter aantal mensen de stad binnenbrengen met veel minder ruimtebehoefte (op de weg, op parkeerplaats).

Op andere plaatsen, met een lagere OV-frequentie en/of een belangrijke doorstroomfunctie voor het privévervoer, moet gezocht worden naar maatregelen die gunstig zijn voor het OV en het privé verkeer. Hiervoor zijn de ‘slimme verkeerslichten’ erg geschikt.

Flitspalen

vraagsteller: Annick De Ridder

vraag: **Evaluatie van de flitspalen: deze moeten volgens de Open-Vldfractie op ongevalgevoelige plaatsen komen.**

antwoord: Bij het bepalen van de locatie van een flitspaal wordt steeds rekening gehouden met de verkeersveiligheidssituatie. Flitspalen zullen dus steeds

geplaatst worden op plaatsen die niet zo goed scoren op vlak van verkeersveiligheid, aangezien deze plaatsen hoger op de opgestelde prioriteitenlijsten terechtkomen

Concreet worden de aanvragen voor het plaatsen van roodlicht- en snelheidscamera's op niet-autosnelwegen, afkomstig van de provinciale afdelingen Wegen en Verkeer, steden en gemeenten, lokale politiezones,... aan de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) voorgelegd. Rekening houdende met de beschikbare, meest recente ongevalstatistieken, aangebracht door de afdeling Verkeerskunde en de lokale politie en met de aanwezigheid van een maatschappelijk draagvlak, neemt de PCV de beslissing om aanvragen al dan niet te weerhouden.

De weerhouden aanvragen worden vervolgens objectief gewogen op basis van de beschikbare, meest recente ongevalstatistieken en vervolgens in een rangschikking opgenomen. Bij gelijke score wordt een goede spreiding over de provincies nagestreefd.

De prioriteitenlijst van de flitspalen op autowegen is tot stand gekomen volgens een methodologie opgesteld door de federale wegpolitie en uitgewerkt in overleg met de afdeling Verkeerskunde van het AWW. Als basis werden ook hier de beschikbare, meest recente ongevalstatistieken en een optimale spreiding per provincie en per wegsegment gehanteerd.

Rijbewijs Op School

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Alleen jongeren die geen enkel jaar gedubbeld hebben kunnen gratis een rijbewijs op school halen?**

antwoord: In het algemeen bepaalt eindterm 12 het volgende: 'De leerlingen verwerven de kennis die moet volstaan als voorbereiding op het theoretisch rijexamen categorie B'.

Het gaat hierbij om alle leerlingen zodat het de Vlaamse Stichting

Verkeerskunde gepast lijkt 'rijbewijs op school' in eerste instantie aan te bieden aan de zesdejaars. Veruit de meeste leerlingen zullen immers ooit in het laatste jaar zitten. Het project werkt dus niet met een leeftijdsgrens (de groep 17-jarigen is een pak groter dan de groep zesdejaars), wel met een jaar-grens.

Er is gekozen voor het 6e jaar. Als 'rijbewijs op school' enkel zou worden aangeboden in het vijfde jaar, zouden veel leerlingen die nog geen 17 jaar zijn, hun theoretisch examen niet kunnen afleggen..

Naar scholen toe hanteren we volgende richtlijnen:

- Algemene regel: Rijbewijs op School wordt georganiseerd voor alle jongeren in het 6de en 7de jaar secundair onderwijs. Scholen die met modulaire systemen werken (vooral BuSO) mogen de leeftijdsgrens van 17-jaar hanteren voor het organiseren van de lessen.
- Leerlingen die nog geen 17 zijn op de dag van het examen: Een aantal scholen heeft het examen reeds gepland in het najaar van 2008. Hierbij treedt een probleem op voor leerlingen die 'op hun jaar' zitten en pas na het examen jarig zijn. Zij zijn immers nog geen 17 op de dag van het examen, terwijl je wettelijk gezien minimum 17 moet zijn om het examen af te leggen. Het gaat in totaal over 2.1% van de ingeschreven leerlingen. Voor deze leerlingen zijn er 'waardebonnen' voorzien. Met deze waardebon kunnen de jongeren vanaf het moment dat ze oud genoeg zijn, examen gaan afleggen in het examencentrum. De waardebon kan ook gebruikt worden voor jongeren die een jaartje voor zitten en voor jongeren die tijdens het examen afwezig waren en dit kunnen staven met een medisch attest. De school dient de gegevens van de leerling door te sturen aan de VSV. De leerlingen ontvangen de waardebon dan thuis. Er zijn momenteel reeds 250 waardebonnen verstuurd.

Schoolomgevingen

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Wat is de noodzaak van en bestaat de intentie om een Vademecum Schoolomgevingen op te maken?**

antwoord: Met de invoering van de zone 30 regeling in schoolomgevingen werd er een duidelijk signaal gezet om de veiligheid van kinderen rond de Vlaamse scholen te verhogen. Echter is nog niet elk wegbeeld aangepast aan het nieuwe snelheidsregime. Vandaar dat zich de vraag stelt hoe men – in afwachting van grotere infrastructurele aanpassingen deze - maar ook andere - knelpunten rond scholen zou kunnen aanpakken. Het vademecum dient hier voor alle mogelijke betrokken partners een leidraad te vormen voor projectmatig werken rond verkeer en veiligheid. Niet alleen het lokale bestuur, de wegbeheerder en/of de schooldirecties zijn dus doelgroep, ook de ouderverenigingen, de individuele ouders, leerkrachten, de scholieren zelf, de lokale politiediensten, de omwonenden,....

Er wordt voorgesteld om dit projectmatig te doen. Alle mogelijke betrokkenen dienen dus, vanuit hun eigen specifieke vraagstelling of ervaren knelpunt, in het toekomstige vademecum hun weg te kunnen vinden, niet alleen naar meer kennis, maar ook naar het opzetten van oplossingsgericht overleg met alle andere betrokken actoren. De uitwerking van het Vademecum loopt in samenwerking met de minister van Openbare werken

vraagsteller: Eloi Glorieux

vraag: **Worden variabele zone 30-borden centraal aangestuurd? Wat met cursussen na de traditionele schooluren?**

antwoord: De lestijden worden vóór de start van elk schooljaar bij alle scholen in variabele zone 30 schoolomgevingen individueel opgevraagd. Een half uur vóór tot een kwartier na elk begin van de lestijden en een kwartier vóór tot een half uur na het einde van de lestijden worden de variabele borden geactiveerd in de stand zone 30 km/h, individueel geprogrammeerd volgens de lestijden van de scholen aanwezig in de betreffende variabele zone 30 schoolomgeving.

Verkeerseducatie - Mobi +

vraagsteller: Marleen Van den Eynde

vraag: **Mobi + : hoe worden de cursussen georganiseerd en bekendgemaakt?**

antwoord: Mobi+ is een project dat gemeentebesturen, ocmw's, seniorenverenigingen kunnen organiseren voor hun senioren. Alle gemeentebesturen kregen een informatiepakket en begeleidende brief over het project. De opleiding wordt in tal van media opgenomen, zoals plusmagazine, het programma Veilig Thuis en tal van kranten. Ook in plaatselijke kranten en gemeentebrieven wordt Mobi+ regelmatig vermeld. Ook zijn er rijscholen die het project promoten en verzekeringsmaatschappij AXA vermeldt het project op hun website. Op het moment dat de vernieuwde website van Mobi+ operationeel is wordt door de VSV opnieuw een grote communicatiecampagne gepland naar gemeentebesturen, ocmw's, vormingorganisaties en seniorenverenigingen.

Het project is een samenwerkingsverband tussen de VSV, de rijscholen en het gemeentebestuur, seniorenvereniging, enz. De taakverdeling is als volgt:

Organiserende gemeente of andere zorgt voor:

- afspraken met de rijschool;
- de 55-plussers op verschillende manieren informeren;
- de inschrijvingen bijhouden en overmaken aan de rijschool en de VSV;
- de getuigschriften aanvragen bij de VSV;
- het evaluatieformulier opsturen naar de VSV.

Vlaamse Stichting Verkeerskunde zorgt voor:

- de coördinatie;
- de opmaak van de getuigschriften;
- informatieverstrekking;
- de evaluatie;
- de contacten met de rijscholen;
- de contacten met de gemeenten en organisaties.

Rijscholen zorgen voor:

- een lokaal;
- lesgever;
- een actuele cursus aangepast aan de plaatselijke situatie;
- koffie en versnaperingen;
- ontvangst van het inschrijvingsgeld;

- een handboek voor elke deelnemer;
- een kortingsbon voor een praktijkles;
- praktische informatie aan de gemeente of organisatie.

Om, binnen de doelgroep, personen te die meermaals bij een ongeval betrokken zijn te bereiken dienen verzekeringsmaatschappijen mee te werken aan het project. De VSV zal een mailing doen naar de maatschappijen en hun medewerking vragen.

vraagsteller: Flor Koninckx

vraag: **Wie gaat de eerste website over senioren en mobiliteit ontwikkelen en tegen welke prijs?**

antwoord: De offertes voor het ontwikkelen van een website voor Mobi+ kunnen tot 01 december 08 worden ingediend. Het bestek (onderhandelingsprocedure van diensten zonder bekendmaking) werd bezorgd aan een 3-tal mededingers bezorgd. De toewijzing van de opdracht wordt verwacht rond 15 december 2008. Pas na de toewijzing van de opdracht zal de prijs en uitvoerder pas geweten zijn.

MILIEU

Vraagsteller: Jos De Meyer

vraag: **Bio brandstoffen
Dit werd eerste gesteund en dan weer stopgezet. Wat is nu de stand van zaken? Wat zijn de toekomstplannen?**

Antwoord: Er zijn gesprekken met de sector waarin ze zich bereid getoond hebben om een aantal duurzaamheidscriteria te garanderen. Volgende week is er nog een bespreking met de Belgian Bio Diesel Board.

Hoe dan ook ben ik – zoals ik steeds gesteld heb – bereid om de deur opnieuw open te zetten als ik een aantal haalbare garanties kan krijgen. Ik hoop daar binnen kort ook een akkoord met de sector over te sluiten.

Bijlage 1 : verkeerslichtenbeïnvloeding**Vraag & antwoord van vorig jaar (Jan Peumans)****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 mio euro gekost. De uitrusting van de voertuigen van De Lijn heeft meer dan 2,5 mio 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 OV, 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 eigenheden 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.*

De eigenlijke bevoordeling van de voertuigen van het openbaar vervoer wordt uitgewerkt in de planning van de lichtencyclus, die de driekeurige lichteninstallatie op het kruispunt voertuigafhankelijk aanstuurt.

Deze lichtencyclus wordt, onder verantwoordelijkheid van de afdeling Verkeerskunde binnen het Agentschap Wegen en Verkeer, neergeschreven in het zogenaamde “V-plan”.

In de loop der jaren werden er, o.a. vanuit het oogpunt verkeersveiligheid, een aantal richtlijnen voor de opmaak van V-plans opgesteld, die weliswaar geen wetten zijn maar waaraan Verkeerskunde zich houdt. Voorbeeld hiervan is het voorzien van een conflictvrije linksaf bij voorkeur vóór de start van de rechtdoor richting.

Daarnaast zijn er ook een aantal wettelijke bepalingen, zoals de verplichting om een groene pijl te laten volgen door een vol groen licht de minimale groentijd voor voetgangers, en een aantal fysische onvermijdelijkheden (zoals de in te bouwen ontruimingstijden) die alle hun impact hebben op de mogelijkheden tot beïnvloeding.

Ook wordt vaak met lange cyclustijden gewerkt omdat deze de grootst mogelijke capaciteit aan wegvoertuigen doorlaten.

Al deze regels zorgen ervoor dat slechts volgende ingrepen voor voorkeursbehandeling in een klassiek V-plan worden verwerkt:

- verlenging van de groenfase bij nadering van het kruispunt door bus of tram, tot zolang dat voertuig het kruispunt is overgereden;
- een vóórstart groen wordt voorzien voor bus en/of tram, vooraleer het overige verkeer groen krijgt;
- het verspringen van het verkeerslicht (van rood naar groen) bij nadering door een bus of tram, wat veronderstelt dat de groenfase voor het conflicterende verkeer (vervroegd) wordt beëindigd. In de meest actieve vorm wordt de groenfase van het conflicterend verkeer onmiddellijk, weliswaar met inachtnaam van de minimale veiligheidstijden, onderbroken;
- voertuigen van het openbaar vervoer krijgen, wanneer gedetecteerd, vanuit hun aparte bedding, een eigen fase, waarin eventueel andere (niet-conflicterende) bewegingen op het kruispunt ook toegestaan worden. Zulke voorwaardelijke tussenfase kan eventueel meerdere malen “inbreken” in het normale verloop van een (meerfazige) cyclus.

Deze vier manieren van aanpak worden op een kruispunten in Vlaanderen toegepast en dit met wisselend succes. Enkele statements:

- *De beïnvloeding zoals we ze momenteel kennen, werkt enkel indien er zich geen file voordoet t.h.v. 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 OV-halte 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 “doseren” 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

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 doortochttijden, waar de tijd nodig voor vertragen, halteren en vertrekken aan de halte wordt uitgefilterd. De opgemeten doortochttijden kunnen worden afgewogen tegenover de op dat traject gewenste doortochttijden (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 OV-gebruiker 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 congestiemetingen gebeuren na infrastructurele ingrepen en/of verkeerslichtenbeïnvloeding, kan nagegaan worden wat het resultaat is van de ingrepen.

Het probleem met de congestiemetingen 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 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 heeft gemaakt, werden verschillende methodes van verkeerslichtenbeïnvloeding onder de loep genomen en werden ontwerpeisen opgesteld voor de programmering 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 programmering van verkeerslichten en werd een project opgestart om op 25 openbaar vervoerassen.

25 OV-assen (zie bijlage 1)

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 mio 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 programmatie 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 cyclusduur 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 halteduur 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 cyclusduur 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 staduitwaarts in de avondspits, dan kan dit door de wagen staduitwaarts bijvoorbeeld een gewicht van 2 te geven (elke auto staduitwaarts 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 staduitwaarts, 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 regelautomaat) 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 regelautomaten 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.

Ik ben 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. Ik vind 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 mio euro moeten kunnen voorbehouden om de verkeerslichtenbeïnvloeding te optimaliseren.

Bijlage 2 exploitatie besluit administratieve sancties

Bijlage mbt administratieve boetes/busverbod De Lijn

(BVR dat naar de RvS is)

Er wordt bepaald in het BVR dat de Vlaamse Vervoermaatschappij een betredingsverbod kan vorderen bij elke overtreding van art.64,6°,c of d en art. 65 van hetzelfde besluit.

