

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



Zitting 2001-2002

6 december 2001

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het jaar 2002**

BELEIDSBRIEF

**Mobiliteit en Openbare Werken
Beleidsprioriteiten 2001-2002**

BELEIDSBRIEF

**Energie
Beleidsprioriteiten 2001-2002**

VERSLAG

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

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie. ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Zie :

12-A (2000-2001)

- Nr. 1 : Advies van de SERV over het begrotingsbeleid 2002 van de Vlaamse Gemeenschap

13 (2001-2002)

- Nr. 1 : Toelichting

14 (2001-2002)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet
- Nr. 2 : Amendementen
- Nr. 3 : Verslag

15 (2001-2002)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Bijlagen + Errata bij de bijlagen
- Nrs. 2 tot 6 : Amendementen
- Nr. 7-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid
- Nr. 7-B : Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 7-C : Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 7-D : Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport
- Nr. 7-E : Verslag namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken
- Nr. 7-F : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening
- Nr. 7-G : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

896 (2000-2001)

- Nr. 1 : Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken

897 (20001-2002)

- Nr. 1 : Beleidsbrief Energie

INHOUD

	Blz.
I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER STEVE STEVAERT	4
1. Inleiding en terugblik	4
2. De begroting 2002	6
2.1. Energie	6
2.2. Mobiliteit en Openbare Werken	8
2.2.1. Verkeersbeleid	8
2.2.2. Fietspaden	8
2.2.3. Missing links	9
2.2.4. Gemeenschappelijk Vervoer	9
2.2.5. Waterwegen en havens	10
3. Conclusie	11
II. ALGEMENE BESPREKING	11
1. Algemene bedenkingen omtrent de begroting 2002 en de beleidsbrieven	11
2. Problematiek van verkeersveiligheid : fietspaden – doortochten – schoolomgeving	15
3. De vijf missings-links van de Septemberverklaring en de financiering van investeringen ..	19
4. Basismobiliteit en De Lijn	25
5. Problematiek van het leerlingenvervoer	30
6. Personeelstekort in de administratie Wegen	31
7. Regionale luchthavens	33
8. Energiebeleid	40
9. Waterwegen en Zeewezen	46
10. Opmerkingen over punctuele begrotingscijfers	47
11. Overige discussiepunten	48
12. Globaal verstrekte antwoorden door de minister en afronding van de bespreking	50
III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN	51
IV. EINDSTEMMING	53
BIJLAGEN	
Bijlage 1 : fietspadeninvesteringen	55
Bijlage 2 : ontsnipperingsmaatregelen	58
Bijlage 3 : verkeers telematICA	61
Bijlage 4 : lijst verkeersprojecten	68
Bijlage 5 : antwoord van de minister op verschillende vragen over de veerdiensten, het personenvervoer over de waterwegen, de verlaging van de binnenvaartkosten en de watergebonden inplantingen	72
Bijlage 6 : integraal waterbeheer	77
Bijlage 7 : informatie omtrent de Schelderadarketen	78
Bijlage 8 : informatie over ongevalsstatistieken	79
Bijlage 9 : verkeersbeleid	82
Bijlage 10 : aanvullende toelichting DAB loodswezen	105

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 2002 behandeld op 13, 22, 27 en 29 november 2001.

Na een toelichting door de minister volgde in het kader van de algemene bespreking een discussie over het beleid inzake openbare werken, mobiliteit en energie tussen de leden van de commissie en de minister.

Er werden voor wat de bevoegdheden van deze commissie betreft, enkel amendementen door de Vlaamse regering ingediend. Ze zijn terug te vinden in *Parl. St.* VI. Parl. 2001-2002, Nr. 15/3.

Een aantal documenten werd op verzoek van de minister toegevoegd aan het verslag. Het gaat over een bijlage over fietspadeninvesteringen (bijlage 1), ontsnipperingsmaatregelen (bijlage 2), telematica-nota (bijlage 3), lijst verkeersprojecten (bijlage 4). Het antwoord van de minister op verschillende vragen over de veerdiensten, het personenvervoer over de waterwegen, de verlaging van de binnenvaartkosten en de watergebonden inplantingen wordt aan het verslag als bijlage 5 toegevoegd. Het antwoord op de vraag over integraal waterbeheer zal eveneens aan het verslag als bijlage 6 worden toegevoegd. Het antwoord van de minister op de vraag om informatie omtrent de Schelderadaraken is opgenomen in bijlage 7. Bijlage 8 betreft informatie omtrent ongevalsstatistieken. Bijlage 9 tenslotte gaat over Verkeersbeleid.

Het indicatief meerjarenprogramma wegen, havens en waterwegen, binnenvaart, waterbeheersing en bruggen, info over de beheersovereenkomst De Lijn, GEN-projecten, programma basismobiliteit 2002, fysisch programma 2002 VVM, BB-net studierapport en presentatie, werden bij verzending aan de fracties en de leden van de commissie bezorgd.

De minister liet ingevolge opmerkingen van het Rekenhof een bijkomende toelichting met DAB loodswezen bezorgen. Deze is opgenomen in bijlage 10.

I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER STEVE STEVAERT

1. Inleiding en terugblik

Minister Steve Stevaert benadrukt dat sinds zijn aanstelling als minister van Openbare Werken in de begrotingen die in de voorbije jaren aan het Vlaams Parlement werden voorgelegd, reeds heel wat nieuwe beleidsinitiatieven tesamen met de benodigde kredieten ingeschreven werden.

Maar zelfs in de vorige regeerperiode werd de begroting van Openbare Werken onder zijn impuls verhoogd. De minister herinnert aan de volgende beleidsinitiatieven met verhoging van de kredieten :

In de begroting 1999 :

- 250 miljoen frank investeringen in wegen ;
- 500 miljoen frank voor het gemeenschappelijk vervoer ;
- 400 miljoen frank investeringen in de binnenvaart ;
- 300 miljoen frank onderhoud voor waterwegen (éénmalig) ;
- 150 miljoen frank investeringen inzake Zeewezen ;
- 850 miljoen frank voor Integraal Waterbeheer (waarvan 300 miljoen frank éénmalig) dat hiermee volledig nieuw wordt opgestart.

Dit betekende een eerste serieuze stijging van de kredieten die evolueerden van 46,4 miljard in 1998 tot 49,2 miljard frank in 1999, hetgeen een stijging van 6 % vertegenwoordigde.

In de begroting 2000 :

- 2,3 miljard frank verhoging voor het Gemeenschappelijk Vervoer – waaronder 580 miljoen frank voor tarieftussenkomsten en 350 miljoen frank voor de invoering van basismobiliteit ; dit betekent een stijging van 17% bovenop de 13,4 miljard frank die in 1999 werd besteed aan het gemeenschappelijk vervoer ;

- 300 miljoen frank voor tariefcompensaties in de binnenvaart, hetgeen de dotaties aan de NV Zeekanaal en de Dienst voor de Scheepvaart – die geconfronteerd werden met de minderontvangsten – deed stijgen van 400 tot meer dan 700 miljoen frank ;
- 250 miljoen frank investeringen in de binnenvaart bovenop 3,150 miljard frank ;
- 300 miljoen frank voor baggerwerken (bovenop 1,4 miljard frank) ;
- 1,3 miljard frank voor de aanleg van fietspaden waarvan 300 miljoen frank éénmalig voor het onderhoud van de fietspaden.

In de aangepaste begroting 2000 kwam daar nog bij :

- 500 miljoen frank voor onderhoudsbaggerwerken in de binnenwateren, hetgeen een verhoging van 55% betekent doordat het krediet steeg van 900 miljoen tot 1,4 miljard frank ;
- 950 miljoen frank voor het onderhoud in de Westerschelde, inclusief de wrakkenruiming (stijging van zo'n 20% bovenop de 4,1 miljard frank van het jaar voordien) ;
- 300 miljoen frank voor integraal waterbeheer (bovenop de oorspronkelijk ingeschreven 450 miljoen frank) ;
- 650 miljoen frank éénmalig voor bodemsanering en versteviging van de dijken (voor de dijken betekent dit een stijging met 400 miljoen bovenop 1,7 miljard frank of 23%).

Hierdoor steeg het totaal krediet van 49,2 in 1999 tot 54 miljard frank in 2000. Dit komt overeen met een stijging van 10%.

In de begroting 2001 :

- 350 miljoen frank voor het onderhoud van de wegen (hetgeen een verhoging van 11% betekent ten opzichte van het krediet van 3,1 miljard frank) ;
- 400 miljoen frank voor het wegwerken van gevaarlijke kruispunten ;
- 500 miljoen frank voor de herinrichting van doortochten ;

- 750 miljoen frank voor structureel onderhoud van de wegen ; Tesamen zorgen deze 3 initiatieven voor een aangroei van 1,65 miljard frank bovenop de 8,5 miljard frank die voorzien was in de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds in 2000, hetgeen een stijging van nagenoeg 20% inhoudt) ;
- 350 miljoen frank voor de uitbouw van een fiets- en voetpadennetwerk (of een stijging van 35% boven het miljard frank dat in 2000 was voorzien) ;
- 1,1 miljard frank voor het gemeenschappelijk vervoer – waarvan 400 miljoen voor tarieftus-senkomsten en 500 miljoen frank voor basismobiliteit, hetgeen de begroting voor het gemeenschappelijk vervoer op 17,4 miljard frank brengt ten opzichte van zo'n 16 miljard frank in 2000 ;

- 650 miljoen voor onderhoud en trafiekgenererende investeringen in de binnenvaart ; het zuivere onderhoud van de binnenwateren steeg hiermee van 1,1 miljard tot 1,5 miljard frank (of een stijging van meer dan 30%) ;
- 850 miljoen frank voor de havens – waarvan 500 miljoen exclusief voor de uitvoering van het havendecreet ;
- 100 miljoen frank voor groene energie langs waterwegen.