Art. 64,6, c en d bepaalt dat het verboden is:

“6° in de voertuigen, aan de haltes of in de openbare ruimtes van de VVM de openbare orde te verstoren, dan wel de rust van de aldaar aanwezigen ernstig te verstoren door :

...

c) ongewenste fysieke contacten;

d) beledigende, onzedelijke, intimiderende of bedreigende uitlatingen of handelingen;”

Art. 65 bepaalt dat het verboden is:

“1° de infrastructuur, de installaties of de apparatuur van de VVM te beschadigen of te ontregelen;

2° de voertuigen van de VVM te hinderen, te doen vertragen of te beschadigen;

3° de seinen van de VVM aan te raken of de zichtbaarheid ervan te belemmeren;

4° de elektrische leidingen en installaties van de VVM aan te raken;

5° in de voertuigen, aan de haltes of in de openbare ruimtes van de VVM in het bezit te zijn van een voorwerp dat of een stof die, klaarblijkelijk en onmiddellijk, personen kan kwetsen, of hen aan een ander gevaar voor hun fysieke integriteit kan blootstellen.”

Voor de overige overtredingen van het besluit, kan de openbare vervoermaatschappij desgewenst een verbod vorderen in geval van herhaling binnen het jaar.

BIJLAGE 2:

Antwoorden Energie op de vragen van de heer Glorieux

BIJLAGE 2 : Antwoorden Energie op de vragen van de heer Glorieux**1. Graag een actuele stand van zaken met betrekking tot drops en afsluitingen.**

Op 31 oktober 2008 werden 52.985 gezinnen van elektriciteit voorzien door de netbeheerder. Voor aardgas ging het over 36.319 gezinnen. Het ziet er dus naar uit dat het klantenbestand van de netbeheerder ook in 2008 vrij stabiel blijft.

Het aantal toegangspunten dat geen toegang meer heeft tot de elektriciteitsvoorziening bedroeg op 31 oktober 2008 715. Voor aardgas gaat het om 2.945 toegangspunten. In deze cijfers zit ook leegstand vervat.

2. Hoe zit het met de vijf gezinnen die onlangs omwille van armoede van aardgas afgesloten zijn?

Vorige week heb ik bij Samenlevingsopbouw gegevens laten opvragen over de vijf afgesloten gezinnen.

3. Waarom de feitelijke afsluitingen via naakte budgetmeters niet onmogelijk maken?

De huidige Vlaamse Regering noch de vorige zijn voorstander gebleken van een algeheel verbod op afsluitingen. In bepaalde gevallen blijft dreiging met afsluiting de meest aangewezen weg om wanbetaling of fraude tegen te gaan. Bij een verbod valt ook de dreiging weg. Bij leegstand of onveiligheid dient uiteraard te worden afgesloten.

De naakte budgetmeter, een budgetmeter waarvan de stroombegrenzer werd uitgeschakeld na een unaniem positief advies van de LAC, laat wel degelijk toe om nog stroom te verbruiken. Alleen dient hiertoe de betaalkaart te worden opgeladen.

Als geen naakte budgetmeter zou worden toegelaten, zou afsluiting het enige zijn wat nog rest, met nog meer afgesloten gezinnen tot gevolg.

4. Hoe komt het dat de kortingbonnen voor energiezuinige wasmachines en koelkasten niet overal inwisselbaar zijn?

Er werd met de overkoepelende sectororganisaties van de elektrozaken, met name FeDis en Nelectra, overleg gepleegd. Zij hebben hun leden geïnformeerd over de actie en hen gevraagd om deel te nemen. Het blijft uiteindelijk de beslissing van de handelaar zelf om al dan niet mee te doen. Vele handelaars nemen deel. Het Vlaams Energieagentschap heeft op haar website energiesparen.be een module geplaatst waarbij beschermde afnemers een deelnemende handelaar in hun buurt kunnen zoeken. Vanzelfsprekend bevat deze module enkel die handelaars die zelf ook toestemming hebben gegeven om bekend gemaakt te worden via de website.

5. Zijn de reeds uitgevoerde energiescans prioritair bij de zwakkeren terechtgekomen?

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het bepalen van de doelgroep waaraan de scans worden aangeboden. Vele gemeenten zijn gestart met de doelgroep van bijvoorbeeld OCMW-klanten. Sommige gemeenten hebben onmiddellijk geopteerd om het aanbod open te stellen

voor alle inwoners. De rapportering over de energiescans uitgevoerd in 2008 volgt pas in mei 2009. Om een totaalbeeld te krijgen zal dus moeten gewacht worden op deze officiële cijfers.

Navraag in oktober 2008 leert dat het percentage scans uitgevoerd bij beschermde afnemers sterk varieert van netbeheerder tot netbeheerder, vooral ten gevolge van de keuze gemaakt door de betrokken gemeenten, namelijk van 18% tot 57% van het totaal aantal uitgevoerde scans. Dit percentage is in elk geval een onderschatting van het aantal scans uitgevoerd bij de ruimere categorie 'economisch zwakkeren'. Daarenboven zijn niet alle bewoners bereid om dit gegeven mee te delen aan de scanner.

Een aantal vooral kleinere gemeenten die gestart waren met enkel de doelgroep van 'economisch zwakkeren', hebben intussen hun doelgroep verruimd, omdat zij onvoldoende mensen bereid vinden om aan het energiescanproject deel te nemen.

6. Hoe zit het met de kwaliteit van de energiescans?

De kwaliteit van de energiescans kan pas geëvalueerd worden nadat de rapportering werd ingediend in mei 2009. Er zijn op dit ogenblik geen indicaties dat de kwaliteit van de energiescans te wensen overlaat. De kinderziekten met de software werden intussen opgelost.

7. Wat gebeurt er ter ondersteuning van na-isolatie van buitenmuren?

De na-isolatie van buitenmuren vraagt een bijzondere expertise. Om koudebruggen en vochtproblemen te vermijden moet zorgvuldig tewerk worden gegaan, vooral bij het aanbrengen van isolatie langs de binnenzijde. Bij isolatie langs de buitenzijde moet zowel aandacht worden besteed aan technische beperkingen als aan administratieve beperkingen, bijvoorbeeld van stedenbouwkundige aard of bezetting van het openbaar domein. Daarnaast kent ook spouwmuurisolatie in bestaande muren zijn beperkingen. Dit alles maakt dat na-isolatie van muren niet in een eenvoudige reglementering en evenmin in een eenvoudige communicatie of advies kan worden verwoord.

Qua financiële ondersteuning geven alle netbeheerders in 2008 aan huishoudelijke klanten een premie voor muurisolatie. Binnenisolatie wordt niet toegelaten. Alleen het opvullen van de spouw en isolatie aan de buitenzijde van de muur worden aanvaard. De provincie Vlaams-Brabant geeft eveneens een premie voor de plaatsing van muurisolatie. Tenslotte bestaat er ook binnen de renovatiepremie en de verbeterings- en aanpassingspremie een tegemoetkoming voor het plaatsen van muurisolatie.

8. Hoe staat het met de netaanpassingen voor warmtekrachtkoppeling?

De netaanpassingen ten behoeve van de aansluiting van warmtekrachtkoppeling wordt opgevolgd in kader van de investeringsplannen van de elektriciteitsdistributienetbeheerder. Een eerste concreet project betreft de regio Lier-Duffel-Mechelen-Putte, waar een specifiek productienet wordt ontwikkeld voor de talrijke WKK-installaties. Investeringsplannen zijn ook gepland in de regio Merksplas en worden verder onderzocht voor de regio Noorderkempen. Voor het overige verwijs ik naar mijn uitvoerig antwoord op de parlementaire vraag van Sabine Poleyn terzake.

9. Waar blijven de duurzaamheidscriteria voor de bijstook van biomassa in steenkoolcentrales?

De markt van biomassa is een internationale markt. Duurzaamheidscriteria zijn daardoor alleen zinvol op internationaal niveau, zodat een betere toepasbaarheid en afdwingbaarheid kan gegarandeerd worden. Ik ondersteun dan ook ten volle het initiatief van de Commissie en het Europees Parlement om duurzaamheidscriteria in de nieuwe richtlijn hernieuwbare energie op te nemen. In eerste fase zijn deze criteria enkel geldig voor vloeibare biobrandstoffen. In 2010 zullen er ook criteria voorgesteld worden voor vaste biobrandstoffen. De onderhandelingen over deze criteria zijn op Europees niveau nog volop aan de gang. We hopen tegen het einde van het jaar het resultaat te kennen. Ondertussen wordt nog druk onderhandeld om de criteria verder aan te scherpen.

Wat duurzaamheidscriteria binnen Europa betreft, speelt Vlaanderen een voorbeeldrol. Bij het toekennen van groenestroomcertificaten wordt het fossiel energieverbruik voor transport en voorbehandeling van de biobrandstof in mindering gebracht. Verder worden er geen certificaten toegekend voor recycleerbare afvalstoffen en wordt voor nieuwe installaties het gebruik van hout dat ook als industriële grondstof wordt gebruikt, uitgesloten.

Verder passen de grootste verbruikers van biomassa voor elektriciteitsproductie een vrijwillig systeem toe dat duurzaamheid beoogt. De totale energiebalans wordt in kaart gebracht en de biomassastromen zijn volledig traceerbaar, zodat verzekerd kan worden dat aan duurzaamheidscriteria wordt voldaan. Onafhankelijke controle gebeurt door gecertificeerde controle-instellingen. Deze certificeringsprocedure is eveneens pionierswerk. In het Europees project 'BAP Driver' werd dit Vlaams voorbeeld geselecteerd als 'code van goede praktijk'. 'BAP driver' is een project om het opstellen van een nationaal actieplan voor biomassa binnen Europa aan te moedigen. Vlaanderen participeert in dit project.

Op de kritiek dat bijstook gebeurt in 'verouderde steenkoolcentrales' kan alvast opgemerkt worden dat het rendement waarmee deze biomassa omgezet wordt in elektriciteit vergelijkbaar of zelfs hoger is dan bij nieuwe installaties die op 100% biomassa werken. Omwille van de chemische eigenschappen van biomassa kunnen 100% biomassa-installaties geen hogere rendementen halen. De nadelige effecten van biomassa worden bij bijstook in steenkoolcentrales opgeheven, zodat biomassa met hetzelfde rendement als de fossiele brandstof meeverbrand wordt. Vanuit milieuoogpunt is het nog altijd beter om de verbranding van steenkool te vervangen door duurzame biomassa. Gezien de relatief lage productiekosten van deze steenkoolcentrales ten opzichte van de sinds enkele jaren gestegen gasprijzen, zullen de bestaande centrales immers maximaal ingezet worden zolang hun vergunning dit toelaat.

WKK-installaties zijn energetisch het meest efficiënt. Ik streef ernaar om bio-WKK-installaties zo veel mogelijk te stimuleren. Daarom hebben we ervoor gekozen dat deze installaties maximaal ondersteund worden door zowel groenestroom- als WKK-certificaten. Wel moeten we er mee rekening houden dat er niet steeds een continue warmtevraag beschikbaar is en WKK's dus niet altijd mogelijk zijn.

10. Hoe komt het dat Luxemburg en Duitsland veel meer fotovoltaïsche zonnepanelen per hoofd hebben dan Vlaanderen?

Voor wat betreft het stimuleren en realiseren van fotovoltaïsche zonne-energie behoren Luxemburg en zeker Duitsland tot de *early movers* binnen Europa.

Duitsland is de gekende wereldleider zowel in productiecapaciteit voor PV als voor het installeren van fotovoltaïsche zonne-energie. In 1999 zette Duitsland het 100.000-dakenprogramma op dat tegen eind 2003 moest resulteren in 300 MegaWatt geïnstalleerde capaciteit, wat ruimschoots werd gehaald. Sinds 2003 voerde Duitsland het gekende *feed-in*-tarief decretaal in, geldend voor 20 jaar na de opstart van de installatie. Eind 2007 stond in Duitsland ongeveer 3,8 Gigawatt aangesloten op het net. Dit komt overeen met ongeveer 430.000 installaties. Duitsland realiseerde zo eind 2007 ongeveer 46 Watt per inwoner.

Luxemburg is in nogal wat opzichten een buitenbeentje. Het voerde in 2002 het meest omvangrijke steunmechanisme in maar werd eind 2004, bij de eerste revisie van de steunmaatregelen, het slachtoffer van het eigen succes. Luxemburg combineerde, voor installaties in dienst genomen vanaf 1 januari 2002, een investeringssteun van 50%, tot maximum 5000 euro per kiloWatt en tot 4 kiloWatt, met een *feed-in*-tarief van 650 euro per megawattuur, tot 20 jaar na de indienstname van de installatie. Deze *feed-in* kende een jaarlijkse degressie. In 2004 bedroeg de *feed-in* nog 550 euro per MegaWattuur. Door eigenaarsconstructies aan de kant van de aanvrager werden zelfs de grootste installaties in Luxemburg met deze beide steunmaatregelen ondersteund.

Sterke kritiek leidde er toe dat de revisie na december 2004 bijna een vol jaar duurde. Pas tegen eind 2005 werd een nieuwe regeling ingevoerd. De investeringssteun werd verlaagd naar 15% met een maximum van 900 euro per kiloWatt gecombineerd met een *feed-in* van 560 euro per MegaWattuur voor 20 jaar. Deze laatste is ditmaal niet decretaal vastgelegd en kan, onder andere omwille van budgettaire redenen, snel teruggeschoefd of afgeschaft worden. Dit leidde tot grote onzekerheid op de markt waardoor het geïnstalleerd vermogen de laatste twee jaar amper toenam.

Luxemburg kende tussen 2002 en eind 2004 een ongeziene groei en werd met 52 watt per inwoner in minder dan twee jaar tijd het land met het grootste vermogen per inwoner. Een positie die ze daarna, ondanks het terugschroeven van de steunregeling nog tot mogelijk dit jaar kunnen houden. Eind 2007 staat er in Luxemburg naar schatting 25 megaWatt aan PV installaties opgesteld.

Vlaanderen voerde sinds 1 januari 2006 via het systeem van groenestroomcertificaten een vergoeding in voor de productie van elektriciteit uit zonlicht, ter waarde van 450 euro per MegaWattuur. Deze steun kan gecombineerd worden met investeringssteun van de Vlaamse en mogelijks andere overheden en met steunmaatregelen vanwege de federale overheid. Deze maatregel zette de groei aan PV in Vlaanderen echt in gang. Eind 2006 verviervoudigde het jaarlijks geïnstalleerde vermogen om in 2007 zelfs te verzevenvoudigen. Momenteel staat in Vlaanderen ongeveer 51 megaWatt opgesteld wat overeenkomt met 8,3 Watt per inwoner. Begin 2006 bedroeg dit amper 0,3 watt. Naar schatting halen we in Vlaanderen 10 Watt per inwoner tegen begin 2009.

Ten aanzien van Vlaanderen zijn beide landen beduidend langer bezig met het steunen van PV. De markt is er, zeker in het geval van Duitsland, meer volwassen en kent ook een grote productiecapaciteit, wat de gemiddelde kostprijs dan weer ten goede komt. In het geval van Duitsland speelt tevens de omvang van het land alsook de ruimtelijke ordening een rol ten aanzien van het geïnstalleerd vermogen per inwoner. Bij de laatste revisie van het decreet dat de ondersteuning van onder meer PV in Duitsland regelt, werden tevens provisies opgenomen om de maximale inpassing van hernieuwbare energie in het distributienet te garanderen.

Luxemburg kende een dergelijke groei dat het steunmechanisme sterk is aangepast en de groei intussen sterk is teruggelopen.

Vlaanderen is duidelijk bezig aan een inhaalbeweging sinds 2006. En dat, mijnheer Glorieux, terwijl u terzake vijf jaar niets hebt bereikt. Integendeel, pas een maand voor de verkiezingen van 2004 hebt u mee een decreet gestemd dat vanaf 1 januari 2006 in een toereikende ondersteuning voorzag, zodanig dat u zelf niet de verantwoordelijkheid hoefde te nemen voor het doorrekenen van de kosten in de distributietarieven, maar wel de volgende, namelijk deze Vlaamse Regering. Het stoort me dan ook bijzonder dat u te onpas en vooral ten onrechte de verdienste van deze Vlaamse Regering op uw rekening probeert de schrijven. Want niets is zo eenvoudig als net voor verkiezingen populaire maatregelen te stemmen, waarvan de uitvoeringsbesluiten, de rechtszaken en de kosten door de opvolgers moeten gedragen worden. Met het EPB-decreet en het REG-decreet is het overigens net zo gegaan, de energieprestatieregelgeving dan nog dankzij een wisselmeerderheid met CD&V, want anders had zelfs dat nog niet geregeld geweest.

11. Waar blijven de groenestroomdoelstellingen?

Rekening houdend met de Europese ontwikkelingen inzake hernieuwbare-energie-doelstellingen zullen de Vlaamse groenestroomdoelstellingen voor na 2010 naar verwachting nog in 2008 aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring worden voorgelegd.

12. Schikt de minister zich naar de 13% hernieuwbare energie die de Commissie vooropstelt?

Ik herhaal wat ik nog geen twee maanden geleden op een interpellatie van hetzelfde lid heb gerepliceerd. Maar kennelijk heeft men mij toen niet begrepen of is men het sindsdien weer vergeten. In dat laatste geval volstaat het nochtans om het verslag van 30 september te raadplegen in plaats van de collega's te dwingen nogmaals naar hetzelfde verhaal te luisteren.

“Herhaaldelijk hebben de Europese staatshoofden en regeringsleiders, overigens met inbegrip van de toenmalige Belgische premier, de aandacht gevestigd op de toestand en de ontwikkelingskansen en –kosten om energie hernieuwbaar op te wekken, dus op het bestaande aandeel alsook op de inspanningen om het aandeel uit te breiden.

Kostenefficiëntie wordt vooropgesteld, zowel bij hernieuwbare energie in het algemeen als, nog eens, bij biobrandstoffen in het bijzonder. Voor beide moeten ‘de uiteenlopende nationale omstandigheden, uitgangsposities en mogelijkheden in acht worden genomen’. Voor hernieuwbare energie moet de verdeling van de Europese doelstelling over de lidstaten ‘naar behoren rekening houden met een billijke en adequate toewijzing naar gelang van de verschillende nationale uitgangspunten en mogelijkheden’. Ook de verdeling van de inspanningen inzake broeikasgasemissiereductie moet ‘gebaseerd zijn op billijkheid en transparantie en rekening houden met nationale omstandigheden en de relevante referentie jaren’. Er kan dus niet voorbij gegaan worden aan zowel het bestaan als het gewicht van de randvoorwaarden.

Als terzake bevoegd minister is het mijn taak om er voor het Vlaams gewest op toe te zien dat de destijds gemaakte afspraken worden nagekomen. En dat is niet het geval. Integendeel, de Commissie heeft de lasten voor hernieuwbare energie verdeeld door wel het Bruto Binnenlands Product in aanmerking te nemen maar niet het potentieel aan hernieuwbare

energie in de lidstaten. Dat is goed voor arme landen met een hoog potentieel, en neutraal voor rijke landen met een hoog potentieel of arme landen met een laag potentieel, maar slecht voor rijke landen met een laag potentieel, zoals België.

Welnu, en dat is de kern van de zaak, een dermate onevenwichtige lastenverdeling brengt het milieu of het klimaat niets bij. Als België meer doet, doen andere landen gewoon minder, en omgekeerd. Het gaat dan ook niet om ecologische ambities, want die liggen al verankerd in de 20 procent tegen 2020, maar om economisch realisme.

En het spreekt voor zich dat België zwaardere lasten draagt dan pakweg Letland of Roemenië. Maar het is niet vanzelfsprekend dat België zwaardere kosten maakt dan bijvoorbeeld Frankrijk of Duitsland.

Het officiële standpunt van België dat al meer dan eens is ingenomen op de Europese Raad luidt ‘vergelijkbare kosten voor vergelijkbare landen’.

Vergeet overigens niet dat bij een kosteninefficiënte lastenverdeling meer middelen nodig zijn om een zelfde doelstelling te behalen en dus minder middelen overblijven om andere ecologische of sociale doelstellingen te bereiken.

En, als het zou gaan om een paar tienden van een procent of een paar tientallen miljoenen euro, dan zou er geen ongerustheid heersen.

Maar het gaat voor het ganse Europees energie- en klimaatpakket 2020 om naar schatting bijna 1 miljard euro per jaar, niet aan kost, maar aan meerkost voor België in vergelijking met een evenwichtige lastenverdeling. De directe kosten bedragen voor België 0,85% van het Bruto Binnenlands Product in 2020. De gewogen gemiddelde directe kost voor zeven vergelijkbare landen bedraagt 0,51% van het Bruto Binnenlands Product in 2020. Het verschil van 0,34%, teruggerekend voor de jaren na 2012, zou dus oplopen tot jaarlijks 1 miljard euro.

En voor hernieuwbare energie zou het gaan om een kloof van 28% tussen de door de Commissie voorgestelde doelstelling van 13% en de doelstelling van 9,3% “in case of least-cost optimisation” bij “an efficient and effective resource exploitation”. Voor Nederland en Luxemburg bedraagt het tekort respectievelijk 25% en 33%, en voor Italië 17%. Voor alle andere lidstaten is er een tekort van 10% of minder, en voor de meeste lidstaten zelfs een overschot dat oploopt tot 22% voor Finland. Het betekent dat België, op Luxemburg na, inzake hernieuwbare energie er het slechtst vanaf komt.

Het betekent dat we gedwongen worden om middelen aan hernieuwbare energie te besteden, die we dus niet voor rationeel energiegebruik kunnen inzetten, ook al zouden we zo met minder middelen de uitstoot van broeikasgas meer kunnen terugdringen. Aldus dreigt de Europese Unie ons te verplichten om, bij wijze van spreken, daken uit te rusten met dure fotonvoltaïsche zonnepanelen in plaats van goedkoop te isoleren. Om bij een doelstelling van 13% met energiebesparing een zelfde resultaat in kiloWattuur te boeken als met hernieuwbare energie is een acht keer grotere inspanning nodig.”

13. Hoeveel middelen gaan naar flexibele mechanismen in vergelijking met interne maatregelen?

Volgens de rapportage van het Vlaams klimaatbeleidsplan eind 2007, aangevuld met het Vlaamse Toewijzingsplan 2008-2012, werden de vastgestelde en geprojecteerde Vlaamse uitgaven voor de periode 2006-2012 geschat op 895 miljoen euro voor de uitvoering van interne maatregelen. Deze budgetten omvatten enkel de kosten van de Vlaamse overheid, personeelskosten uitgezonderd. Naast deze Vlaamse overheidsuitgaven zijn er ook nog de binnenlandse klimaatuitgaven van lokale, provinciale en federale overheden, bedrijven en gezinnen.

De totale klimaatuitgaven voor het Vlaams gewest werden ingeschat op 1,075 miljard euro, waarvan 17% of ca 180 miljoen euro voor flexibiliteitsmechanismen.

Op regelmatige basis zullen de inschattingen voor de aankoop van deze flexibiliteitsmechanismen geactualiseerd worden, gezien de evoluties op de markten.

14. Waarom wordt niet overgegaan tot het verplicht stellen van zonneboilers en dergelijke in nieuwbouwwoningen?

Er zijn drie redenen waarom zonneboilers en dergelijke in nieuwbouwwoningen momenteel niet verplicht gesteld worden.

De eerste reden is het niet voor iedereen haalbaar zijn van de bijkomende investering op het moment van de bouw, en dat voor een maatregel die voorbij het economisch optimum ligt. Het VEA liet in het kader van de evaluatie van de EPB-regelgeving onderzoeken wat de impact is van de huidige technieken bij residentiële gebouwen op de energiebesparing en de financiële situatie van de bouwheer. De studie toont aan dat het economische optimum zich situeert afhankelijk van het type referentiewoning rond E60 tot 65 en rond K30 tot 40. Zonneboilers komen pas voor in maatregelenpakketten die resulteren in nog lagere E-peilen. Bij het bouwen volgens het economische optimum hoort dus een grotere investeringskost. Hoewel de meerinvestering voor een zonneboiler kan verlicht worden door de bestaande premies en subsidies, is het niet altijd eenvoudig om de nodige financiering daarvoor rond te krijgen.

De tweede reden is dat niet elke nieuwbouwwoning een dak heeft met een goede oriëntatie dat bovendien niet te veel beschaduwd wordt. Het invoeren van een algemene verplichting zou zo uitmonden in een eis vol uitzonderingen die de administratieve last danig verhoogt.

Dit brengt mij ook bij de laatste reden. De eis op vlak van de energieprestatie, het E-peil, is voor nieuwbouw de eis die ervoor zorgt dat het primaire energieverbruik beperkt wordt. Om een bepaald E-peil te behalen, heeft de bouwheer de keuze uit een groot geheel van maatregelen. Dit laat de bouwheer toe om, afhankelijk van de vorm en de ligging van zijn project en van zijn financiële situatie, te kiezen welke oplossingen in zijn geval optimaal zijn. Het opleggen van bijkomende afzonderlijke maatregelen druist in tegen het basisprincipe van de energieprestatiebenadering.

15. Waarom wordt geen werk gemaakt van het veilen van productiecapaciteit van Electrabel?

Omdat dit een federale bevoegdheid is.

16. Wat wordt gedaan om de klanten die nog steeds geen leveringsovereenkomst hebben afgesloten een leverancier te laten kiezen?

Het aantal huishoudelijke klanten zonder contract is ondertussen beperkt geworden, namelijk minder dan 13%. Uit een enquête van de VREG die dateert van juli blijkt dat de redenen om nog steeds geen contract af te sluiten de volgende zijn:

- 78% zit goed bij de standaardleverancier;
- 57% wil geen risico's nemen;
- 38% heeft nog geen betere offerte ontvangen;
- 29% heeft gewoonweg geen interesse;
- voor 23% waren de offertes onduidelijk;

enzovoort.

Slechts 11% antwoordt dat men niet wist dat men kon kiezen.

Bij de bedrijven is nog 26% passief, vooral kleinere ondernemingen. Uit de enquête van de VREG blijkt dat de redenen om nog steeds geen contract af te sluiten de volgende zijn:

- 61% zit goed bij de standaardleverancier;
- 42% wil geen risico's nemen;
- 39% heeft nog geen betere offerte ontvangen;
- voor 38% is de elektriciteitskost niet belangrijk genoeg in het geheel van de kosten;
- voor 19% waren de offertes onduidelijk;

enzovoort.

39% voelde zich onvoldoende geïnformeerd om een keuze te maken.

Ondertussen heb ik de VREG opdracht gegeven om ook de prijzen van de Vlaamse kleine professionele afnemers te monitoren, alsook een leveranciersvergelijking op haar website uit te bouwen voor deze afnemers. Daarom zal de VREG de prijzen voor de jaargemeten laagspanningsklanten met een aansluitingsvermogen kleiner dan 56 kiloVoltAmpère monitoren. Verder streeft de VREG ernaar om vanaf januari 2009 een leveranciersvergelijking voor dit marktsegment aan te bieden.

Dit jaar had de VREG ook de bedoeling om specifieke KMO-gerichte informatie te verspreiden. Met het oog hierop neemt de VREG sinds begin dit jaar deel aan de stuurgroep van de energieconsulenten, die door het VEA georganiseerd wordt. Het bleek echter moeilijk om van de intermediaire organisaties concrete en bruikbare suggesties te krijgen over de inhoud en de vorm van de informatie die de KMOs nodig hebben. Volgend jaar wordt hieraan verder gewerkt.

17. Hoe staat het met het Energierenovatiekrediet?

Terzake mag u een antwoord verwachten na de evaluatie van het proefproject, met andere woorden in het voorjaar.

BIJLAGE 3:

Antwoorden Energie op de vragen van mevrouw Moerman

BIJLAGE 3 : Antwoorden Energie op de vragen van mevrouw Moerman

1. Hoe zal men het aandeel van windenergie in het net gaan opvangen?

Verschillende maatregelen dienen de aantakking van windturbines op te vangen, onder andere

- betere aansluitingsvoorwaarden en –regels, zodat windenergie ook mee het net gaat helpen ondersteunen,
- een beter beheer van het net, de slimme netwerken van zo-even, en aangepaste regels voor de marktwerking,
- aanpassingen van infrastructuur en
- doordachte maatregelen in verband met het handhaven van het evenwicht, rekening houdend met technologische ontwikkelingen, onder andere inzake energieopslag.

Tevens is het van belang om over een gediversifieerd productiepark of een evenwichtige energiemix te beschikken.

Vandaag stellen er zich geen noemenswaardige problemen, in tegenstelling tot de problematiek van de warmtekrachtkoppeling, al beperk ik me tot de gewestelijke aangelegenheden. Want de stroom uit de windurbineparken op zee komt dan wel aan land in het Vlaams gewest. Maar de aantakking gebeurt op het hoogspanningsnet dat onder de federale bevoegdheid valt.

2. Is de financiering van energiebeleidsmaatregelen niet al te afhankelijk van de boetes die in het Energiefonds terecht komen?

Het Energiefonds biedt het energiebeleid middelen om ondersteunend op te treden als de markt voor groene stroom of warmtekrachtkoppeling in gebreke blijft. Als er geen middelen meer in het Energiefonds binnenstromen, dan betekent het dat de markt zelf in staat is de groenestroomdoelstellingen te halen, en is bijkomende ondersteuning dus eigenlijk niet meer nodig. Het gewone energiebeleid is zelf niet van dergelijke boete-opbrengsten afhankelijk.