In de aangepaste begroting 2001 :

- 130 miljoen frank voor onderhoud van elektro-mechanische installaties langs de wegen (of een stijging van 10%) ;
- 2 miljard frank voor fietspaden (bovenop 1,350 miljard frank) ;
- 1 miljard frank voor Missing Links.

Hiermee werden de beschikbare kredieten voor Openbare Werken opnieuw spectaculair verhoogd tot 63,3 miljard frank, hetgeen overeenkomt met een stijging van maar liefst 17%.

De minister benadrukt dat men kan vaststellen dat er de voorbije jaren dus een bijzondere aandacht is uitgegaan naar investeringen in wegen en in waterwegen en in de uitbouw en de stimulatie van het openbaar vervoer, dit zowel op het vlak van beleidsmaatregelen als op het vlak van budgettaire inspanningen.

2. De begroting 2002

De begroting 2002 ziet er evenwel heel wat anders uit dan de vorige jaren. De minister veronderstelt dat het voor een aantal parlementsleden even moeilijk is als bij hem om de knop om te draaien en te denken en te rekenen in termen 'euro', 'duizend euro' en 'eurocent'. Alleszins zorgt het ervoor dat men zich een beetje onwennig voelt in de situering van de cijfers gedurende het eerste jaar en bij de lezing van de voorgestelde begroting 2002 in het bijzonder.

Daarenboven maakt de administratieve overstap van het oude financieel systeem naar de nieuwe omgeving van economische boekhouding dat er ook op het vlak van de individuele begrotingsposten nummers dienden te worden gewijzigd. Dit kan men merken bij de lezing van de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Wat de begroting 2002 zelf betreft, worden, in overeenstemming met de beleidsintenties zoals vermeld in de beleidsbrief, een aantal bijkomende accenten ingevuld met een soms grote en soms relatief kleinere budgettaire weerslag.

De beleidslijnen met een budgettaire weerslag die terug te vinden is in de voorliggende begroting 2002 worden hierna vermeld.

2.1. Energie

Op het vlak van Energie wordt er voor geopteerd om volgend jaar meer te investeren in het rationeel gebruik van energie en de milieuvriendelijke energieproductie.

Daarbij is het verwezenlijken van gedragswijziging via communicatie en financiële ondersteuning essentieel, doch absoluut niet voldoende. De vrije energiemarkt, die onder andere tot lagere prijzen zal leiden, dient bijgestuurd te worden zodanig dat de nodige ecologische en sociale correcties kunnen gegarandeerd worden.

Eén van de speerpunten van het beleid is dan ook om de nodige ecologische en sociale waarborgen decretaal te onderbouwen, enerzijds via de decretales omzetting van de Europese richtlijnen inzake vrijmaking van de energiemarkten, anderzijds door een volledige en nieuwe decretales onderbouwing van het beleid inzake het rationeel energiegebruik en de milieuvriendelijke energieproductie. Daarbij kiest de minister telkens voor een regelgeving die

de Vlaamse energiebevoegdheden maximaal benut.

De belangrijkste prioriteiten voor 2002 zijn de volgende :

- *Een betere sensibilisering inzake de isolatiereglementering*

Een verbetering van de energieprestatie van gebouwen is één van de speerpunten van het energiebeleid. Daarom zal de minister de naleving van de isolatiereglementering intensifiëren. Aangezien iedere vorm van controle over het algemeen als repressief wordt ervaren, meent hij dat de isolatiereglementering beter nageleefd zal worden door de bouwheren en de architecten te coachen in plaats van te controleren. Deze begeleiding moet worden georganiseerd vanuit het beleidsniveau dat het kortst bij de bouwheren staat, met name het gemeentelijk niveau. Vanaf volgend jaar zullen er dan ook vijf nieuwe voltijdse statutaire ambtenaren-ingenieurs instaan voor de opleiding en begeleiding van de bevoegde gemeentelijke ambtenaren.

- *Het afsluiten van convenanten met energie-intensieve industriële sectoren*

De minister heeft als doelstelling voor de ondernemingen gesteld dat zij hun energie-efficiëntie voortdurend moeten verbeteren. De ondernemingen van hun kant hebben de wens uitgedrukt om met de overheid convenanten af te sluiten. Daarom zal de minister gedurende 2002 verder gaan in de richting van het afsluiten van convenanten met de energie-intensieve bedrijven. Hierbij zullen ze hun eigen prestatie op het vlak van energie-efficiëntie laten toetsen aan die van andere goedpresterende bedrijven of, voor de kleinere bedrijven, zich laten doorlichten. Zij gaan hierbij een resultaatsverbintenis aan en engageren zich om de nodige investeringen te doen.

- *Het uitwerken van een CO₂/REG-decreet voor de bevordering van energie-investeringen*

De huidige wettelijke basis voor het financieel steunen van REG-investeringen is te beperkt. Een nieuwe decretales onderbouw, het zogenaamde CO₂/REG-decreet, dient deze steun op een bredere en meer gedifferentieerde basis mogelijk te maken. De operationalisering van dit decreet is voor de minister een absolute prioriteit en zal de toekomstige basis vormen voor het opstellen van meerjarenprogramma's inzake energiebesparing en hernieuwbare energiebronnen.

- *Het invoeren van REG-verplichtingen voor marktspelers in de elektriciteits-, aardgas-, steenkool- en stookoliesector*

Een sterke daling van de energieprijzen kan aanleiding geven tot energieverspilling. Om dit tegen te gaan, wordt de mogelijkheid voorzien om aan de marktspelers REG-verplichtingen op te leggen. Netbeheerders in de elektriciteitssector moeten een aantal REG-verplichtingen uitvoeren zoals het verstrekken van REG-advies en -informatie en het bekomen van een energiebesparing bij hun gebruikers. Een leverancier van elektriciteit zal op de factuur duidelijk het verbruik van de drie voorgaande jaren evenals de oorsprong van de geleverde elektriciteit moeten vermelden. Er zullen eveneens REG-verplichtingen worden opgelegd aan de leveranciers van de aardgas-, steenkool- en stookolie-sector.

- *Het invoeren van een systeem van certificaten voor groene stroom en warmtekrachtkoppeling*

In een vrijgemaakte markt dient er verhinderd te worden dat projecten inzake milieuvriendelijke energieproductie uit de markt worden geprijsd. Daarom wordt aan de elektriciteitsleveranciers de verplichting opgelegd om een minimum van hun leveringen te betrekken uit enerzijds hernieuwbare energiebronnen en anderzijds warmtekrachtkoppeling. Dit gebeurt door het invoeren van systemen van respectievelijk groenestroom- en wkk-certificaten.

- *Het vastleggen van duidelijke vergunningsvoorwaarden en voldoende locaties voor milieuvriendelijke energieprojecten*

Milieuvriendelijke productie gebeurt meestal decentraal verspreid over het ganse gewest. Hierbij kan het niet de bedoeling zijn om tot een ongeordende wildgroei van installaties te komen. Het Windplan en de kaarten inzake de kwetsbaarheid van het landschap zullen daartoe verder verfijnd worden in functie van nieuwe bestemmingsgebieden of wijzigende wetgeving. Tevens worden er voor de geschikt bevonden overheidslocaties langs autowegen, waterwegen en overheidsgebouwen aanbestedingen uitgeschreven voor het plaatsen van windturbines, waterkrachtcentrales en fotovoltaïsche zonnepanelen. De minister wil met dit laatste in 2002 uitvoering geven aan de voorbeeldfunctie van de overheid.

- *Het bevorderen van de milieuvriendelijke investeringen*

Sinds enige tijd kan men duidelijk vaststellen dat de bevolking klaar is om de weg van hernieuwbare energieën te bewandelen. Dit blijkt uit het stijgend aantal aanvragen voor pv-subsidies. De interesse en bereidheid om dergelijke installaties te plaatsen, is dus sterk stijgende. Om aan de interesse bij de bevolking tegemoet te komen, wordt het subsidie-budget voor de plaatsing van systemen op woningen op basis van fotovoltaïsche zonne-energie in 2002 verdubbeld ten opzichte van het krediet 2001 tot het niveau van 40 miljoen frank of 992.000 euro.

- *Het realiseren van correcte en sociaal aanvaardbare energieprijzen*

De door Europa opgelegde vrijmaking van de energiemarkten wordt in Vlaanderen geregeld via het Elektriciteits- en Aardgasdecreet. Het lange termijndenken gaat hier hand in hand met economische, sociale en ecologische accenten. De strikte scheiding tussen het beheer van het distributienet enerzijds, en zuiver commerciële handelsactiviteiten anderzijds, wordt hiermee een feit. In 2002 dienen er nog een aantal uitvoeringsbesluiten effectief te worden geïmplementeerd en opgelegd.