3. Wordt het geen tijd om de wildgroei in het premiebos te gaan stroomlijnen?

Zeker, maar knelpunt is dat terzake zowel de federale overheid als de lokale besturen belastingvoordelen respectievelijk premies geven, naast het gewest en de netbeheerders.

Binnen het Vlaams gewest zijn we er in geslaagd de premies van de netbeheerders zoveel mogelijk onderling af te stemmen inzake bedragen, berekeningen en voorwaarden. Ook voor de gewestelijke premies, zoals de dakisolatiepremie of de premies voor gezinnen die niet genoeg belasting betalen, gelden vergelijkbare voorwaarden. Ook de provincies en de gemeenten stemmen zich in regel af op de voorwaarden die de netbeheerders hanteren.

Maar de federale fiscale aftrekkeregeling hanteert eigen maatstaven en brengt zodoende de Vlaamse steunmaatregelen nogal eens in een problematisch parket. Zo geldt federaal een andere en zwakker isolatiecriterium dan bij ons. En federaal subsidieert ingrepen die bij ons reeds toereikend gecofinancierd worden.

De zaak is aangekaart tijdens de Leefmilieulente maar vooralsnog zonder gevolg.

4. Waarom geen premies voor domotica?

Aan huishoudelijke klanten worden vandaag wel degelijk domoticapremies gegeven door zowel de gemengde netbeheerders als het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Andere netbeheerders, met name AGEM, PBE en de netbeheerders onder de koepel van Infrax, hebben er voor gekozen om dit niet te doen.

De netbeheerders hebben de vrijheid om zelf de acties te kiezen die zij wensen te voeren om de hun opgelegde energiebesparingsdoelstelling te behalen. Naast de afweging of een bepaalde maatregel als prioritair kan worden beschouwd, wat voor domotica zeker niet het geval is, speelt onder meer de kostenefficiëntie van de premie ten opzichte van de primaire energiebesparing een rol bij het al dan niet opstarten van een premieactie. De kostenefficiëntie van domotica bedraagt ongeveer 3 eurocent per bespaarde kiloWattuur. Maatregelen zoals dakisolatie, het plaatsen van condensatieketels ter vervanging van oudere ketels en het plaatsen van hoogrendementsbeglazing ter vervanging van enkel glas zijn voor de netbeheerder kostenefficiëntere maatregelen, namelijk 2,5 tot 1,5 eurocent per kiloWattuur.

5. Wat zijn de resultaten van het besluit energieplanning, de benchmarking- en auditconvenanten en de energieconsulenten?

Sinds 2004 legt Vlaamse wetgeving eisen inzake energie-efficiëntie op aan de grote industriële eindverbruikers van energie. Dit zijn de inrichtingen met een totaal jaarlijks primair energieverbruik van minstens 0,1 PJ. Dit gebeurt via het besluit energieplanning. Het zijn echter vooral de vrijwillige instrumenten zoals het Benchmarking- en Auditconvenant, die beiden verder gaan dan deze wetgeving, die de grote bedrijven aanzetten tot een efficiënt energiegebruik. Meer dan 80% van het industrieel eindgebruik van energie wordt gevat via de convenanten.

Voor de grote groep van tienduizenden kleine bedrijven zijn bovengenoemde instrumenten ongeschikt. Een conclusie uit de Vlaamse Klimaatconferentie was dan ook dat de kleine bedrijven in eerste instantie vooral nood hebben aan informatie, advies en begeleiding. In uitvoering van deze conclusie heeft de Vlaamse overheid een tiental energieconsulenten ter beschikking gesteld voor de kleine bedrijven.

Belangrijk om aan te stippen is dat met deze maatregelen de volledige groep van industriële eindgebruikers van energie wordt bereikt, ongeacht sector of bedrijfsgrootte. Rekening houdend met de bedrijfsgrootte streeft de Vlaamse overheid naar een evenwicht in de maatregelen opdat alle betrokken partijen, de bedrijven en de overheid, er bij zouden winnen. Zoals eerder uiteengezet bij de voorstelling van de energiebeleidsbrief, wordt door de uitvoering van bovengaande maatregelen de energie-intensiteit van de Vlaamse industrie gradueel verlaagd. Hiermee wordt enerzijds de energiefactuur van de bedrijven beperkt en anderzijds op Vlaams niveau de uitstoot van een pakket CO₂-emissies vermeden.

Op macroniveau kende de Vlaamse economie in 2006 een opmerkelijke daling van de energie-intensiteit van 4,3% ten opzichte van 2005. In 2007 nam de energie-intensiteit verder af met 2,4%. De energie-intensiteit ligt ruimschoots onder het niveau van 2004. Het versterkt energie-efficiëntiebeleid van de laatste jaren, vooral ook ten aanzien van de industrie, werpt duidelijk vruchten af.

Het voornoemde evenwicht in de maatregelen zorgt er voor dat de investeringen energie-efficiënter worden, maar ook dat deze investeringen in Vlaanderen blijven. In de eerste plaats

kan hier worden verwezen naar de convenanten die er voor gezorgd hebben, en dat is belangrijk voor de bedrijven, dat er een duidelijk en stabiel beleidskader voor tien jaar werd vastgelegd. Voor de overheid is het uiteraard belangrijk dat de huidige meerjaren-engagements van bedrijven op dit ogenblik aanleiding geven tot gegarandeerde concrete investeringen. De overheid voorziet hiervoor een aantal tegenprestaties zoals in het kader van de ecologiepremie, de investeringsaftrek, de REG-premies van de netbeheerders en de toewijzing van emissierechten.

In het kader van een aantal Europese ontwikkelingen en het aflopen van de convenanten vanaf 2012-2014, zal de komende jaren het beleidskader moeten worden vernieuwd.

Voor de grootste industriële energiegebruikers zullen de Vlaamse instrumenten moeten afgestemd zijn op de toekomstige Europese allocatie van emissierechten. Naast de veiling van rechten zal ook benchmarking op Europees niveau een rol spelen. Dit bewijst wel dat Vlaanderen nu al voorop loopt op deze internationale ontwikkelingen.

Het hoge niveau van zelfkennis qua energieverbruik en mogelijke besparingsmaatregelen, zal ook een voordeel zijn voor de betrokken Vlaamse bedrijven ten opzichte van hun concurrenten in lidstaten waar minder beleidsaandacht is voor dit onderwerp.

Het is echter niet voldoende dat een bedrijf louter over de technische energiekennis beschikt. De ganse managementketen moet doordrongen worden van de energiegedachte en ook de markt moet bereid zijn om, ter ondersteuning van het management, bijkomende specifieke energiediensten aan te bieden. Op dat vlak is Vlaanderen de laatste jaren met reuzensprongen vooruitgegaan, mede dankzij het huidige stabiele beleidskader. Voor de verdere vernieuwing van het beleidskader kan worden gekeken naar de toekomstige vrijwillige ISO-norm 50001 die tegen eind 2010 voorzien is. Deze internationale norm zal zich specifiek focussen op het bewaken van de managementprocessen inzake energiebeheer van bedrijven en is geënt op de structuur van de bestaande ISO-managementnormen inzake kwaliteit en leefmilieu.

6. Wordt een Vlaamse tussenkomst voorzien in de windenergieproductie op zee?

Gezien het opwekken van stroom met windmolenparken op zee een federale bevoegdheid is, zie ik niet in waarom of waarmee Vlaanderen zou moeten of kunnen tussenkomen in de oprichtings- of uitbatingkosten.

7. Hoe staat de minister vanuit bevoegdheidsoogpunt tegenover de door minister Magnette voorgestelde renteloze leningen?

Vooreerst moet worden opgemerkt dat er een misverstand is ontstaan over de werkelijke toedracht van het nieuwe initiatief van minister Magnette. Het gaat hier niet om een nieuw op te richten fonds, maar om het bestaande Fonds ter Reductie van de Globale Energiekost, het FRGE. Het Fonds leent nu in principe uit tegen een rentevoet van 4 %. Deze rentevoet werd door het FRGE voor de huidige contracten verlaagd tot 2 %, met dien verstande dat de federale overheid zich had geëngageerd om vanuit het Synatom-fonds nog bijkomende middelen ter beschikking te stellen, wat totnogtoe niet in een reglementair besluit werd bekrachtigd. Tenslotte engageren bepaalde gemeenten zich om bijkomend 2 % bij te leggen, al dan niet beperkt tot de groep van de meest behoevende gezinnen. Op die manier kwam men in sommige gevallen tot een voor de klant renteloze lening.

Het is nu de bedoeling om in alle gemeenten tot eenzelfde regeling te komen, en inderdaad rechtstreeks vanuit het FRGE leningen aan 0 % interestvoet te verschaffen. Ook dit moet nog in reglementaire besluiten worden omgezet.

Hoewel de Raad van State bij de oprichting van het Fonds, aanvankelijk ook Energiebesparingsfonds genoemd, de opmerking maakte dat het Rationeel Energiegebruik een gewestelijke bevoegdheid is, is de oprichting ervan toch doorgegaan, met het argument dat de doelstelling geen rationeel energiegebruik is, maar een verlichting van de energiefactuur. Ik blijf erbij dat de finaliteit van het Fonds wel degelijk een bevoegdheidsoverschrijding inhoudt en dat het FRGE bijgevolg naar de gewesten zou moeten worden overgeheveld.

BIJLAGE 4:

Antwoorden Openbare Werken op de vragen (van de heer Glorieux) over START

BIJLAGE 4 : Antwoorden Openbare Werken op de vragen (van de heer Glorieux) over START

Veel middelen gaan naar nieuwe wegcapaciteit. Hiermee wordt de logistieke kaart getrokken. Dit gebeurt echter niet op een duurzame manier. Waarom werd bijvoorbeeld in plaats van het bedrijventerrein in Meise-Westrode niet gekozen voor een bedrijventerrein langs het Zeekanaal? De vrachtwagens van en naar het bedrijventerrein in Meise-Westrode zal voor een belangrijke extra verkeer zorgen. (Glorieux)

De keuze voor de ontwikkeling van dit bedrijventerrein is een keuze van de voltallige Vlaamse Regering in het kader van het START programma. Als minister van Openbare Werken voer ik deze regeringsbeslissing uit.. Van bij de eerste opmaak van de gewestplannen is er overigens op deze locatie een zone voor bedrijventerrein voorzien. Een ontwikkelaar, in casu de intercommunale Haviland, heeft al gedurende vele jaren enorme (financiële) inspanningen geleverd om deze zone te kunnen ontwikkelen. De Vlaamse regering heeft dan collegiaal beslist op 3/12/2004 de ontwikkeling van deze bedrijventerzone te steunen en dit als onderdeel te beschouwen van het START-project.

Omdat de ontsluiting van de bedrijventerzone alleen via de A12 mogelijk was, heeft de Vlaamse regering de opportuniteit gegrepen om deze ontsluiting te koppelen aan het wegwerken van het laatste gelijkgrondse kruispunt op Vlaams-Brabants grondgebied op de A12. Dit kruispunt is daarenboven een zeer gevaarlijk kruispunt, waaraan met de voorgestelde, eerder beperkte herinrichting door TV3V in de mate van het mogelijke maar zeker niet maximaal verholpen wordt. Aangezien de A12 bovendien het statuut van autosnelweg heeft en volgens het RSV een primaire weg type I is, die als stedelijke autoweg moet uitgebouwd worden, was en is het sowieso een must alle gelijkgrondse kruispunten (en ook particuliere aansluitingen) op de A12 op te heffen en in goed uitgebouwde op- en afrittencomplexen waar nodig en zoals bestudeerd en vastgelegd in het streefbeeld.

Ook mogelijke nieuwe bedrijventerreinen langs het Zeekanaal hebben nood aan een goede ontsluiting en bereikbaarheid langs de weg voor het noodzakelijke voor- en/of natransport.

Bij de R0 wordt geopteerd van het creëren van extra capaciteit door middelen van een verbreding. Het aanzuigeffect van deze verbreding dreigt op relatief korte termijn de extra capaciteit op te gebruiken. Is de verbreding van de Ring überhaupt een goede oplossing? Kan een verlaging van de maximumsnelheid en de meer optimale benutting van de bestaande infrastructuur een oplossing bieden? (Glorieux)

De optimalisering van de R0 is geen project op zichzelf maar is eigenlijk een gevolg van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen die onderdeel uitmaken van het ruimere START-project (Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio) en van de vandaag vastgestelde en bestaande structurele congestie op de R0. Deze congestie heeft vandaag al een negatief effect op het leefmilieu en meer dan waarschijnlijk ook op de doorstroming van het onderliggend wegennet, vermits er heel wat verkeer kiest de Ring niet te gebruiken en het onderliggend wegennet belast..

Rekening houdende met de gekende en geplande openbaarvervoerprojecten (GEN, Diabolo, uitbreiding aanbod De Lijn met o.a. de 13 START-lijnen) naast de nagestreefde ontwikkeling van bedrijventerreinen en de gewenste groei van de luchthaven van Zaventem is een prognose gemaakt van de te verwachten verkeersstromen op de R0 en omgeving. Hierbij is al rekening gehouden met verkeersmanagement om een optimale benutting na te streven.

Hieraan wordt de doelstelling gekoppeld om de huidige structurele files op de R0 proberen te beperken, wat ook de benutting van de infrastructuur ten goede komt. De geplande aanpassing van de R0 met de verdere uitbouw van een parallelstructuur is vanuit deze uitgangspunten noodzakelijk.

Door het nemen van gepaste maatregelen op het onderliggende wegennet kan dit een pluspunt zijn voor de lokale wegen. Een specifieke studie naar het effect van de verlaging van de maximumsnelheid is tot op heden niet onderzocht.

Voor het eerste project, dat naar uitvoering zal gaan op de R0, nl. de R0 Zone Zaventem tussen de A3/E40 Sint-Stevens-Woluwe en de A1/E19 Machelen, is recent de kennisgevingsnota van het planMER ter inzage gelegd. Hierin wordt uitgebreid aandacht besteed aan mobiliteit. Concreet zal, zoals in de kennisgevingsnota vermeld, het toekomstscenario worden doorgerekend met Multimodaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant. Meer bepaald zal een bijkomende doorrekening gebeuren waarbij de verkeersgeneratie ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen wordt geprojecteerd op de bestaande wegstructuur. Dit zal een grondiger inzicht geven in de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op wegvakniveau (belasting, capaciteit) en de noodzaak van de omvorming van de R0 beter onderbouwen. Ook kan hierdoor meer inzicht verkregen worden in de wisselwerking tussen de verschillende verkeersnetwerken (bovenliggend R0 en onderliggend).