De vrije keuze van elektriciteitsleverancier wordt geleidelijk uitgebreid naar kleinere verbruikers. Halfweg 2003 zal de markt volledig vrij zijn. Aan de distributienetbeheerders werd de verplichting opgelegd om vanaf 1 januari 2002 aan elk gezin 100 kilowattuur, vermeerderd met 100 kilowattuur per gezinslid, gratis elektriciteit te leveren, wat overeenstemt met een voordeel van ongeveer 3.000 frank voor een doorsnee gezin met 2 kinderen.

- *Operationalisering van de VREG*

Het toezicht op de correcte werking van een vrijgemaakte energiemarkt wordt waargenomen door een onafhankelijke instantie, namelijk de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG). Een belangrijk werkdomain is de strikte scheiding tussen het beheer van het distributienet enerzijds, en de productie en verkoop van elektriciteit en gas anderzijds.

Eén van de belangrijkste prioriteiten in 2002 is het volledig operationaliseren van de VREG. Nog dit najaar zal de VREG worden opgestart. Dit betekent dan ook dat de werkingsmiddelen van de

VREG zullen worden opgetrokken van 27 miljoen frank voor dit jaar, naar 100 miljoen frank in 2002.

De minister stelt dat de beleidsruimte die binnen de begroting én tijdens deze legislatuur wordt toegekend aan het energiebeleid, elk jaar toeneemt. Deze evolutie wordt in sterke mate doorgetrokken naar het komende begrotingsjaar 2002. De middelen die reeds dit jaar verhoogd werden tot 163 miljoen frank, gaan volgend jaar zelfs met 55% omhoog tot 253 miljoen frank.

2.2. Mobiliteit en Openbare Werken

Drie thema's staan centraal : verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid.

2.2.1. Verkeersbeleid

Wat het verkeersbeleid betreft wordt de samenwerking met de organisaties actief op het werkveld op het vlak van verkeersleefbaarheid, verkeerskunde, verkeersopvoeding en verkeersveiligheid aangemoedigd. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde en KOMIMO krijgen meer middelen zodat zij hun actieterrein beter kunnen bezetten, zowel in tijd als in ruimte.

De subsidie aan de VSV stijgt met 10 miljoen frank tot 42,7 (dit is een stijging van 30%) en de subsidie aan KOMIMO stijgt met 3,4 miljoen frank (of 38%) tot 12,4 miljoen frank.

2.2.2. Fietspaden

Op het vlak van investeringen wordt de extra inspanning inzake fietspaden verder doorgetrokken in 2002. De 2 miljard frank die dit jaar ter beschikking was in het Financieringsfonds voor éénmalige investeringen, wordt in 2002 in de gewone begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds ingeschreven bovenop het 1,350 miljard frank voorzien voor fietspaden en schoolomgevingen.

De laatste jaren werden reeds heel wat bijkomende fietsvoorzieningen aangelegd, doch de verhoogde inspanning moet nog worden aangehouden en heel wat bijkomende fietspaden moeten nog worden aangelegd in functie van het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Belangrijk hierbij is dat al deze fietspaden deel uitmaken van netwerken, die samen met de provincies werden uitgetekend. Ook jaagpaden, oude spoorwegzaten en recreatieve fietsroutes kunnen selectief in die netwerken worden opgenomen. Vooral waar ze een alternatief

bieden voor fietsroutes langs drukke of gevaarlijke verkeersaders zullen ze in het fietsbeleid worden ingeschakeld.

Indien we van het strikte minimum uitgaan, voorzien in de objectieve behoeftenanalyse, dan zijn alle prioritaire fietspaden binnen de 5 jaar afgevoerd. Men richt zich echter ook naar de heraanleg van alle bestaande fietsstroken langs de gewestwegen, die in de toekomst zullen worden gescheiden van de weg. Afhankelijk van het type van fietspad (enkele rijrichting aan elke kant of dubbel fietspad aan één zijde), dat ook ingegeven wordt door de mogelijkheden ter plaatse en een effect heeft op de kostprijs, zullen alle fietspaden binnen het fietsroutenetwerk binnen een termijn van maximaal 10 jaar worden aangelegd.

Het scheiden van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer is een belangrijke voorwaarde voor de verhoging van de verkeersveiligheid ten aanzien van de zwakke weggebruiker.

De gedeelde verantwoordelijkheid van de overheid – die de mogelijkheid tot veilig fietsvervoer creëert – en de gebruiker zelf – die zijn rijgedrag moet aanpassen om zijn eigen veiligheid en deze van de andere weggebruikers maximaal te garanderen – is de enige manier om het aantal verkeersdoden drastisch te verminderen. Verkeersgedrag ligt immers aan de basis van zowat drievierde van alle verkeersongevallen.

De eerste gedachte van de minister gaat hierbij uit naar het verhogen van de zichtbaarheid. De term "zien en gezien worden" is nog nooit zo actueel geweest en is in deze periode van het jaar zeker geen thema dat over het hoofd mag gezien worden.

Er wordt reeds geruime tijd gehamerd op het belang om de dodehoekspiegel/camera verplicht te maken, doch binnen de Vlaamse bevoegdheden kan die levensreddende maatregel niet worden ingevoerd.

Wat de minister zelf wel kan, zal hij niet nalaten om te realiseren. Hij denkt hierbij aan de aanleg of herinrichting van kruispunten waarbij een maximale overzichtelijkheid wordt bekomen.

Echter, maatregelen genomen door de overheid alleen volstaan niet. Elke weggebruiker, dus ook de zachte weggebruiker, moet zijn verantwoordelijkheid opnemen. Al te vaak ziet men voetgangers oversteken aan verkeerslichten terwijl het verkeerslicht voor hen op rood staat of merkt men nog net op tijd een fietser die langs de weg rijdt

zonder de noodzakelijke verlichting. Verkeersopvoeding is daarom uiterst belangrijk.

Daarnaast, zal met financiële dwang worden beboet degene die zich niet aan de verkeersregels kan houden en hierdoor een potentieel gevaar vormt voor de andere weggebruikers. Hier zal verder worden geïnvesteerd door de bijkomende installatie van onbemande camera's. Dat deze aanpak gedragen wordt door de lokale overheden, wordt bewezen door het hoog aantal aanvragen voor de plaatsing ervan op hun grondgebied.

2.2.3. Missing links

Voor wat de investeringen betreft, zullen, ten laste van het Financieringsfonds voor éénmalige uitgaven, ook de nodige initiatieven worden ontwikkeld voor de aanleg van de 'Missing Links'. Per provincie zal de meest dringende en noodzakelijke infrastructuurinvestering worden aangevat.

Voor Limburg betreft het de Noord-Zuid verbinding ; in Vlaams-Brabant wordt het de uitbouw van een GEN-netwerk ; in Oost-Vlaanderen wordt het de ombouw van de R4 Oost en R4 West ; in West-Vlaanderen zal de N49 worden omgebouwd tot autosnelweg en zal er gezorgd worden voor de ontsluiting van de achterhaven van Zeebrugge ; in Antwerpen heeft de realisatie van het Masterplan prioriteit via een dotatie aan de NV BAM.

2.2.4. Gemeenschappelijk vervoer

Op het vlak van het Gemeenschappelijk Vervoer wordt er gewerkt aan het verhogen van de participatiegraad.

De doelstellingen blijven dezelfde, namelijk :

- de verplaatsingsmogelijkheden van de verschillende bevolkingsgroepen op een verantwoorde manier waarborgen ;
- de bereikbaarheid van de Vlaamse economische knooppunten en poorten waarborgen op een selectieve manier ;
- de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid verbeteren, onafhankelijk van een toename aan mobiliteit.

De maatregelen die in de eerste plaats worden genomen zijn de volgende. Er zal een actief promotiebeleid worden gevoerd bij bedrijven en lokale overheden om hun personeel de kans te geven,

door middel van een derdenbetalerssysteem, in te stappen op het aanbod van De Lijn. Iedereen heeft baat bij een massale overstap op het openbaar vervoer voor het forenzenvervoer. Bedrijven zien op dit ogenblik immers lijdzaam toe hoe hun personeel, voor en na, maar ook tijdens de betaalde activiteit, tijd verspillen in de file.

Het aanbod wordt verder uitgebreid volgens het principe van de basismobiliteit, met een verhoging van 750 miljoen frank bovenop de 850 miljoen die was voorzien in 2001. Hiermee wordt naast de volbrenging van een loutere vervoerbehoefte ook aan een sociale behoefte voldaan ten aanzien van dat deel van de bevolking dat niet over eigen vervoer beschikt. Via de basismobiliteit kan men in heel Vlaanderen juist die personen de kans geven om zich te verplaatsen en deel te nemen aan het maatschappelijk leven.

Voor de kostprijs moet men het openbaar vervoer geen schuine blik toewerpen, want de harmonisatie en verlaging van de tarieven wordt verder uitgebreid. Bepaalde doelgroepen worden aangesproken met drempelverlagende tarieven.

Het verlossen van een aantal 65-plussers uit hun vervoerisolement en het hieruit volgende effectieve gebruik van de bus en tram door die groep, maakte het openbaar vervoer minder een randverschijnsel. Min-12-jarigen kunnen gratis leren wat het openbaar vervoer hen kan bieden. In de toekomst zal een bus hen niet meer onbekend, of 'onbemand' zijn. Voor 12 tot 25-jarigen is er een beperkte kostprijs, doch hiermee hebben zij een vrijheid bekomen die het hen mogelijk maakt heel Vlaanderen te ontdekken. De verlaging van het tarief voor navolgende abonnementen binnen eenzelfde gezin reikt bijkomend een hand naar grote gezinnen.

Op 1 juli 2002 zal het 25-plus abonnement worden ingevoerd, dat net zoals de Buzzy-pas voor jongeren geldig zal zijn op het volledig net van De Lijn. De hervorming en de vereenvoudiging van de abonnementen zal hiermee, zoals omschreven in het regeerakkoord, volledig zijn afgerond.

Bovendien wordt het principe van derdenbetalerssysteem uitgebreid tot alle leeftijdscategorieën, waarin gemeenten en bedrijven kunnen inschrijven.

Op die manier leidt het tarievenbeleid tot een dominogewijze openbaring van deze vervoersvorm bij de hele bevolking.

Ook de convenants zijn succesvol daar deze werkwijze een dubbel engagement van de gemeenten en het Vlaams Gewest bewerkstelligt. De kredieten worden ook hier verhoogd met 385 miljoen frank. De verhoging is niet onmiddellijk uit de begroting op te maken, daar er ook convenantenprojecten werden overgeheveld naar de basisdotatie. Het gaat om die projecten die reeds minimum 2 jaar lopen en tweemaal een goede evaluatie kregen.

Voor 2002 wordt de invoering van een nieuwe module 15 voorzien, namelijk voor de subsidiëring van flankerende maatregelen, ter ondersteuning van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Volgende maatregelen kunnen via deze module worden gesubsidiëerd :

- activiteiten of projecten, die als doel hebben de publieke betrokkenheid bij het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en het gemeentelijk mobiliteitsplan te verhogen ;
- activiteiten of projecten die als doel hebben een duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren ;
- activiteiten die als doel hebben een duurzaam parkeerbeleid te voeren en die het stand-still principe handhaven ;
- activiteiten die een planmatige aanpak ondersteunen van de mobiliteitseffecten, veroorzaakt door mobiliteitsgenerende actoren (bijv. vervoerplannen,...).

Hiervoor wordt een budgetverhoging van 20 miljoen frank ingeschreven bovenop de 25 miljoen in 2001 (dus een stijging met 80%).

Vanaf september 2001 wordt een eerste fase van het leerlingenvervoer georganiseerd door De Lijn. Vanaf de begroting 2002 worden de nodige kredieten ingeschreven in het programma van het Gemeenschappelijk vervoer.

In de tweede fase zal de overname van de bussen van het gemeenschapsonderwijs door de VVM worden uitgewerkt.

Eens het leerlingenvervoer volledig is overgenomen, zullen rationalisaties ontstaan op het vlak van bijzondere en geregelde vervoersvormen en op het vlak van netoverschrijdend leerlingenvervoer. Pilotprojecten in dat verband zijn voorzien en zullen gefinancierd worden met de minderkosten ten gevolge van gerealiseerde synergieën.

2.2.5. Waterwegen en Havens

Wat de waterwegen en de havens betreft is een eerste strategische doelstelling een veilige en performante dienstverlening voor schepen naar de Vlaamse zeehavens realiseren tegen een competitieve prijs.

De verruiming en het onderhoud van de maritieme toegangswegen tot onze Vlaamse zeehavens is en blijft één van de belangrijke opgaven voor het Vlaams Gewest.

De uitgevoerde verruimingsbaggerwerken geven aanleiding tot verhoogde onderhoudsbaggerwerken. Het lopende verdiepingsprogramma bevat nog de ruiming van de resterende wrakken, ook in het mondingsgebied. Dit vergt nog een aanzienlijke inspanning. Daarmee wordt een belangrijke meerwaarde voor het economisch potentieel gerealiseerd.

De kredieten voor de uitvoering van het havendecreet worden in eerste instantie verhoogd zoals voorzien in de meerjarenbegroting. Op de budgettaire verschuivingen ingevolge de nieuwe subsidie-regeling voor haveninvesteringen, die sinds 30 augustus 2001 van kracht is, en de gefaseerde invoering van de zogenaamde decreetskosten, wordt in deze begroting eveneens geanticipeerd.

Een aantal projecten is niet binnen de voorziene timing realiseerbaar ingevolge complicaties, ondermeer op het juridische vlak. Met de complexe budgettaire gevolgen hiervan tracht deze begroting maximaal rekening te houden. Indien deze investeringsprojecten kunnen gerealiseerd worden in 2002, zullen zij onder meer worden uitgevoerd met kredieten vanuit het Financieringsfonds voor éénmalige investeringen.

De effectieve verdeling van het Financieringsfonds voor éénmalige investeringen zal evenwel pas bij de aangepaste begroting 2002 worden ingediend, doch de reservering van de effectief benodigde kredieten voor de waterwegen is voor 100% gewaarborgd.

De verhoogde inspanningen op het vlak van veiligheid ten overstaan van overstromingsrisico's worden volledig op peil gehouden.

Het verzekeren van een economisch en aanvaardbaar veiligheidsniveau en de wijze waarop het veiligheidsniveau wordt gecreëerd zal, daar waar mogelijk, uitgaan van het integraal waterbeheer. Waar mogelijk zal overgegaan worden tot het inrichten

van gecontroleerde overstromingsgebieden, zal getracht worden terug ruimte te geven aan de rivieren in plaats van de rivieren terug te dringen tussen hoge dijken.

Tevens zal onderzocht worden op welke wijze kleinschalige waterkrachtcentrales voor het opwekken van groene energie kunnen ingeplant worden ter hoogte van bestaande sluizen en stuwen.

3. Conclusie

Als conclusie kan gesteld worden dat de begroting van Openbare Werken de voorbije jaren een serieuze opmars heeft gekend. Hierdoor bevinden de kredieten voor Openbare Werken zich op dit ogenblik op een substantieel hoger peil dan bij het begin van de legislatuur en dit op een structurele wijze.

Als men de begroting 1998 als referentiebasis neemt, dan zijn de beschikbare kredieten in 2002, inclusief de voorbestemde 3,5 miljard frank vanuit het Financieringsfonds voor éénmalige investeringen, meer dan 20 miljard hoger. Dit betekent een stijging van maar liefst 44%.

Cumulatief betekent dit dat er de voorbije 3 jaren reeds 27,3 miljard frank extra is besteed. Eind 2002 zal dit opgelopen zijn tot 47,6 miljard frank.

In de veronderstelling dat de huidige kredieten worden doorgetrokken, zonder verdere aangroei, betekent dit nog dat gedurende deze legislatuur meer dan 70 miljard frank extra ter beschikking zal gesteld zijn voor Openbare Werken.

De minister wil niet beweren dat hiermee alle problemen van de baan zijn, zeker niet, maar deze extra versnelling draagt toch verder bij tot de realisatie van de ambitieuze doelstellingen die deze regering zichzelf voor ogen heeft gesteld bij haar aantreden.

II. ALGEMENE BESPREKING

1. Algemene bedenkingen omtrent de begroting 2002 en de beleidsbrieven

De heer Carl Decaluwe brengt de laatste Septemberverklaring van deze regering in herinnering. Daarin wordt mobiliteit erkend als een belangrijk probleem. Twee nieuwe elementen worden naar voren geschoven : de keuze van één infrastructuur-

project per provincie en de aandacht voor het mobiliteitseffect van thuis- en telewerk.

Hetzelfde lid analyseert de toelichting van de minister en stelt dat deze beduidend korter was dan de voorbije jaren. De gedrukte versie beslaat slechts 21 bladzijden, waarvan er dan nog 5 het verleden behandelen. Het is hem voorts opgevallen dat uitzonderlijk veel bladzijden (een vijftal) aan energie worden gewijd. Voor mobiliteit en verkeer bleven er zes over. De heer Decaluwe constateert een wanverhouding met de verdeling tussen de begrotingsposten.

De heer Carl Decaluwe vraagt aandacht voor de bijzondere rekenkunde die de minister hanteert. Het is duidelijk dat voor de minister berekeningen ten dienste staan van de communicatie. Waarom neemt hij bijvoorbeeld het begrotingsjaar 1998 als referentiepunt ? Dat valt niet sluitend te verantwoorden. Er zijn net zo goed argumenten voor andere jaren. Maar hij meent te weten waarom de minister die keuze maakt : zo kan hij aantonen dat de beschikbare kredieten met 20 miljard frank zijn toegenomen, inclusief de 5 miljard frank van het Financieringsfonds voor éénmalige investeringen. De heer Carl Decaluwe vraagt in dat verband of de laatstgenoemde middelen recurrent zijn. Zullen zij ook in toekomstige begrotingen terugkeren ? De minister verklaarde in zijn toelichting ook dat de toename van de kredieten voor openbare werken over de hele regeerperiode gezien 70 miljard frank bedraagt. Maar ook dat bedrag is te danken aan de keuze voor 1998 als vergelijkingsbasis. Andere jaren zouden andere getallen opleveren. En wat verstaat de minister onder het begrip "openbare werken" ?

De heer Carl Decaluwe meent een tweespalt te bespeuren binnen de meerderheid, tussen de VLD enerzijds en sp-a en Agalev anderzijds. De minister mikte de voorbije jaren daarom op een tweesporenbeleid : investeringen in het openbaar vervoer én in infrastructuur. In 2000 kwam echter maar een spoor aan bod, namelijk het eerste. Op zich heeft de heer Carl Decaluwe niets tegen grote investeringen in gemeenschappelijk vervoer, maar het evenwicht met het onderhoud van het wegennet raakte wel zoek. Hij verwijst in dat verband naar het rapport- Helleven. In de begroting 2001 werd dat gedeeltelijk goedge maakt, maar in de voorliggende begroting 2002 wordt opnieuw slechts één van de twee sporen spectaculair versneld.