De capaciteit van een wegdoorsnede op een autosnelweg hangt in eerste instantie niet af van de toegelaten snelheden, wel van de volgtijden die de voertuigen in acht nemen. Deze volgtijd is voor het personenverkeer onafhankelijk van de snelheid, voor zover deze minstens 30km/u bedraagt. Als vuistregel wordt hierbij een gemiddelde volgtijd van 2 seconden gehanteerd, wat neerkomt op een theoretische capaciteit van 1800 voertuigen per uur per rijstrook. In de praktijk varieert de volgtijd naargelang voertuigtype en rijstrook: typische waarden zijn 1,5 sec voor de meest linkse rijstrook op een snelweg met 3 rijstroken en 2,4 sec voor de rechtse rijstrook van een snelweg met veel vrachtverkeer. Weersomstandigheden kunnen de automobilist aanzetten tot het aanhouden van een grotere volgtijd. Regenweer of slecht zicht reduceert dan ook de praktische capaciteit van een wegvak. In de praktijk wordt voor normale omstandigheden een gemiddelde volgtijd van 2,4 sec voor vrachtverkeer en 1,7 sec voor personenverkeer aangehouden.

Anderzijds is het zo dat op de R0, zeker op de wegvakken met veel aansluitingen, de vele weefbewegingen meer bepalend zijn voor de capaciteit dan de toegelaten maximumsnelheid. De theorie dat een lagere snelheid leidt tot een hogere capaciteit maakt immers abstractie van het weefgedrag. Op wegvakken waarop het weven bepalend wordt leidt een verlaging van de maximumsnelheid daarom niet automatisch tot een verhoging van de capaciteit. Gezien de complexiteit van de R0 zou de eventuele invloed van een snelheidsbeperking op de doorstroming daarom best geëvalueerd worden m.b.v. een dynamisch verkeersmodel. Een dergelijk model is voor wat betreft de R0 echter niet voor handen.

De vooropgestelde verbreding van de R0 is er vooral op gericht om lokale bottlenecks en de negatieve invloed van het weven op de capaciteit te beperken, o.m. door het scheiden van het doorgaand en lokaal verkeer. Dit zal hierdoor een veel groter effect op de algemene doorstroming hebben dan snelheidsbeperkingen.

Het START-programma voor de luchthaven van Zaventem streeft ook naar een verbetering van de leefomgeving. Wat wordt concrete gedaan om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren? Wat zijn de effecten op de leefomgeving van de verdere uitbouw van de luchthaven (extra passagiers en vracht) van de bijkomende bedrijventerreinen en van de bijkomende transportinfrastructuur? (Glorieux)

Het is de verplichting voor elke initiatiefnemer om milieueffecten en de impact op de leefomgeving van zijn plan en/of project te bestuderen en waar mogelijk te streven naar mogelijk een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Uiteraard zal de toepasselijke wetgeving van plan- en projectMER rigoreus gevolgd worden. De milderende maatregelen, die hieruit voortvloeien, zullen systematisch en waar mogelijk in de projecten geïntegreerd worden, om de kwaliteit van de leefomgeving en het milieu te verbeteren of de gevolgen van het project voor de omgeving tot het aanvaardbare te beperken.

Voor het eerste project, dat naar uitvoering zal gaan op de R0, nl. de R0 Zone Zaventem tussen de A3/E40 Sint-Stevens-Woluwe en de A1/E19 Machelen, is recent de kennisgevingsnota van het planMER ter inzage gelegd aan de bevolking. Ook de richtlijnenvergadering vond plaats, zodat de dienst MER op dit ogenblik alle bezwaren en opmerkingen rekening houdend met de bespreking op de richtlijnenvergadering, verwerkt in de richtlijnennota, die de leidraad zal zijn bij de opmaak van het ontwerp planMER. Zoals gezegd zullen de conclusies van dit planMER maximaal in het op te maken wegenisontwerp opgenomen en verwerkt worden.

BIJLAGE 5a:

Brief aan administrateur-generaal AWV over Noord-Zuid Limburg

Vlaamse regering
Kabinet van de Vlaamse minister van
Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 1, 1000 BRUSSEL
Tel. 02-552 66 00 - Fax. 02-552 66 01
E-mail: kabinet.crevits@vlaanderen.be

Aan de heer ir. Chris Caestecker
Administrateur-generaal
Agentschap Wegen en Verkeer
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel

uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

FB/3.1/2008/194
K02.4-U-08-2951

vragen naar/ e-mail

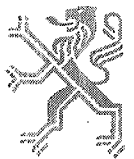
telefoonnummer

datum

Filip Boelaert
filip.boelaert@vlaanderen.be

02-552 66 19

21 OKT. 2008



Betreft : Noord-Zuid Limburg - Afspraken Vlaamse Regering

Mijnheer de Administrateur-generaal,

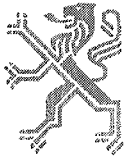
Zoals u weet is het dossier voor de Limburgse Noord Zuidverbinding besproken op de Vlaamse Regering van 3 oktober jongstleden. Daarbij werden binnen de Vlaamse Regering volgende afspraken gemaakt:

1. De Vlaamse regering gaat principieel akkoord met de keuze voor het omleidingstracé.
2. De Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken wordt ermee gelast de project MER voor dit tracé uit te werken en daarbij uitdrukkelijk rekening te houden met:
 - a. Het flankerend programma zoals beschreven in de plan MER, in deze nota en in de synthese van de effecten als bijlage 2 bij deze non paper (oa de actieve natuurbouw op en rond de KMO-zone en N715, de milderende maatregelen inzake geluid, de financiële compensaties voor en begeleiding van getroffen en mogelijke trajecten voor de herlocalisering van getroffen bedrijven...). De uitvoering van dit flankerend programma en het vereiste verdere onderzoek dienen deel uit te maken van het uiteindelijke projectvoorstel.
 - b. De herinrichting van de N715 dient deel uit te maken van de op te starten project MER. Over de herinrichting van de N715, die niet dient te gebeuren via module 2, zal de minister bevoegd voor Openbare Werken verder overleg plegen met de gemeente Houthalen Helchteren.
 - c. De project MER voor de Noord Zuidverbinding dient rekening te houden met de conclusies uit de MER inzake het tracé van de sneltramlijn Hasselt-Neerpelt-Overpelt-Lommel, waarbij de huidige doortocht een van de alternatieven vormt. Hierover zal overlegd worden met de VVM De Lijn.

d. De meest optimale landschappelijke inpassing van het omleidingstracé.

3. De minister bevoegd voor Openbare Werken zal over dit project verder overleggen met:

- a. de gemeente Houthalen Helchteren;
- b. de natuur- en milieubewegingen;
- c. de bevolking van de betrokken gemeenten, met bijzondere aandacht voor het overleg met de bewoners van Lillo en De Standaard;
- d. de bedrijven die door deze keuze getroffen worden;
- e. de VVM De Lijn.



Gelieve er op toe te willen zien dat de punten 1 tot 3 van deze afspraken van nabij opgevolgd en uitgevoerd worden door uw administratie en hierover regelmatig te rapporteren aan mijn kabinet,

Met vriendelijke groeten,

Hilde Crevits
Vlaams Minister van Openbare werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur

BIJLAGE 5b:

Brief aan minister Van Mechelen over Noord-Zuid Limburg

Vlaamse regering
Kabinet van de Vlaamse minister van
Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 1, 1000 BRUSSEL
Tel. 02-552 66 00 - Fax. 02-552 66 01
E-mail: kabinet.crevits@vlaanderen.be

Aan de heer Dirk Van Mechelen
Vlaams minister van Financiën en
Begroting en Ruimtelijke Ordening
Phoenixgebouw
Koning Albert II-laan 19
1210 Brussel

uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

FB/3.1/2008/195
K02.4-U-08-2950

vragen naar / e-mail

telefoonnummer

datum

Filip Boelaert
filip.boelaert@vlaanderen.be

02-552 66 19

21 OKT. 2008



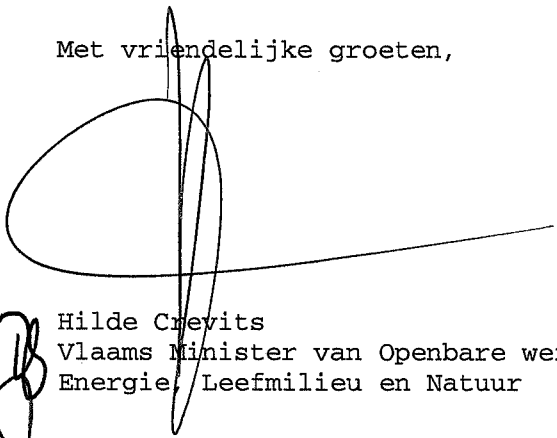
Betreft : Noord-Zuid Limburg - Afspraken Vlaamse Regering

Waarde collega,

Zoals u weet spraken we tijdens de Vlaamse Regering van 3 oktober jongstleden af om in het dossier van de Noord Zuidverbinding te kiezen voor het omleidingstracé, dit op basis van de voorliggende plan MER en de maatschappelijke kostenbatenanalyse.

Mag ik u vragen om, in het kader van de verdere uitvoering van deze afspraken de opmaak van een gewestelijk RUP voor dit tracé en het bijhorend flankerend programma op te starten. Contactpersoon binnen mijn administratie is de heer ir. Chris Caestecker, administrateur generaal van het agentschap Wegen en Verkeer
(Christian.Caestecker@mow.vlaanderen.be of via 02/553.79.02)

Met vriendelijke groeten,


Hilde Crevits
Vlaams Minister van Openbare werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur

cc. ir. Chris Caestecker, Administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer

BIJLAGE 6:

Antwoorden Openbare Werken op de vragen van de heer Glorieux

BIJLAGE 6 : Antwoorden Openbare Werken op de vragen van de heer Glorieux**Tegen wanneer zullen de volgende 50% van de gevaarlijke punten volledig zijn opgelost. (Glorieux)**

Het tempo waarmee het project 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' vordert is op dit ogenblik maximaal. Sinds het begin van deze legislatuur voorzien we, op 2005 na, jaarlijks 100 miljoen euro. Dit bedrag staat gelijk aan het maximaal vast te leggen jaarlijks bedrag en komt overeen met het maximum aan werken dat er tegelijk op gewestwegen kan worden uitgevoerd. Het tempo verder verhogen zou tot gevolg hebben dat er te veel werken tegelijk in uitvoering gaan en de daarmee gepaard gaande hinder bovenmatig wordt.

Ook voor 2009 is de afspraak om opnieuw 100 miljoen euro vrij te maken op het FFEU.

Indien we ook de komende jaren dit ritme kunnen aanhouden, kunnen de laatste projecten aanvangen in de loop van 2012, zodat een afwerking tegen eind 2013 in dat geval haalbaar moet zijn.

Waar zullen welke geluidsmaatregelen worden uitgevoerd? (Glorieux)

Het programma 2009 van AWW voorziet in geluidsmaatregelen. In totaal zal in 2009 ongeveer 20 miljoen euro besteed worden aan geluidswerende maatregelen. Ook zal begin 2009 een studie starten waarin de mogelijkheden voor de ontwikkeling van een geluidsplanning en geluidsactieprogramma's voor wegen en spoorwegen onderzocht worden in het kader van de Europese richtlijn 2002/49/EG 'inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï'. Hierbij zullen verschillende maatregelen getoetst worden aan de Vlaamse context (juridisch, praktische haalbaarheid,...) en zal een kosten-baten analyse uitgevoerd worden van de verschillende mogelijkheden. Een lijst van de voorziene projecten op het investeringsprogramma wordt u afzonderlijk bezorgd. Een overzicht van de geplande projecten wordt aan de commissie overhandigd.

De geluidswerende maatregelen m.b.t. de luchthavens zijn vervat in de milieuvergunning van elke luchthaven. Wat de luchthaven Antwerpen betreft werden in de nieuwe milieuvergunning in beroep van 24 oktober 2008 bijkomende beperking opgelegd om de hinder van trainingsvluchten terug te dringen. Zo zal vanaf 2009 op zon- en feestdagen een verbod gelden van touch-and-go bewegingen op de luchthaven, er zijn beperkingen opgelegd aan het maximum geluidsniveau van de vliegtuigen die voor training gebruikt worden.

Om geluidswerende maatregelen te nemen voor het spoor is de Vlaamse overheid niet bevoegd.

Wat is het standpunt van de minister inzake een slimme kilometerheffing voor personenwagens? (Glorieux)

In de Ambtelijke Werkgroep Kilometerheffing werd algemeen aangenomen dat de invoering van een slimme kilometerheffing in eerste instantie enkel betrekking zal hebben op het vrachtvervoer over de weg.

De schaal van het project is vandaag de dag nog te groot voor een algemene implementatie voor alle wegvoertuigen. Dit sluit echter een algemene implementatie van de slimme kilometerheffing in de toekomst niet uit.

Een eventuele invoering van een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen zal in overleg dienen te gebeuren met de omliggende landen, het belang van simultane invoering van een slimme kilometerheffing wordt binnen de Vlaamse Overheid immers onderkend.

Bij een eventuele invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens dient in Benelux-verband te worden gestreefd naar een gelijktijdige invoering, afstemming inzake interoperabiliteit, geïntegreerd wegennet, tariefstelling en de benadering van buitenlandse weggebruikers.

Het valt echter te verwachten dat – mede door de implementatie en plannen in de omliggende landen – een tijds- en afstandgebonden kilometerheffing voor personenwagens op middellange termijn aangewezen is en zeker een positieve bijdrage kan hebben op het reduceren van externe kosten door het terugdringen van de mobiliteitsproblematiek.