De vergelijking van de algemene verdeling van de beleidskredieten in deze en de vorige begroting leert bijvoorbeeld dat Wegen en Water met slechts

1,13 procent stegen, terwijl de kredieten van het openbaar vervoer met 23 procent stegen. In feite gingen de kredieten voor Wegen en Water er zelfs op achteruit, als men de bouwindex in rekening brengt. De tabellen in de algemene toelichting op de pagina's 47 en 51 spreken wat dat betreft boekdelen : terwijl de beleidskredieten voor openbaar vervoer stijgen met 22,76 procent, dalen die voor Water en Wegen met 2,54 procent. Voor de betalingskredieten is de discrepantie nog groter : de toename bij openbaar vervoer loopt op tot 24 procent, de daling bij Water en Wegen bedraagt niet minder dan 25 procent.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar een aantal vragen die de CD&V-fractie vorig jaar heeft gesteld en waarop tot op vandaag geen antwoord gekomen is. Bij de beleids- en ordonnanceringskredieten kan men vaststellen dat de beleidskredieten voor de wegen met meer dan één procent vooruit gaan terwijl de betalingskredieten met 25 procent achteruitgaan. Hij vraagt zich af hoe het ene met het andere te combineren is. Hij geeft wel toe dat deze problematiek in het geheel van de begroting beter aangepakt werd dan vorig jaar.

De spreker verwijst naar het Rekenhof dat op bladzijde 24 van zijn verslag stelt dat er nog niet veel gebeurd is op het vlak van alternatieve financiering. Hij vraagt zich af hoe lang men het verhaal van de PPS nog zal voorstellen als een middel om allerlei problemen op te lossen. Hij citeert : de overheid heeft het geld niet om belangrijke werken en onderhoudsactiviteiten op haar eentje te financieren. Daarom moet men streven naar vormen van PPS. Hij vraagt zich af hoever men daarmee staat.

De heer Carl Decaluwe vindt het moeilijk om een verband te vinden tussen de beleidsbrief – waarin weinig nieuwe zaken worden aangekondigd – en de begroting. Hij gaat akkoord met de grote lijnen, maar weet niet hoe deze begroting goedgekeurd kan worden als de Vlaamse regering nog geen definitief mobiliteitsplan heeft voorgesteld.

De heer Johan Malcorps onderstreept dat er op het vlak van openbare werken en mobiliteit belangrijke bijkomende investeringen worden gerealiseerd tijdens deze regeerperiode. Tegen het einde van deze legislatuur zal er voor 70 miljard frank meer geïnvesteerd worden. Tijdens de voorbije jaren kwam er 27,3 miljard frank extra bij. Met 2002 erbij gaat het om 47,6 miljard frank extra. Tijdens de vorige legislatuur kwam er slechts 30 tot 35 miljard bij.

In 1999, 2000 en 2001 kwam er 10 miljard frank bij voor De Lijn. Deze middelen werden ingezet in het kader van tariefafspraken en basismobiliteit. Er moeten echter bijkomende inspanningen gedaan worden voor een structurele verhoging van het aanbod. Voor haveninfrastructuur en waterbeheer kwam er de afgelopen drie jaar 12 miljard frank bij. Voor wegenonderhoud werd 3 miljard frank extra uitgetrokken en voor fietspaden en doortochten 6 miljard frank. Voor 2002 komt er 3,5 miljard frank uit het fonds voor eenmalige investeringen. Hoelang zal er echter nog uit dit fonds kunnen geput worden, gezien de huidige recessie ?

Een belangrijke vraag is of men deze manier van werken kan volhouden. Zo stelt men bijvoorbeeld voor om elk jaar een verhoging van 2 tot 3 miljard frank te realiseren, zodat men binnen tien jaar een extra uitgave van 100 miljard frank kan realiseren voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, bovenop de gewone begroting.

In dat verband rijst ook de vraag naar de relatie met de PPS-financiering. In het regeerakkoord en de vorige verklaring over de begroting heeft men altijd gesteld dat men veel verwacht van de privé-sector. Een groot deel van de extra-inspanningen gebeurt door middel van PPS. Daarover bestaat nog heel wat onduidelijkheid, behalve dan over het project in Antwerpen. Gaat men voor de verschillende masterplannen telkens met hetzelfde PPS-systeem werken om een aantal extra zaken te financieren ? Anders dreigt er een onevenwicht. In het Masterplan Antwerpen, dat ongeveer 58 miljard frank bedraagt, gaat een groot deel gefinancierd worden door middel van tolheffing, uiteraard als Europa geen bezwaren heeft. Als die beslissing genomen wordt, betekent dat dat een groot deel van de investeringen in en rond Antwerpen betaald worden door de privé-sector (burgers, transportfirma's en dergelijke). Op de laatste bijeenkomst van de staten-generaal wordt gesteld dat er extra investeringen nodig zijn.

De heer Robert Voorhamme stelt dat deze regering veel gedaan heeft, maar nog veel moet doen. Het groeiritme van de begroting voor openbare werken is krap, met name 2 procent wat structureel te weinig is, gelet op de behoeften. Bepaalde investeringen worden niet zo snel uitgevoerd als men had kunnen voorspellen wat enige ademruimte bieden voor de begroting. Hij hoopt dat men er niet blijft op rekenen dat men stelselmatig tegenslagen heeft die voor financiële ruimte zorgen.

De heer Jan Loones vindt de beleidsbrief extra belangrijk omdat de regeerperiode halfweg is. Het

moment is gekomen om te evalueren of de grote ambities werden waargemaakt. Hij stelt in dat verband vast dat het besluit van de beleidsbrief twijfels laat zien. Niet alleen zijn er onvoldoende middelen om alles te realiseren, maar bovendien zijn sommige ambities moeilijk te verwerkelijken omdat de bevoegdheden deels elders liggen. Soms is dat bij een ander minister van de Vlaamse regering, bijvoorbeeld inzake bereikbaarheid, waar ook ruimtelijke ordening meespeelt, soms bij een federaal minister, zoals voor de verkeersveiligheid. Om alle doelstellingen te kunnen bereiken, moet de minister een volwaardig regisseur zijn, geeft hij zelf toe. De eigen goede wil alleen volstaat niet.

Hetzelfde lid meent dat het jaar 2001 cruciaal is. Vele plannen uit de vorige beleidsbrieven hadden immers een einddatum in de loop van dit jaar. Vaak zijn ze echter – en deze keer zonder datum – heropgenomen in de nieuwe beleidsbrief. De heer Jan Loones geeft de volgende voorbeelden : de regeling van het netmanagement voor het personenverkeer, investeringen in de interne veiligheid van het openbaar vervoer, software voor pavement management, structureel onderhoud van de waterwegen, de invoering van verkeersbegeleiding (river information system) in de binnenvaart, de oprichting van een volwaardig Vlaams verkeerscentrum, de versnelde invoering van nieuwe voertuigtechnologie, de uitgave van een vademecum fietsvoorzieningen, een omvattend ontsnipperingsplan voor de Vlaamse gewestwegen en een bermbeheersplan voor alle hoofdwegen. De komende maanden zijn dus van uiterst groot belang voor de geloofwaardigheid van de minister. Of dient een herschikking van de oorspronkelijke ambities zich definitief aan ?

En dan is er nog het beloofde overleg met de federale overheid over fiscale maatregelen. Het enige wat tot nu toe is bereikt, is de terugbetaling van 6 frank per kilometer voor andere vervoersmodi. Dat is te weinig. Ook binnen Vlaanderen is er nog onvoldoende samenwerking en wisselwerking. Hoe staat het met het Vlaams Overleg Verkeer ? De scheepvaartregeling moet dringend een Vlaamse bevoegdheid worden. Het Vlaams Gewest realiseerde al een grotere beschikbaarheid, maar de federale overheid houdt alles tegen. Tot slot vraagt de heer Jan Loones nog aandacht voor zeeverende duinen, de sanering van kampeerterreinen en het luchthavendossier.

Op de vraag van de heer Jan Loones over de zeeverende duinen antwoordt *de minister* dat er daarvoor ieder jaar een bedrag van 50 miljoen frank beschikbaar is.

De heer Carl Decaluwe merkt op dat heel wat paragrafen uit de beleidsbrief letterlijk overgenomen zijn in het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen en omgekeerd. Blijkbaar is er heel wat knip- en plakwerk gebeurd. De vijf beleidsdoelstellingen, inclusief de te hanteren principes, van het ontwerp-Mobiliteitsplan worden herhaald in de beleidsbrief. Het is een eigenaardige manier van werken om een plan van de administratie politiek te vertalen in de beleidsbrief. Minister Stevaert stelt dat het tegenovergestelde bijzonder erg zou zijn. Continuïteit is immers essentieel voor een mobiliteitsplan. De heer Carl Decaluwe repliceert dat het parlement nog geen uitspraken heeft gedaan over het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen. De procedure is nog volop aan de gang.

De kritische succesfactor 1 uit de beleidsbrief betreft het beheersen van de mobiliteitsvraag. Er is sprake van een groot actieplan om het thuiswerken en telewerken krachtig te ondersteunen in overleg met de federale regering. De heer Carl Decaluwe gelooft niet dat er terzake concrete maatregelen getroffen zullen worden. Men zou een daling van het autoverkeer op de filegevoelige uren met 20 procent willen realiseren.

Volgens een aantal studies van Febiac moeten die cijfers sterk genuanceerd worden. Febiac voorspelt dat het autopen德尔verkeer tegen 2020 zelf dalen met 8,9 procent als het telewerk geoptimaliseerd zou worden. De vraag is wanneer het aantal telewerkers effectief uitgebreid gaat worden in de lopende proefprojecten, zodat de doelstelling geconcretiseerd kan worden.

Wat betreft de kritische succesfactor 2, met name het beheren van het vervoersaanbod, staat in de beleidsbrief dat een van de stappen erin bestaat om knooppuntkarakteristieken uit te werken tegen januari 2001. Vermoedelijk bedoelt men januari 2002. De vraag is of er al een ontwerp van afbakening van de vervoersgebieden bestaat en of dat gebeurt in overleg met de gemeenten. Dat laatste is van cruciaal belang.

De heer Carl Decaluwe stelt voorts de vraag of het totaalplan fiets ter informatie of voor advies voorgelegd wordt aan het parlement. Ook merkt hij op dat in de beleidsbrief GEN en Brabant-Brusselnet door elkaar gebruikt worden. Nochtans verschillen beide plannen fundamenteel van elkaar, tenzij ze ondertussen geïntegreerd zijn. Hij vraagt of dat het geval is.

In het kader van het GEN stelt men dat een van de belangrijke elementen om de doorstroming te be-

vorderen de verkeerslichtenbeïnvloeding is. Uit een studie van een verkeersdeskundig bureau uit Leuven blijkt evenwel dat de Vlaamse regering een half miljard frank besteedt aan verkeersbeïnvloeding, maar dat de totale tijdswinst gemiddeld slechts een seconde bedraagt. De heer Carl Decaluwe vraagt of de minister die cijfers kan bevestigen. Wat is de concrete vooruitgang van de investeringen ?

Voorts stelt de heer Carl Decaluwe dat er nog heel wat aanpassingen nodig zijn om te voldoen aan de inrichtingsprincipes uit het RSV (pagina 29 van de beleidsbrief). Volgens de heer Carl Decaluwe gaat het om de aanpassingen van de inrichting van de wegen volgens de categorisering zoals die in het RSV werd opgenomen. Het gaat niet alleen om de hoofdwegen, maar om alle gewestwegen. De vraag is welke middelen daarvoor gebruikt worden en of alle gewestwegen opgenomen zijn. Voor het budgettaire aspect is dat enorm belangrijk.

Op pagina 29 van de beleidsbrief staat eveneens dat de achterstand in structureel onderhoud 14 miljard frank bedraagt en dat een jaarlijks onderhoudsbudget van 3,3 miljard frank nodig is voor de instandhouding van het patrimonium. Verder staat er evenwel dat door de toegenomen onderhoudsbudgetten de achteruitgang van het wegnnet gestopt is en dat van de autosnelwegen verbeterd is. De vraag is of het ene niet tegengesteld is aan het andere. Structureel onderhoud is een essentieel element van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF).

De heer Carl Decaluwe merkt op dat de kredieten van dat fonds in 2001 568.943 euro en in 2002 543.475 euro bedragen. Dat is dus een vermindering van 25.468 euro of ongeveer 1 miljard frank. Klopt die analyse ?

Ook wordt in de beleidsbrief nog eens gewezen op de structurele achterstand inzake onderhoud van de waterwegen. In de begroting staat nogmaals dat er onvoldoende middelen zijn om de structurele achterstand weg te werken. In het najaar van 2002 komt er een concreet budgettair plan voor het onderhoud van de waterwegen. Is dat geïmplementeerd in de begroting ?

Voorwaarde voor een minimale dienstverlening op de centrale assen in het waterwegennetwerk is dat er voldoende personeel beschikbaar is. Spreker vraagt of dat het geval is. De heer Carl Decaluwe wil voorts weten of er een timing en een plan bestaan in verband met kritische succesfactor 3 : het optimaal gebruik van de infrastructuur.

Hetzelfde lid vraagt wat wordt bedoeld met de ruimere procedurele mogelijkheden van het mobiliteitsconvenant (pagina 44).

De heer Carl Decaluwe wil weten hoe het zit met het zogenaamde globaal ontsnipperingsplan voor de Vlaamse gewestwegen (pagina 47). Wat wordt er precies bedoeld met "ontsnipperingsplan" ?

Het uitvoeringsplan MORA wordt verschoven naar 2002 : wat is de stand van zaken ? Hoeveel middelen worden ervoor uitgetrokken ?

Dezelfde spreker heeft ten slotte nog enkele vragen bij kritische succesfactor 10 : wat is de stand van zaken in PPS ? Kan het mobiliteitsGIS vlot toegankelijk gemaakt worden voor de politiek verantwoordelijken ? Werden de voorgestelde initiatieven voor 2001 met betrekking tot verkeers- en mobiliteitsinformatie in het secundair en basisonderwijs reeds gerealiseerd ?

De heer Carl Decaluwe hoopt dat het de laatste keer zal geweest zijn dat een minister zich er bij de toelichting van de programma's vanaf maakt met de opmerking dat hij over onvoldoende middelen beschikt om iets aan een probleem te doen. Er moeten duidelijke prioriteiten worden bepaald, zodat de veiligheid optimaal kan worden gegarandeerd.

De heer Jan Loones sluit zich aan bij de vragen van de heer Decaluwe. Heel wat projecten worden steeds weer uitgesteld maar uitstel mag niet leiden tot afstel. Spreker begrijpt niet wat de minister in het kader van het wegenbeheer bedoelt met een ontsnipperingsplan. Is het de bedoeling dat het gewest voor begeleiding zorgt bij de liquidatie van wegen ?

De minister antwoordt dat het ontsnipperingsplan wordt uitgewerkt in samenwerking met minister Dua. Het gaat om een oversteekbeleid, onder meer via ondertunneling en de aanleg van bruggen. In dit kader kunnen bijvoorbeeld ook parkings worden afgebroken.

In de toelichting verwijst de minister naar een globaal ontsnipperingsplan : *de heer Jan Loones* vraagt of het inderdaad de bedoeling is dat er een globaal plan tot stand wordt gebracht ; of zal er geval per geval gewerkt worden, naar aanleiding van concrete problemen ?

De minister repliceert dat de belangrijkste knelpunten geïnventariseerd worden. Soms kan snel worden ingegrepen maar in andere gevallen moet

met het probleem rekening worden gehouden zodra de infrastructuur heraangelegd wordt. Steeds moet gestreefd worden naar een voldoende maatschappelijk draagvlak.

Op de vraag hoeveel vat de overheid in het algemeen en de Vlaamse overheid in het bijzonder heeft op de ontwikkeling van telewerken, antwoordt de minister dat het hier gaat om een maatschappelijke evolutie die de steun van de Vlaamse regering verdient. Hij maakt de vergelijking met andere maatschappelijke evoluties zoals de mobiliteit inzake woningen, die men wil bevorderen via de verlaging van de registratierechten. Hij zegt dat er nu overleg aan de gang is met de gemeenten over de vervoersgebieden.

De heer Carl Decaluwe wijst erop dat zolang de vervoersgebieden niet bepaald zijn, het netmanagement niet operationeel kan worden. Voor aangepast openbaar vervoer naar industrieterreinen is steeds verwezen naar netmanagement. Daarom moeten de vervoersgebieden zo spoedig mogelijk afgebakend worden.

De minister bevestigt dat beide inderdaad verbonden zijn en hoopt in de loop van volgend jaar ermee klaar te zijn. De resultaten van de bevraging, die tegen het einde van het jaar bekend zullen zijn, kunnen de timing nog beïnvloeden.

Experts zouden berekend hebben dat verkeersbeïnvloeding een seconde tijdswinst oplevert. De minister neemt aan dat deze berekeningen gebeurd zijn bij het begin van het project. Nu de kinderziekten van het project voorbij zijn, zijn de resultaten veel beter. Hij onderlijnt dat de verwachtingen over telematica soms moeten getemperd worden. Het is niet altijd even eenvoudig om telematica te implementeren.

Het GEN wordt verward met het Brussel-Brabantnet (BB-net) en omgekeerd. Er is reeds een akkoord over het GEN, maar een BB-net is het streefdoel. In het kader van de strategische projecten is het de bedoeling om voor Vlaams-Brabant en onder leiding van de provinciegouverneur het BB-net uit te werken.

2. Problematiek van verkeersveiligheid : fietspaden – doortochten – schoolomgeving

In verband met het verkeersbeleid dringt *de heer Decaluwe* aan op een evaluatie van de werking van KOMIMO en de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (VSV).

de minister laat een bijlage

Wat de vraag om verduidelijking omtrent de verhoging van de middelen van KOMIMO en de VSV betreft, en het verzoek tot evaluatie, laat de minister documenten die de voorbije activiteiten van deze instanties aantonen, overmaken aan het Commissiesecretariaat. Deze documenten worden ter inzage bij het Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement gelegd. De minister vermeldt ook dat de verhoging van de middelen het gevolg is van twee resoluties van het Vlaams Parlement.