BIJLAGE 7a:

Aanbevelingen van het Rekenhof audit en opvolgingsaudit shadedossiers MOW – acties

Bijlage bij vraag 27 Jan Peumans (N-VA)

AANBEVELINGEN REKENHOF (audit december 2003 + opvolgingsaudit mei 2008)

1. Zorgvuldige voorbereiding van de aanneming + bestekken (c.q. vergunningen)
2. Inventarisering van de schuldverplichtingen voortvloeiend uit schadeclaims
AO werkt aan databank hangende rechtszaken
3. Gecolin- aanbevelingen:
 - * kwaliteit van de departementsadvocaten: verantwoordelijkheid AO en AJD
 - * beperken verwijlinteressen: snelle afhandeling van onbetwistbaar verschuldigde bedragen en van gerechtelijke uitspraken
 - * goede samenwerking tussen AO/Afdelingen/departementsadvocaten met het oog op een snellere behandeling en uitvoering van geschillen en uitspraken
 - * activeren van gerechtelijke procedures
4. Interestschadedossiers: moeten correct gecijferd zijn; de vastleggingsdossiers moeten een interestberekening en volledige informatie omvatten
5. Doorlichting van de boekhouding van de schade-eisers door boekhoudkundige experts
6. Tussenkost VFLD: regeling dient te worden toegepast
7. Schadevergoedingshandleiding AO: dient zo vlug mogelijk te worden ter beschikking gesteld
Min BZ zal een aangepaste tekst ter goedkeuring voorleggen aan de Vlaamse Regering
8. Procedurehandboek (voormalig AWZ): dient veralgemeend bij MOW te worden toegepast
Dit wordt momenteel geactualiseerd en gefinaliseerd o.l.v. ATO
ATO zal naderhand een dienstorder uitwerken.
9. GECOVER/arbitrage: evalueren en desgevallend stimuleren
Vlaamse overheid dient initiatieven te nemen om ruimere toepassing van arbitrage te stimuleren als alternatieve vorm van geschillenbeslechting.
10. Dadingen moeten evenwichtig tot stand komen en **wederzijdse** tegemoetkomingen inhouden; hiertoe eventueel meer beroep doen op GECOVER
11. Jaarlijkse informatie-uitwisseling tussen de diverse aanbestedende overheden m.b.t. hun investeringsplannen en -kalender

OVERZICHT RELEVANTE RECENTE DIENSTORDERS EN INITIATIEVEN

1. Voorbereiding bestekken

* Dienstorder MOW/AI/2006/15 van 15 december 2006 in verband met verrekningen bij overheidsopdrachten

Beklemt het belang van de kwaliteit van de bestekteksten en ramingen

Refereert naar werkzaamheden werkgroep doelstelling 12 (2006) "Verbeteren van de kwaliteit van de voorontwerpen" die opgenomen zijn in een checklist die bij elk nieuw project dient gehanteerd.

Deze checklist werd verspreid op 8 december 2006 via "Goed om weten 2006/23" en is tevens opgenomen in Kennisbeheer.

* Werkgroep doelstelling 13 (2006) in verband met het verbeteren van de dienstencontracten

Heeft inmiddels geleid tot het opstellen van typecontracten voor een aantal diensten (groenonderhoud, veiligheidscoördinatie, bodemonderzoek). Voor andere (projectstudies, veegwerken, netheidsonderhoud) zijn de werkzaamheden lopend. Inmiddels zijn de activiteiten van deze werkgroep overgegaan in twee nieuwe:

1. een werkgroep "onderhoud" die de introductie van geclusterde onderhoudscontracten begeleidt en verfijnt

Deze contracten zullen evenwel geen dienstencontracten meer zijn, maar wel opdrachten van werken;

2. een werkgroep "studiecontracten" die model studiecontracten zal uitwerken voor projectstudies

De nood hieraan doet zich gevoelen omdat men meer en meer geconfronteerd wordt met omvangrijke projecten, al dan niet gepaard met DBFM contracten - waarbij het luik design verschuift naar private partners - en waarbij de aard van de studies zeer verschillend kunnen zijn al naargelang de vereisten inzake milieu, mobiliteit en ruimtelijke aspecten.

Een standaard uitwerken voor projectstudies op zich is dus eigenlijk zeer moeilijk, vandaar dat hiertoe een afzonderlijke en permanente werkgroep wordt opgericht. Inhoudelijk zal men wellicht kiezen voor een modulaire aanpak

**Goed om weten 2006/26" van 26 april 2006 in verband met de samenstelling van prijssherzieningsformules in bestekken
Herinnert aan de diverse bestaande formules en geeft een overzicht van de bestaande dienstorders en omzend brieven daaromtrent, met verwijzing naar de vindplaats op Kennisbeheer.

* Dienstorder MOW/AWV/2008/6 van 10 maart 2008 in verband met stockaanbestedingen

Herwerkt dienstorder beperkt de toepassing én de bedragen voor deze aanbestedingswijze

* Dienstorder MOW/AWV/2008/17 van 15 juli 2008 in verband met samenwerkingsovereenkomsten

Invoeren van een standaard overeenkomst voor de werken uitgevoerd samen met andere opdracht-

gevers (gemeenten, Aquafin) maar waarbij AWV wel optreedt als aanbestedende overheid. Regelt de samenwerking met de medeopdrachtgevers (o.a. kostenverdeling).

* Dienstorder MOW/AWV/2008/18 van 8 juli 2008 in verband met de kwaliteitsbewaking van studiebureaus

Bij het contracteren van studiebureaus die projecten voor wegeniswerken opmaken en deze werken desgevallend ook opvolgen, wordt voortaan rekening gehouden met volgende instructies:

* AWV gunt de opdracht voortaan zelf en sluit de ereloonovereenkomst zelf af i.p.v. dit over te laten aan de gemeente waarmee wordt samengewerkt; er is een typebestek opgemaakt, wat in de loop van de komende tijden verder zal geperfectioneerd worden in functie van het onderstaande.

* er wordt een beoordelingssysteem uitgewerkt voor de studiebureaus waarmee op dit moment contracten lopende zijn. Dit systeem zal in de toekomst gebruikt worden bij de gunning van nieuwe projectstudies (gunningscriterium "kwaliteit").

*ISO-certificering juli 2008

* Dienstorder MOW/AWV/2008/11 van 8 mei 2008 in verband met de herstructurering van interne overlegorganen.

Er is een nieuwe structuur opgemaakt om de werking van de werkgroepen efficiënter en beter op elkaar afgestemd te laten verlopen, en waarbij opdrachten en rapporteringslijnen duidelijker vastgelegd zijn.

2. Inventaris: alleen excelbestanden per afdeling aangeleverd door de afdelingen; periodiek gecentraliseerd
3. Samenwerking met AJD: oprichting van een werkgroep schadebeheer bestaande uit vertegenwoordigers van de AJD en de schadecellen van de buitenafdeling heeft de samenwerking geoptimaliseerd.
- 3, 4, 6 Samenwerking AO/technische diensten/buitenafdelingen - Dossiers Vlaams Fonds voor Lastendelging

Naar aanleiding van de euvels en problemen, vastgesteld bij de uitvoering van shadedossiers en bij de afhandeling van dossiers VFLD, en tevens n.a.v. de reeds aangehaalde opmerkingen vanwege IF en de minister FB, heeft de DG contact gezocht met de SG van het ministerie FB (brief van 9 april 2008) om beter werkbare procedures af te spreken tussen MOW en FB.

Eén en ander is achterhaald geworden door de initiatieven van een interkabinettenwerkgroep, gehouden op 28 april 2008. Deze werkgroep heeft zich beraten over de manier waarop een kader kan worden uitgewerkt voor de shadedossiers (na 1988) die in aanmerking komen voor medefinanciering vanuit het VFLD. Dit n.a.v. het feit dat steeds zwaardere dossiers voorkomen en er in het kader van recente dossiers zowel door IF als door de minister FB opmerkingen werden gegeven ivm de digiliteit waarmee de administraties de dossiers afhandelen.

Volgende afspraken werden gemaakt in de schoot van deze werkgroep:

- * een werkgroep o.l.v. AO wordt belast met het uitwerken van een voorstel dat tegemoet komt aan de conclusies en aanbevelingen van onderhavige opvolgingsaudit van het Rekenhof en die in feite toepasbaar zijn op alle beleidsdomeinen, teneinde naar de toekomst de kans op geschillen te reduceren.
- * een werkgroep o.l.v. het departement Financiën en Begroting wordt belast met het uitwerken van een voorstel aangaande het toepassingsgebied van de tussenkomst van het VFLD voor dossiers na 1989. De werkgroep zal tevens een voorstel uitwerken om de interesten die ten laste van het VFLD zijn, in tijd te beperken.

Uiteraard zal AWV de richtlijnen toepassen die in de schoot van deze werkgroepen zullen worden uitgewerkt

3, 4, 6

Beperken van verwijlijnteresten - volledigheid vastleggingsdossiers

- * Dienstorder MOW/AWV/2008/20 van 9 juli 2008 in verband met de afhandeling van contractuele schadevergoedingseisen c.q. tussenkomst Vlaams Fonds voor Lastendelging

In afwachting van de hierboven verwachte richtlijnen werd alvast een dienstorder opgemaakt, die op het niveau AWV een strakke timing invoert inzake afhandeling van shadedossiers en indiening van dossiers bij het VFLD. Deze dienstorder is inmiddels ook als instructie opgenomen in het DQS

Een en ander impliceert tevens de tussenkomst van ABB m.b.t. de berekening van verwijlijnteresten op een eerder tijdstip dan wat tot recent gebeurde (cfr. voetnoot 43 op p. 33 van het verslag), met name vooraleer de dossiers voor vastlegging aangeboden worden.

Voor een recent dossier zal de nieuwe werkwijze naar verwachting tot gevolg hebben dat een dossier, wat begin november door de AO voor betaling overgemaakt werd aan Afdeling Limburg, door de Vlaamse Regering kan goedgekeurd worden voor de Kerstperiode met bijhorende betaling door het VFLD.

- * Dienstorder MOW/AI/2006/15 van 15 december 2006 in verband met de verrekeningen bij overheidsopdrachten

Uiteraard past het om ook in deze kontekst te verwijzen naar de reeds eerder vermelde dienstorder, die stelt dat het onbetwistbaar verschuldigd gedeelte van een verrekening onverwijld moet worden vastgesteld. In het kader van shadedossiers zou dit moeten gebeuren zodra de adviezen van AO en ATO erop wijzen dat er wel degelijk een schuld zal ontstaan. Het activeren van dergelijke procedure is wellicht een taak voor AO (zie punt hiervoor: samenwerking AO/buitenafdelingen).

AO zou dit concretiseren door ad hoc de betrokken buitenafdeling dergelijke regeling te adviseren voorzover dit beantwoordt aan de belangen van het bestuur. De mogelijkheid zou ook expliciet in de schadevergoedings-

handleiding worden vermeld (cfr. p. 33 van het verslag).

5. Geen expertise of voldoende interne knowhow terzake
- 7, 8, 9 initiatieven MinBZ, ATO, Vlaamse Regering af te wachten? Cfr voorgaande pagina
Procedurehandboek: naast de verwijzing die op de voorgaande pagina gemaakt wordt naar de actie o.l.v. ATO wordt hier tevens de aandacht gevestigd op het feit dat de Afdelingen van AWV sedert juni 2008 gecertificeerd zijn volgens de norm ISO 9001-2000 voor activiteiten met betrekking tot het hoofdproces investeringen

Uiteraard begrijpt dit een uitgebreid DQS met gedetailleerde oplijsting van processen, instructies en formulieren terzake, en wat aan de basis ligt van een uniform toegepaste kwaliteitszorg.
10. Dading :werkinstructie Dading van AWZ evalueren en implementeren? Nog geen concrete initiatieven terzake.
11. Het verbeteren van de samenwerking met andere beleidsdomeinen is opgenomen in de BSC, alsook in de beheersovereenkomst (Doelstellingen 2008 van het Agentschap, doelstelling 8)

BIJLAGE 7b:

Aanbevelingen van het Rekenhof audit verrekeningen MOW – acties

BIJLAGE 7b : Aanbevelingen van het Rekenhof audit verrekeningen MOW – acties

Audit Verrekeningen

Schema met reacties en acties Vlaams Parlement en Agentschap Wegen en Verkeer

Aanbevelingen van het Rekenhof	Toelichting door de administratie in het Vlaams Parlement	Acties en Resultaten Agentschap Wegen en Verkeer
<u>Voorbereiding van de aanbestedingen:</u> 1) aanbesteden na voldoende voorbereiding;	Ter verbetering van de kwaliteit van de voorbereiding van de werken zal gebruik worden gemaakt van de standaardteksten van de afdeling Overheidsopdrachten (standaardbestek 250 versie 2.1), het standaardbestek of bestaande uniforme bestekken (voor bijv. groenbestek, netheid,...) De opmaak van de meetstaat wordt dubbel gecontroleerd op de juistheid van de hoeveelheden;	o Zie in dit verband de diverse opmerkingen geformuleerd in het analoge document “aanbevelingen Rekenhof inzake schadedossiers en acties” punten 1 en 8, en waarvan de doelstellingen gelijklopend zijn met deze van de aanbevelingen op vlak van het beheersen van verrekeningen”. o Een van de actiepunten uit de doelstelling 2007 m.b.t. verrekeningen was de organisatie van een opleiding “opmeten van hoeveelheden” voor het werfpersoneel. o Deze zal in 2008 worden herhaald gelet op de instroom van nieuw personeel

	Er is een checklist voorhanden die nu moet worden gevolgd bij de opmaak van een voorontwerp. Er moet gebruik worden gemaakt van nieuwe typecontracten die opgemaakt werden of nog in opmaak zijn alsook van de handleiding over de wijze van aanbesteding, die aangepast is aan de Europese wetgeving.	- o Checklist werd gepubliceerd in de “goed om weten” nr. 23 van 8/12/2006 (zie ook de betreffende referentie in het document “Aanbevelingen Rekenhof inzake schadedossiers en acties”) - o een werkgroep heeft typecontracten opgesteld of afgewerkt voor veiligheidscoördinatie, bodemsanering, en risicomanagement. - o Voor projectstudies was de ervaring dat dit moeilijk in één standaard te gieten is, omwille van de verschillende disciplines. - o De werkgroep stelt voor om technische standaarden voor verschillende soorten studies te ontwikkelen in gespecialiseerde werkgroepen. Dit zowel voor de investerings- als voor de onderhoudscontracten. - o Los hier van heeft de voorzitter van de werkgroep in de verschillende afdelingen een opleiding verzorgd m.b.t. overheidsopdrachten, waarin het aspect van de dienstencontracten bijzonder werd belicht. - o Zie terzake ook de opmerkingen in het analoge document “Aanbevelingen Rekenhof inzake schadedossiers en acties”
--	--	--

2) studiebureau: kwaliteitswaarborg;	Bepaalde restrictieve voorwaarden worden toegevoegd aan contracten met studiebureaus: vb. geen betaling van erelonen als de verrekeningen het gevolg zijn van een door hen gemaakte fout.	- o Deze bepaling is opgenomen in de bestekteksten. - o Dienstorder AWV/2008/18 schrijft voor om: - o 1) in het geval van module 3 (gecombineerde dossiers) zelf het studiebureau aan te stellen conform de wetgeving op de overheidsopdrachten; - o 2) voor de beoordeling van studiebureaus de methode te gebruiken die reeds bij Aquafin van toepassing is, eventueel aangepast aan de specifieke situaties bij AWV; - o 3) het model van evaluatie (beoordeling = puntensysteem) bij AWV uit te werken door een werkgroep bestaande uit jurist / econometist / boekhouder / ervaringsdeskundigen die reeds met studiebureaus werken . Een werkgroep is hiertoe opgericht in de loop van de zomer 2008.
3) moeilijke inschatting hoeveelheden: stockaanbesteding.	Stockaanbestedingen kan een alternatief zijn voor herhalingsopdrachten (beperkt tot 500.000 € zonder BTW).	Dienstorder AWV/2008/6 beschrijft de toepassing en de bedragen voor deze aanbestedingswijze