De minister laat een bijlage hierover voegen bij het verslag (Bijlage 9 : Verkeersbeleid)

Een tweede element in de algemene toelichting is de problematiek van de fietspaden. De CD&V-fractie is het ermee eens dat extra inspanningen noodzakelijk zijn, maar maakt de vergelijking met de vorige begroting. Toen was er twee miljard frank extra uitgetrokken. Toen werd opgemerkt, en dat argument is ook terug te vinden in de beleidsbrief, dat het ondanks die extra inspanning nog minstens tien jaar zou duren om de prioritaire fietspaden aan te leggen. Nu is er op deze begrotingspost een stabilisering opgetreden, want de extra middelen zijn nu structureel geworden, maar toch meent de minister dat men hetzelfde aantal fietspaden zal kunnen realiseren in een periode van vijf jaar. De heer Carl Decaluwe vraagt zich af wat de logica daarvan is. CD&V is het ermee eens dat men moet proberen om de fietsen en het gemotoriseerd verkeer te scheiden, maar wijst op de belangrijke budgettaire gevolgen van dergelijke ingrepen, die onder meer het gevolg zijn van de noodzakelijke onteigeningen. Hij wil graag weten hoe de begroting rekening houdt met die meerkosten.

En hoe zit het met de extra fietspaden : hoeveel zijn er intussen al aangelegd ? Komt de totale lengte van 670 kilometer fietspaden overeen met de behoeften van de provinciale fietsroutenetwerken ? Het parlementslid meent dat er te weinig middelen zijn om 670 kilometer fietspad te realiseren.

De minister antwoordt dat er recent provinciale fietsroutenetwerken werden uitgewerkt. Deze worden als basis gebruikt voor het opstellen van de meerjarenbegroting. De fietsroutes lopen voor een deel langs de gewestwegen. In dit kader is nagegaan waar er nog helemaal geen fietspaden liggen of waar enkel een betonstrook langs de gewestweg als fietspad dient ; in het totaal gaat het om ongeveer 1.600 kilometer. Als er rekening gehouden wordt met de prijs van 20 miljoen frank per kilometer, onteigeningen inbegrepen, dan zal het 8 jaar

duren voordat deze fietspaden aangelegd zijn. Dit is een zeer ruwe schatting, aangezien de onteigeningskosten sterk kunnen variëren. Een en ander kan niet vooraf bepaald worden, omdat het onteigeningsplan pas opgesteld wordt naar aanleiding van het ontwerp van het fietspad.

De administratie werkt met een behoefteanalyse voor de kleinere projecten zoals fietspaden, doortochten en zwarte punten ; het gaat vooral om investeringen in secundaire wegen. Voor de grotere projecten, die betrekking hebben op hoofdwegen en primaire wegen, wordt het RSV als kader genomen. Als in het parlement een consensus wordt gevonden dat andere projecten belangrijker zijn dan de infrastructuurwerken die voor prioritaire uitvoering naar voren werden geschoven, dan kan daar rekening mee gehouden worden.

Op de opmerking over het feit dat het Rekenhof niet akkoord gaat met de financiële middelen voor bepaalde fietspaden, antwoordt minister Stevaert dat er een nieuw subsidiesysteem werd ingevoerd voor de fietspaden. De middelen moeten daarom anders worden bekeken.

Wat verkeersveiligheid betreft, stelt *de heer Johan Malcorps* vast dat een belangrijke inspanning is geleverd op het vlak van fietspaden, doortochten en schoolomgeving : van bijna 33,5 miljoen euro naar meer dan 83 miljoen euro. Hij kan evenwel moeilijk beoordelen op welk van de drie terreinen nu de meeste inspanningen gedaan zijn. Via welke modules wordt er vooral gewerkt : module 12 en 13, module 3 of module 10 ? Waar wordt het accent op gelegd ? Een bijkomend krediet van het financieringsfonds wordt opgenomen in het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) : 50 miljoen euro. De heer Johan Malcorps vraagt of dit permanent is en of men dit zal kunnen volhouden. Uit de behoefteanalyse blijkt dat nog 670 kilometer nieuwe fietspaden nodig zijn en 155 in de running, meestal via module 13 : 93 via de 80-procentformule, 62 via de 100-procentformule. De heer Johan Malcorps wil het verschil kennen tussen module 12 en module 13 : welke bijkomende verantwoordelijkheden neemt de lokale overheid meer in module 12 ? Is in beide modules zowel een 80- als een 100-procent-subsidieregeling mogelijk ?

De heer Johan Malcorps wil ook graag vernemen hoe de aanleg van fietspaden in de praktijk vordert : hoeveel geld is er effectief uitgegeven, hoeveel kilometer effectief aangelegd ? Kan het hoge investeringsritme aangehouden worden ? De heer Malcorps wijst er op dat er nog grote noden blijven. Zo is in Essen de gewestweg heraangelegd

zonder fietspaden. Vraag is natuurlijk in welke mate de betrokken gemeentebesturen een beroep hebben gedaan op de 80-procentregeling.

Ook telematica acht de heer Johan Malcorps zeer belangrijk om de verkeersveiligheid te verhogen. Welke investeringen worden daar specifiek voor uitgetrokken ? Wat betekenen Tritel en Cimad concreet ? De beleidsnota heeft het over 790 zwarte punten en 727 zwarte zones. Welke vooruitgang wordt er op dat vlak geboekt ?

De dodehoekspiegel is een federaal probleem. Premier Verhofstadt heeft beloofd het voor het eind van dit jaar op Europees niveau te regelen. De heer Johan Malcorps acht een oplossing op korte termijn mogelijk. De Senaat heeft inmiddels het wetsvoorstel van de heer Johan Malcorps hierover goedgekeurd. Dat wordt nu in de Kamer besproken. Vermits Europa de hoogdringendheid aanvaard heeft kan dit kracht van wet krijgen zonder dat er een Europese richtlijn komt. Welke maatregelen zullen hier op Vlaams niveau tegenover geplaatst worden ? De heer Johan Malcorps denkt hierbij aan de inrichting van kruispunten om de zichtbaarheid te verhogen en aan fietssluisen.

De heer Johan Malcorps ontkent niet dat zebrapaden soms een vals gevoel van veiligheid geven. Maar hij wijst er op dat de afschaffing ervan op gewestwegen de mensen het verkeerde signaal geeft als zou de oversteekbaarheid voor de overheid minder belangrijk zijn. Om die oversteekbaarheid te garanderen, pleit de heer Johan Malcorps voor een betere inbedding van de zebrapaden.

De heer Johan Malcorps wil de juiste draagwijdte kennen van de nieuwe module 15. Hij betreurt dat er wat discussie is over de samenhang tussen mobiliteits- en milieuconvenants. In de toekomstige milieuconvenants moeten, met het oog op hun uitbouw tot de duurzaamheidsconvenants, een aantal aspecten rond mobiliteit en energie opgenomen worden. Waarom zou men niet tot een integratie komen ?

Volgens *minister Stevaert* zou elk onderdeel van het beleid aandacht moeten besteden aan milieuaspecten. In principe moet een milieubeleid zichzelf op termijn overbodig maken. De heer Johan Malcorps wijst er op dat, ook op lokaal niveau, een aantal milieudoelstellingen niet gehaald kunnen worden als er niet opgetreden wordt inzake mobiliteit. Anderzijds is de milieubekommernis als dusdanig ook niet in het mobiliteitsconvenant aanwezig en ook dat is jammer. Beide moeten op elkaar worden afgestemd.

Tussen de modules 12 en 13 bestaat er volgens *de minister* slechts een technisch nuanceverschil : in het ene geval is de gemeente bouwheer in een bepaalde zin van het woord en in het andere niet. De minister belooft dat hij de commissie hierover tijdens de volgende vergadering nadere informatie zal verschaffen.

De heer Johan Malcorps meent dat het niet alleen om een technische kwestie gaat. De vraag is of er meer taken naar de gemeenten moeten worden doorgeschoven of niet. *De heer Carl Decaluwe* sluit zich hierbij aan : het is logisch dat gewestwegen binnen de gemeenten onderhouden worden door de gemeente, maar dat zal zorgen voor bijkomende lasten. Hoe zal de minister dit opvangen ? In dit verband moet alleszins een onderscheid gemaakt worden tussen kleine en grotere gemeenten.

Minister Stevaert stelt dat het niet gaat om een doorschuifoperatie ; er worden geen lasten afgeschoven op steden en gemeenten. Binnen de stedelijke gebieden kunnen er gewestwegen blijven functioneren. In Roeselare werd de ring afgebakend en binnen die ring zullen dan de gewestwegen overgedragen worden aan de stad. Dat gebeurt echter niet systematisch. Men weegt af hoe men de opdrachten het best kan verdelen tussen de gemeente en het gewest. Het kerntakendebat zal volgens hem ook leiden tot een discussie over de provinciale wegen.

De heer Carl Decaluwe herinnert aan een parlementaire vraag die hij heeft gesteld over de N328 in Kortrijk. Toen werd geantwoord dat de stad deze weg zelf moest aanleggen. Na de afbakening van de stedelijke gebieden ging het immers niet meer om een gewestweg. Zo werd de indruk gewekt dat het om een lineaire maatregel ging, blijkbaar ten onrechte.

Minister Stevaert argumenteert dat de functie van de andere wegen door de aanleg van een ringweg wordt gewijzigd. Ze hoeven niet langer alle verkeer af te handelen. De overdracht gebeurt op een manier die financieel interessant is voor de steden en gemeenten. Die zijn zelfs vaak vragende partij voor de overdracht van de gewestwegen.