<u>Naleving van de regels en procedures voor verrekeningen:</u> 1) toepassen van ramingsstaten 2) toepassen van ambtshalve vastgestelde prijzen;		Het gebruik van een ramingsstaat levert maar minimale tijdswinst op en kan niet worden toegepast bij OP-posten. (OP post: post tegen een overeengekomen prijs, wordt toegepast indien in een contract een werk moet worden uitgevoerd waarvoor geen post is voorzien in de opmeting en dus de aannemer geen eenheidsprijs heeft ingediend) Ambtshalve prijzen moeten worden toegepast.	o De ambtshalve verrekening is hier voor een alternatief. o De prijendatabank biedt een oplossing voor de standaardposten uit de standaardbestekken, zowel investeringen als onderhoud. o Maandelijks worden de recente aanbestedingsdossiers in Delta bevroegd zodat steeds de meest actuele prijzen voor de gebruikte standaardposten worden toegevoegd. o Het aantal posten waarover men prijsinformatie krijgt, stijgt naarmate er meer aanbestedingen worden gehouden op basis van de recentste versie.
--	--	--	--

3) overtreffen van hoeveelheden met drievoud: herziening eenheidsprijs bedingen;	Het onbetwistbare deel van een vordering moet meteen worden opgenomen in een verrekening en ambtshalve worden betaald. Herziening van eenheidsprijzen bij overschrijdingen met het drievoud, geldt voor beide partijen en is niet steeds voordelig. Het niet onderhandelen erover moet wel steeds gemotiveerd worden.	- o Uit de rapportering over de verwijlntresten VIF (per 31.10.2008) blijkt een daling met meer dan 270.000 euro vergeleken met het jaar 2007 - o De afdelingen spelen korter op de bal - o Opgenomen in de dienstorder MOW/AI/2006/15 van 5/12/2006.) - o De vuistregel wordt toegepast. - o Bij niet onderhandelen moet dit worden gemotiveerd.
4) bij beroep op onderaannemers: facturen ervan bijvoegen zodat controle door de Algemene Technische Ondersteunde diensten (ATO) mogelijk is;	Facturen van onderaannemers kunnen voortaan door ATO worden opgevraagd.	- o Nà uitvoering van de werken kunnen de facturen ter controle aan ATO worden overgemaakt. - o De opmaak van de OP – prijzen gebeurt op basis van offertes van onderaannemers.
5) opmaken van een prijzendatabank;	Vanaf 1^e trimester 2007 is de prijzendatabank operationeel en de databank RIO (<u>R</u>apportering <u>I</u>nvesterings- en <u>O</u>nderhoudscontracten), stelt rapporten beschikbaar met eenheidsprijzen voor standaardposten.	- o De prijzendatabank biedt een oplossing voor de standaardposten uit de standaardbestekken, zowel investeringen als onderhoud. - o Maandelijks worden de recente aanbestedingsdossiers in Delta bevroegd zodat de meest actuele prijzen voor de

6) bij overschrijding van antwoordtermijn voor verantwoording van OP-prijzen: stappen ondernemen om verwijlinteressen te stuiten; 7) eindverrekeningen goedkeuren conform delegatiebesluiten; 8) verrekeningen in min ook vastleggen om budgettaire ruimte optimaal te kunnen benutten.	Er werd een nieuw delegatiebesluit opgemaakt volgens de reeds bestaande werkwijze. Met de vastleggingen in min wordt voortaan rekening gehouden. Elke wijziging in een aannemingsbevel wordt beter opgevolgd, en er is zelfs een maximum antwoordtermijn voor de aannemer voorzien op de vraag om prijsverantwoording (evt wordt de verrekening ambtshalve opgesteld). Voor de doorlooptijden van verrekeningen te bepalen wordt de databank Vroem (<u>V</u>errekeningen	gebruikte standaardposten worden toegevoegd. - o Het aantal posten waarover men prijsinformatie heeft stijgt naarmate er meer aanbestedingen worden gehouden op basis van de recentste versie. - o Conform dienstorder MOW/AI/2006/15 wordt PV opgesteld en wordt zo vlug mogelijk overgegaan tot opstellen van een ambtshalve verrekening. - o Eindverrekeningen worden goedgekeurd volgens het nieuwe delegatiebesluit. - o Dossiers worden overgemaakt aan de stafdienst zodat de vastleggingen kunnen worden aangepast en de budgettaire ruimte optimaal wordt benut. - o Na verloop van 15 kalenderdagen wordt PV van vaststelling opgesteld. - o Daarna kan ambtshalve verrekening worden opgesteld. - o Het gebruik van VROEM is verplicht voor alle afdelingen.
--	--	--

	Rapportering <u>Op</u> volgings <u>En</u> <u>Man</u> agementtool) gebruikt.	
<u>Bestrijding van de verwijlinteresten:</u> 1) tijdig vastleggen van kredieten ter bestrijding van lange doorlooptijden voor verrekeningen, ook tijdens de eindejaarsperiode; 2) dienstorders en instructies over de beperking van verwijlinteresten correct toepassen.	Het probleem met de verwijlinteresten door niet-betaling tijdens eindejaarsperiode is opgelost. Het onbetwistbare deel van de vordering wordt voortaan meteen betaald.	- o Ondanks de melding dat dit probleem zou zijn opgelost, werd er vastgesteld dat in de eindejaarsperiode de limietdatum voor indiening van betalingsbundels voor het artikel 14.08 – onderhoud werd vastgesteld op 7/12/2007, en voor artikel 73.11 – investeringen op 20/12/2007. - o dringende betalingen konden nog gebeuren tot 24/12/2007 voor het VIF. - o Het financiële systeem Orafin werd pas terug operationeel op 14/1/2008. - o Het Agentschap heeft hierover een nota bezorgd aan de bevoegde minister, de heer Dirk Van Mechelen. - o Volgens de eindejaarsinstructies 2008 zou het financiële systeem Orafin terug moeten operationeel zijn vanaf 6 januari 2009
<u>Rapportering en beleidsinformatie:</u> 1) efficiënter opvolgen van de wegenwerken door de koppeling van een aantal beschikbare databanken alsook de uitbreiding en aanpassing van ondervraging- en rapporteringstool Cognos om beleidsinformatie eenvoudig	Voor de rapportering wordt gebruik gemaakt van Cognos Upfront, dat rapporten ter beschikking stelt op basis van dossiergegevens ingegeven in verschillende databanken. Vijf rapporten handelen specifiek over verwijlinteresten.	o De installatie van VROEM werd in alle afdelingen verplicht geïnstalleerd en wordt verplicht gebruikt. Inmiddels werd er verder gewerkt om via Cognos Impromptu een betrouwbare rapportering te bekomen.

en tijdig beschikbaar te krijgen; 2) aanvullen van de rapportering over verwijlinteresten met gegevens over interesten veroorzaakt door verrekeningen voor de bepaling van de kostprijs van de uitgevoerde werken.	Cognos Upfront: stelt kant en klare rapporten ter beschikking van de gebruiker. Cognos Impromptu: doet dat ook, maar biedt daarnaast de mogelijkheid om zelf rapporten te ontwikkelen op basis van eigen vraag-parameters	- o Belangrijk werk dat nog moet worden uitgevoerd is de controle van deze gegevens met de gegevens uit VROEM. - o Om de rapportering te verfijnen heeft de werkgroep verrekeningen in 2008 het initiatief genomen om alle Delta dossiers te controleren op het gebruik van de afgesproken uniforme benaming van de “investerende overheden”. Dit initiatief heeft wat vertraging opgelopen door de werken aan de vernieuwde Delta-omgeving die waarschijnlijk begin 2009 zal worden geïnstalleerd. Door deze maatregel en samen met de invoering van Cognos 8 verwacht de werkgroep de nauwkeurigheid van de rapportering nog te verbeteren. - o De gegevens over de betaalde verwijlinteresten waarover het Agentschap kan beschikken zijn deze betreffende betalingsdossiers die op de kredieten van art. 73.11 zijn gebeurd, dus zowel betalingen in het kader van een “normale” betaling, als betalingen n.a.v. een verrekening. - o Voor de Ring en de Leien bestaat er een aparte rapportering over de verwijlinteresten.
--	---	---

	<u>Beheersing van de verrekeningen:</u> 1) remediëingsmaatregelen treffen bij afdelingen met een significant afwijkend verrekeningengedrag; 2) meteen optreden door het hogere beleidsniveau bij problemen in de uitvoering van aannemingen en de administratieve afhandeling van verrekeningen. Evaluatie van reeds genomen maatregelen en procedures ter beheersing van verrekeningen en zo nodig veralgemenen voor alle afdelingen; 3) tijdig inzetten van nieuwe personeelsleden zodat de expertise niet verloren gaat.	Nieuwe dienstorders, doelstellingen voor de afdelingshoofden, projectleiders, werfleiders en toezichters alsook opleidingen werden opgemaakt of voorzien. Voor het tijdig inzetten van nieuwe personeelsleden moet Bestuurszaken bereid zijn de nodige kredieten ter beschikking te stellen.	- o Zowel op het niveau van de afdelingen in de stafvergaderingen, alsook in de Directieraad van het Agentschap is de problematiek van de verrekeningen een blijvend aandachtspunt. - o Deze problematiek was de basis voor een doelstelling in 2007. - o Ondermeer is in uitvoering hiervan : - VROEM, het opvolg systeem verrekeningen, operationeel geworden - Is een dienstorder MOW/AWV// 2007/16 ivm de regeling voor verwerkingskosten van afvalstoffen opgemaakt - o De problematiek zal ook in 2008 verder worden opgevolgd (cfr rapportering en beleidsinformatie, supra). - o De nodige maatregelen zullen worden genomen wanneer deze zich opdringen. - o AWV heeft een grote inhaaloperatie gestart in 2007. - o Er zijn 160 procedures voor aanwervingen bezig voor alle niveau's.
--	--	--	--

BIJLAGE 7c:

Stand van zaken herinrichting Leien en Ring Antwerpen

Bijlage bij vraag 27 Jan Peumans (N-VA)

Herinrichting Leien Antwerpen Stand vastleggingen 20/11/2008 (inclusief BTW)

Stand van zaken bij indienen nota Vlaamse Regering (beslissing van 1 september 2006)

Aandeel WV	inschrijvingsbedrag	47.254.497,11	
	verrekeningen	13.187.933,31	(del. VI R 4 juni 2004 tbv 11.985.505,46)
	herzieningen	5.765.928,71	
totaal		66.208.359,13	

Nog te verwachten verrekeningen bij indienen nota (bijkomende delegatie)

15.716.233,14

Geactualiseerde stand van zaken per 1 januari 2008

Effectief totaal vastleggingen	inschrijvingsbedrag	47.254.497,11	
	verrekeningen	23.139.951,21	
	herzieningen	9.010.103,44	
totaal		79.404.551,76	

**Nog te verwachten verrekeningen bij indienen nota Vlaamse Regering
(beslissing van 10 juli 2008) (aanvraag bijkomende delegatie)**

verrekeningen	16.857.145,46
herzieningen	3.037.210,12
totaal	19.894.355,58

Vastleggingen sedert 1 januari 2008		
	nrs 54, 63, 64, 75	1.181.629,90
In behandeling bij IF/Minister		
	nrs 5, 24, 48, 67, 72	1.812.925,20
Nog te behandelen en goed te keuren		
	nr 2	628.280,84
	verrekening 80	13.754.427,23
	herzieningen	3.037.210,12

Geraamd totaal (excl interesten) **99.819.025,05**

Bijlage bij vraag 27 Jan Peumans (N-VA)

Renovatie Ring Antwerpen

Historiek vastleggingen hoofdaanneming

18.12.2002	goedkeuring inschrijving + vastlegging FFEU	98.699.277,59
08.10.2004	beslissing Vlaamse Regering	
	vastlegging raamstaten	5.642.206,60
	delegatie verrekeningen	18.184.462,00
01.06.2007 (*)	beslissing Vlaamse Regering	
	delegatie verrekeningen e.a.	36.589.515,37
totaal		159.115.461,56

(*) Dit tweede dossier Vlaamse Regering werd aanvankelijk in oktober 2006 ingediend bij IF en kabinet, maar werd in december 2006 door het kabinet teruggestuurd met opmerkingen. Een verbeterde versie werd op 14 februari 2007 bij IF ingediend en leidde uiteindelijk tot behandeling door de Vlaamse Regering op 1 juni 2007.

Zodra wij kennis hebben gekregen van de beslissing van de Vlaamse Regering, is een aanvang genomen met het versturen van de individuele dossiers naar IF en kabinet.

Tussen 11 juni en 19 december 2007 werden op deze wijze 91 dossiers behandeld en vastgelegd.

BIJLAGE 7d:

Opvolging van de diverse aanbevelingen van het Rekenhof – stand van zaken evolutie verwijntresten

BIJLAGE 7d : Opvolging van de diverse aanbevelingen van het Rekenhof - stand van zaken evolutie verwijlintresten

Aanbevelingen Rekenhof:

1. Bij grote infrastructuurprojecten moet de overheid een kosten-batenanalyse opmaken die alle relevant elementen bevat om tot juiste investeringsbeslissingen te komen en die alle kosten en baten op correcte wijze in rekening brengt. Van belangrijke projectaanpassingen moet zij de weerslag op de rentabiliteit van het project in kaart brengen.

Een studieopdracht voor opmaak van deze standaardmethodiek MKBA werd volledig afgerond. Een omzendbrief die deze standaardmethodiek voor bepaalde projecten onder bepaalde voorwaarden verplicht stelt, is recent door de minister getekend.

In afwachting van de ondertekening van de omzendbrief werd de ontwikkelde standaardmethodiek ook al in de mate van het mogelijke toegepast in de MKBA's van lopende projecten. Bij de opmaak van een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor zowel het SHIP-project in Zeebrugge als voor de tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, werd de standaardmethodiek MKBA zo maximaal mogelijk gevolgd.

2. De budgettaire meerjarenplanning moet rekening houden met de verwachte prijsevolutie en BTW, opdat de vereiste begrotingskredieten realistischer kunnen worden ingeschat. Voor langlopende projecten zou een extracomptabele projectbegroting de kostprijsevolutie van het totale project helpen beheersen en een accurate planning van de jaarlijkse begrotingskredieten mogelijk maken.

De meerjarenbegroting en het fysisch programma worden tegenwoordig inclusief BTW berekend.

Wat de begrotingstechnische opvolging van de projecten betreft, werd beloofd om een nieuwe versie van Historia uit te werken en dat ook vertaalslagen en interfaceprocedures zouden worden ontwikkeld. Het departement MOW heeft in afwachting van de volledige ontwikkeling van Historia al een eenvoudige tool voor het beheer van grote projectbudgetten op het niveau van de afdeling Maritieme Toegang uitgewerkt. Het gaat om een uitgebreid bestand van het Excel-type en daarmee is de dossieropvolging tot en met de vastlegging mogelijk. Zowel de budgettaire inpasbaarheid voor het lopende jaar als die in de meerjarenbegroting worden er permanent mee opgevolgd en bijgestuurd.

3. Het risicobeheerssysteem bedoeld in het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten zou spoedig moeten worden ontwikkeld en geoperationaliseerd. Dat moet bij de projectvoorbereiding alle risico's op bouwtechnisch, maatschappelijk, juridisch, economisch en budgettair vlak en de gevolgen van projectwijzigingen inschatten en voorzien in beheersmaatregelen.

De implementatie van het risicomanagement bij grote infrastructuurprojecten is een prioriteit, daarom heeft de administratie niet gewacht op een algemeen toepasbaar risicobeheerssysteem en reeds een voorbeeldbestek gemaakt voor de aanbesteding van een dienstenopdracht voor het 'toepassen van risicomanagement op een belangrijk infrastructuurproject'. Dit bestek maakt het mogelijk om al in de praktijk risicomanagement uit te voeren op de grote infrastructuurprojecten, gebruik makende van op de markt beschikbare risicomanagementmethoden. Ondertussen werd een eerste ervaring opgedaan met verschillende op de markt aangeboden systemen. Na evaluatie van deze opgedane ervaringskennis kan de ontwikkeling van een systeem van risicobeheer aangevat worden.

4. Rekening houdend met de complexe reglementering van milieu en ruimtelijke ordening, is de voortzetting aangewezen van het gestructureerd overleg en de communicatie tussen de verschillende administraties en agentschappen waartoe het project aanleiding gaf. De verworven kennis moet ook na de reorganisatie van de Vlaamse overheid verzekerd zijn.

Het overleg tussen de verschillende administraties en agentschappen die bij het project betrokken zijn loopt verder, de kruispuntencommissie zet haar werk verder. Ook op projectniveau wordt beleidsdomein overschrijdend gewerkt. Voor elk project is er een stuurgroep waarin alle beleidsdomeinen betrokken zijn. De stuurgroep Deurganckdok met onder andere de beleidsdomeinen LNE, RWO en MOW is uitgebreid tot een stuurgroep Linkeroever waarop alle projecten voor de Waaslandhaven aan bod komen en waarin ook de lokale besturen betrokken worden.

5. Bij grote infrastructuurprojecten zou vooraf steeds een natuurtoets moeten plaatsvinden. Op grond daarvan moet een passend natuurbeheersplan worden uitgewerkt dat tijdens de werken zal worden gerealiseerd. Er zou een meetsysteem voor natuurcompensatiemaatregelen moeten worden ontwikkeld, dat toelaat de gelijktijdigheid en gelijkwaardigheid van natuurcompensaties te meten.

Deze aanbeveling van het rekenhof wordt uitgevoerd en wordt voor het grootste deel opgevangen wordt door de manier waarop project-MER en plan-MER moeten worden toegepast (MER: milieueffectrapport). De opdracht van het instituut voor Natuur- en Bosonderzoek was destijds beperkt tot het monitoren van de natuurontwikkeling in de natuurcompensatiegebieden. Dat is uitgebreid tot een monitoring op het gehele linkerscheldeoevergebied van de instandhouding van de habitatten en de soorten die Europees zijn aangemeld. Iets gelijkaardigs geldt voor de beheercommissie Natuurcompensaties Linkerscheldeoever. Voorheen was haar taak beperkt tot het opvolgen en begeleiden van de natuurcompensaties voor het Deurganckdok. Het geografische gebied is nu uitgebreid tot het volledige linkeroevergebied. Daarenboven is de opdracht ook uitgebreid, naast opvolgen en begeleiden van natuurcompensaties controleert de commissie ook de realisatie van de gunstige staat van instandhouding van habitat en soorten.

6. Overheidsopdrachten moeten hun voorwerp duidelijk vastleggen en in de tijd beperken. De mededinging mag niet te lang gehypothekeerd worden. Als bij omvangrijke en complexe overheidsopdrachten een optimale marktwerking niet mogelijk is, moet de overeenkomst voorzien in een degelijk systeem van prijzencontrole en nacalculatie, opdat de administratie abnormale prijszettingen kan beheersen.

De zesde aanbeveling handelt over de beperking in tijd van de overheidsopdrachten en het respecteren van de mededingingsvoorwaarden. Die aanbeveling is uitgevoerd en wordt verzekerd door de regels inzake overheidsopdrachten. Die wordt zeer nauwgezet toegepast.

7. Het Vlaams Gewest moet in voldoende controlemaatregelen voorzien op gesubsidieerde werken, zeker als zij het grootste deel van de kostprijs draagt.

Ook de zevende aanbeveling, inbouwen van controlemaatregelen op gesubsidieerde werken, is uitgevoerd. Vorig jaar heeft de administratie gemeld dat ze de werken zelf leidt vanaf het ogenblik dat het Vlaamse Gewest minstens 50 percent zelf betaalt. Voor de werken waar het aandeel van het Vlaamse Gewest minder is dan 50 percent gaat de administratie ervan uit dat de havenbedrijven zelf toezien op de goede besteding van hun middelen. Anderzijds zijn er toch de nodige administratieve controlemechanismen. Ook bij de beslissingen over de opportuniteit van de projecten worden een aantal basisregels

gevolgd. Hierbij kan de standaardmethodiek voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse in herinnering gebracht worden.

8. De administratie moet onverwijld de ontvankelijkheid van schadeclaims onderzoeken. Onbetwistbaar verschuldigde sommen moet zij ook in de toekomst onverwijld blijven uitbetalen om kostenverhogende verwijlintresten te minimaliseren.

De achtste aanbeveling gaat over de schadeclaims en over het beperken van de verwijlintresten. De handleiding voor schadeclaims is nog niet officieel uitgevaardigd. Alle hangende geschillen over het Deurganckdok zijn afgehandeld. Ondanks het ontbreken van de handleiding, blijft het voor het departement een belangrijk aandachtspunt. Voor het gros van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, met name het Departement en de Intern Verzelfstandigde Agentschappen (IVA's), AWW en Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), is het gelukt om de verwijlintresten van 2,5 miljoen euro in 2006 tot 1,7 miljoen euro in 2007 te verminderen, weliswaar exclusief de werken aan de ring Antwerpen en aan de Leien.

9. Voor grote infrastructuurprojecten is een aangepaste informatievoorziening nodig, opdat het Vlaams Parlement de doelmatigheid van de realisatie kan opvolgen en de projecten kan inpassen in de beschikbare budgettaire ruimte.

De negende aanbeveling vraagt een aangepaste informatievoorziening voor het Vlaams Parlement. Via een uitgeschreven dienstenopdracht werden o.a. rapporteringssjablonen opgemaakt. Deze sjablonen geven invulling aan de inhoudelijke vereisten, zoals opgenomen in bijlage A en B van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten.

Er zijn verschillende sjablonen voor projecten die zich in voorbereidingsfase bevinden en voor projecten in uitvoeringsfase.

Ook voor projecten bestaande uit meerdere grote deelprojecten, de zogenaamde overkoepelde projecten, werd een sjabloon voorzien. Als voorbeeld van een overkoepelend project kan het OW-plan Oostende gegeven worden. Dit project bestaat zelf uit het project 'Haventoegang' en het project 'Kustverdediging'. Per groot infrastructuurproject wordt een sjabloon ingevuld en als bijlage gevoegd bij het samenvattend rapport ('rapport op hoofdlijnen' genoemd). Dit rapport laat het de parlementsleden toe om in een oogopslag de belangrijkste gegevens m.b.t. een project terug te vinden.

Deze sjablonen werden een eerst maal gebruikt voor de rapportering aan het Vlaams Parlement in 2008. In 2009 zal een tweede maal gerapporteerd worden aan het Vlaams Parlement.

2. Aanbevelingen Rekenhof inzake shadedossiers (audit mei 2008) (Peumans)

Dit werd uitvoering behandeld in de Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op 14 oktober 2008.

3. Aanbevelingen Rekenhof inzake verrekeningen (audit december 2006) (Peumans)

Hier wordt verwezen naar de opvolgingsbespreking in de Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op 22 januari 2008.

Wat AWW betreft wordt een overzicht bezorgd.

4. Informatie over de evolutie verwijlintresten VIF (gegevens Afdeling B&B) (Peumans)

- 2002: 644.082,73
- 2003: 416.477,79
- 2004: 1.579.985,40 (waarvan 1.198.060,00 exclusief Leien en Ring)
- 2005: 1.912.463,20 (waarvan 1.442.840,40 exclusief Leien en Ring)

- 2006: 1.904.083,45 (waarvan 1.255.131,34 exclusief Leien en Ring)
- 2007: 1.930.558,01 (waarvan 903.120,16 exclusief Leien en Ring)
- 31/10/2008: 4.032.104,73 (waarvan 579.679,64 exclusief Leien en Ring)

Het besluit in dit verband is dus dat de trend (exclusief Leien en Ring) dalend is – behoudens ingrijpende wijzigingen in de laatste twee maanden van dit jaar.

BIJLAGE 8:

Overzicht geluidsmaatregelen

Historia II programma rapport

Datum aanmaak: 25.11.2008 07:56:29

met filter toegepast

AWV-Antwerpen

programma VIF BA 63.00.73.11 2009-2011 (voorstel afdelingen afgesloten d.d. 24.11.2008)

num	gemeente	vanKMP	totKMP	rubriek	res	projectnaam	2009	reserve	convenant	medeopdrachtgever
Categorie: Hoofdwegen										
A1										
4171	KONTICH	25,3	26,9	G		Aanleg geluidswerende voorzieningen langs E19 tot Kontich (Keizershoek en Tanghof)	800			
4220	SCHOTEN	37,0	38,0	G		Aanleg geluidsschermen	2000			
5079	BRECHT	50,0	51,0	G		Geluidsschermen	600			
A13										
3818	ANTWERPEN	1,525	1,975	G		Plaatsen geluidsschermen langs de Vaartweg	1250			
totaal Hoofdwegen							4650		0	

num	gemeente	vanKMP	totKMP	rubriek	res	projectnaam	2009	reserve	convenant	medeopdrachtgever
Categorie: Primair I										
N71										
3305	MOL	5.0	12.0	G		Aanpassen wegdek ter verbetering rolgeluid	200			
totaal Primair I							200	0		
totaal programma							2009	reserve		
							4850	0		

AWV-Vlaams-Brabant

programma VIF BA 63.00.73.11 2009-2011 (voorstel afdelingen afgesloten d.d. 24.11.2008)

num	gemeente	vanKMP	totKMP	rubriek	res	projectnaam	2009	reserve	convenant	medeopdrachtgever
Categorie: Hoofdwegen										
A2										
4196	BEKKEVOORT	57,0	69,0	G		Overlaging ter verbetering van het rolgeluid	2500			
R0										
3298	KRAAINEM	28,5	29,3	G		Geluidswerende maatregelen thv de wijk Esselveld en de Kastanjelaan				
						fase Esselveld				
						fase Kastanjelaan	250			
3299	GRIMBERGEN	39,0	41,0	G		Vernieuwen vetuste geluidsschermen	500			
						totaal Hoofdwegen	3250			0

num	gemeente	vanKMP	totKMP	rubriek	res	projectnaam	2009	reserve	convenant	medeopdrachtgever
Categorie: Primair I										
A12										
1636	MEISE	4,0	6,0	G		Geluidswerende maatregelen te Meise thv de wijk 'De Nekker'	1500			
						totaal Primair I	1500	0		
							2009	reserve		
						totaal programma	4750	0		

AWV-Limburg

programma VIF BA 63.00.73.11 2009-2011 (voorstel afdelingen afgesloten d.d. 24.11.2008)

num	gemeente	vanKMP	totKMP	rubriek	res	projectnaam	2009	reserve	convenant	medeopdrachtgever
Categorie: Hoofdwegen										
A13										
5100	HASSELT	68,0	78,0	G		geluidswerende maatregelen E313	2000		5	gemeente
totaal Hoofdwegen							2000	0		

num	gemeente	vanKMP	totKMP	rubriek	res	projectnaam	2009	reserve	convenant	medeopdrachtgever
Categorie: Primair I										
N74										
5094	OVERPELT	75,0	85,0	G		geluidsarme overlaging N74	700			
totaal Primair I							700	0		

num gemeente vanKMP totKMP rubriek res projectnaam 2009 reserve convenant medeopdrachtgever

Categorie: Primair II

N76

5101	GENK	26,0	28,0	G	geluidsarmere verharding	1000			
					totaal Primair II	1000	0		
						2009	reserve		
					totaal programma	3700	0		

AWV-Oost-Vlaanderen

programma VIF BA 63.00.73.11 2009-2011 (voorstel afdelingen afgesloten d.d. 24.11.2008)

num	gemeente	vanKMP	totKMP	rubriek	res	projectnaam	2009	reserve	convenant	medeopdrachtgever
-----	----------	--------	--------	---------	-----	-------------	------	---------	-----------	-------------------

Categorie: Hoofdwegen

A10

4215	ERPE - MERE	22,92	27,1	G		E40-Plaatsen van geluidswerende schermen te Erpe-Mere	3500			
4611	GENT	51,0	52,0	G		E40-Plaatsen van geluidswerende schermen te Drongen	1250			
totaal Hoofdwegen							4750	0		
totaal programma							4750	reserve		
								0		

AWV-West-Vlaanderen

programma VIF BA 63.00.73.11 2009-2011 (voorstel afdelingen afgesloten d.d. 24.11.2008)

num	gemeente	vanKMP	totKMP	rubriek	res	projectnaam	2009	reserve	convenant	medeopdrachtgever
Categorie: Hoofdwegen										
A10										
4121	OOSTKAMP	81,4	82,8	G		A10 Oostkamp, geluidscherm t.h.v. Molenwalstraat.	1300		5	
4122	JABBEKE	89,5	90,1	G		A10 Jabbeke, aanleg geluidscherm t.h.v. Gistelsesteenweg en Halfweghuisstraat	1500		5	
A14										
4968	WAREGEM	19,5	20,0	G		A14 - Geluidscherm wijk Nieuwenhove	600		5	
totaal Hoofdwegen							3400	0		
totaal programma							2009	reserve		
							3400	0		