Op de vraag van de heer Johan Malcorps over de modules 12 en 13 antwoordt de minister dat het belangrijkste verschil niet dat is tussen 80 en 100 procent betoelaging, maar wel tussen module 12 en 13. Dat heeft te maken met de bouwheer. In principe worden alleen de fietspaden langs de gewestwegen betoelaagd. Omwille van de omgevingskenmerken is de realisatie van een fietspad in sommige uitzon-

derlijke gevallen alleen mogelijk langs een gemeenteweg. In dat geval is betoelaging wel mogelijk, maar dan gaat het om een gewestfietspad. Men mag dus niet de indruk wekken dat fietspaden langs gemeentewegen kunnen betoelaagd worden. De minister meent overigens dat men niet langs alle gewestwegen fietspaden dient aan te leggen. Soms zijn alternatieve tracés immers interessanter.

Het is de overtuiging van de minister dat het mogelijk is het hoge investeringsritme vol te houden. Er is meer en meer discussie over de taken van de gemeenschappen en de gewesten. Het Financieringsfonds is een goed structureel instrument voor eenmalige investeringen.

De minister ontkent dat het de bedoeling is veel zebrapaden op te heffen. De bestaande zebrapaden moeten zo goed mogelijk aangeduid en uitgerust worden. Er mag echter geen inflatie van zebrapaden zijn. Samen met de regelgeving van voormalig minister Jan Peeters kunnen ze immers leiden tot een subjectief veiligheidsgevoel. Wie een zebrapad oversteekt, geniet in theorie een absolute bescherming, maar de gebruiker zou er moeten vanuit gaan dat hij niet beschermd is.

De minister meent dat het raadzaam is bepaalde milieuaspecten op te nemen in de mobiliteitsconvenanten. Zo kan men namelijk vermijden dat men dezelfde discussie op gemeentelijk niveau twee keer moet voeren. Hij meent dat men er beter aan doet het aspect energie in de milieuconvenant op te nemen. Hij is bereid een bijakte te maken over de duurzaamheidsaspecten van het mobiliteitsbeleid, want tot nog toe was er daarvoor niet veel aandacht.

De heer Johan Malcorps vraagt wat precies bedoeld wordt met de omschrijving van module 15, de nieuwste telg van de mobiliteitsconvenant, als flankerend beleid. Het is onder meer de bedoeling om de betrokkenheid van de burger bij lokale mobiliteitsplannen te verhogen. Er zijn ook al vragen en aanbevelingen van parlementsleden over de betrokkenheid van alle burgers bij provinciale mobiliteitsplanning en het Vlaamse ontwerp-Mobiliteitsplan. Hoe zal de procedure verder verlopen ?

In De Morgen staat dat minister Landuyt 29,3 miljoen frank of 627.823 euro zal investeren om de kusttram toegankelijker en gebruiksvriendelijker te maken, vooral voor blinden en slechtzienden. Deze aspecten zouden in de algemene dienstverlening van alle vervoer van De Lijn moeten voorzien zijn.

De minister weigert geen extra middelen. De heer Johan Malcorps wijst erop dat er met het departement Welzijn afspraken zijn voor bepaalde categorieën reizigers, die niet terechtkunnen op bus of tram. Voor alle andere gebruikers is toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid de bevoegdheid van De Lijn. Een geïntegreerde aanpak is noodzakelijk.

De heer Jan Loones vindt Toerisme een alomvattend beleidsdomein, al geeft hij er dan de voorkeur aan dat men daarvoor een ander budget aanspreekt dan dat van het Kustactieplan. Inmiddels is de kusttram veel meer geworden dan een dienst van het openbaar vervoer. Hij is een volwaardig commercieel product geworden, wat zekere moeilijkheden met zich meebrengt. Tot slot looft het lid minister Landuyt voor zijn realisaties in het dossier van het kustfietspad. Hij bereikte dingen die jarenlang onmogelijk leken, zoals het recreatief medegebruik van bepaalde natuurgebieden.

De minister verstrekt nog volgende gegevens omtrent de begroting : in het meerjarenprogramma 2002-2004 is voor de heraanleg van fietspaden ook gemiddeld 1,4 miljard frank per jaar ingeschreven, in 2002 is dit 1,6 miljard frank. Dit is dus ongeveer de helft van het totaalbedrag voor de aanleg van fietspaden, dat mag oplopen tot 3 miljard frank. 350 miljoen frank wordt in eerste instantie voorbehouden voor de heraanleg van schoolomgevingen. Deze opsplitsing subsidiëring fietspaden/schoolomgevingen wordt niet definitief op voorhand vastgelegd, maar kan bijgesteld worden in functie van de aanvragen die binnenlopen.

Er is dus nog voldoende mogelijkheid om de aanleg van bijkomende fietspaden te subsidiëren volgens de 80/20-regeling. De concrete invulling zal afhangen van het succes van de subsidieregeling bij de gemeentebesturen. Dit jaar zal het voorziene bedrag voor de subsidiëring van fietspaden in elk geval volledig gebruikt worden. Aan de herinrichting van zwarte punten zal over de periode 2002-2004 gemiddeld 1,4 miljard frank per jaar worden uitgegeven, aan de herinrichting van gevaarlijke wegvakken gemiddeld 1 miljard frank.

Heel wat investeringen komen de veiligheid en de zwakke weggebruiker dus ten goede. De minister zal zich overigens inspannen om die bedragen nog verder op te trekken. Hij bevestigt dat de 2 miljard frank waarin in 2001 vanuit het eenmalig Fonds voorzien was voor de subsidiëring van fietspaden, nu op recurrente basis opgenomen is in de begroting voor de administratie Wegen en Verkeer. De

minister laat gegevens opnemen als bijlage 1 bij dit verslag.

Op het vlak van structureel onderhoud is het bedrag voor de zogenaamde globale aannemingen 'Allerlei ingrepen van beperkte omvang met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid' bijna verdubbeld. Dit betekent bijna 500 miljoen frank per jaar voor kleinere ingrepen, zoals bijvoorbeeld het aanleggen van vluchtheuvels voor de beveiliging van oversteekplaatsen.

Het verwijderen van zebrapaden gebeurt steeds in overleg met de lokale overheden. De beveiliging kan gebeuren binnen de middelen voor kleine veiligheidsaanpassingen. Bovendien is het de bedoeling om samen met de voetgangersbeweging een vademecum voor voetgangersvoorzieningen op te stellen.

De minister vermeldt dat de Vlaamse regering op 13 juli jl. de wijzigingen goedkeurde van de mobiliteitsconvenants. De nieuwe bijakte 15 voorziet in subsidies voor flankerende maatregelen die een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid ondersteunen. Projecten om de publieke betrokkenheid bij het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en het gemeentelijk mobiliteitsplan te verhogen, kunnen gesubsidieerd worden. Voorbeelden daarvan zijn communicatie met de burgers, tussen beleid en burger en gedeelde verantwoordelijkheid. De subsidie bedraagt 33 procent van de reële projectkosten, inclusief BTW met een maximum van 12.500 euro per project. Voor regionaal stedelijke gebieden is het maximum 25.000 euro en voor grootstedelijke gebieden 50.000 euro.

Het realiseren en herinrichten van doortochten zou versneld moeten worden doorgevoerd : waar wordt dat budgettaire vertaald ? Door de samenwerking met de vijf provincies zijn de fouten uit de ongevallenregistratie zoveel mogelijk weggewerkt, staat er op pagina 43 : betekent dit dat de minister nu kan rekenen op een betrouwbare ongevallenregistratie ? Meent de minister dat ook de oorzaken van de ongevallen moeten geregistreerd worden ?

Dankzij een grondige analyse van de ongevallen zou bij de herinrichting van de zwarte punten immers beter rekening kunnen worden gehouden met de oorzaken van de ongevallen. In dit kader is coördinatie tussen de politieraden noodzakelijk. De heer Carl Decaluwé vraagt dat zijn voorstel van decreet over de ongevallenregistratie in de loop van de maand januari 2002 zou worden behandeld in deze commissie.

De minister verklaart dat hij de gestelde vragen over de versnelling van de aanleg van doortochten, het structureel onderhoud van de waterwegen en de gewestwegen via een bijkomende nota in een volgende vergadering zal beantwoorden. Er zal ook verduidelijkt worden waarvoor de extra middelen voor Komino en VSV precies zullen aangewend worden.

De minister verklaart voorstander te zijn van een duidelijke ongevalstatistiek, maar waarschuwt voor tal van problemen.

3. De vijf missings-links van de Septemberverklaring en de financiering van investeringen

De heer Carl Decaluwe verwijst naar het voornemen om één belangrijk project te realiseren per provincie. Dat is één van de aandachtspunten van de minister-president. Voor de provincie Limburg is dat de noord-zuidverbinding, voor Vlaams-Brabant het GEN-netwerk, voor Oost-Vlaanderen de ombouw van R4-oost en de R4-west, voor West-Vlaanderen de ombouw van de N49 tot autosnelweg en de ontsluiting van de achterhaven van Zeebrugge, en voor Antwerpen de realisatie van het Masterplan via een belangrijke dotatie voor de NV BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel).

Hij vraagt zich af op basis van welke objectieve behoeften deze projecten geselecteerd werden en hoeveel deze projecten echt gaan kosten. Over de mogelijkheden van PPS-constructies en het heffen van tol werd al veel gediscussieerd bij de bespreking van het Masterplan Antwerpen. Hij stelt vast dat deze projecten ten laste zouden vallen van het Financieringsfonds, maar dat men daarvoor slechts 3,5 miljard frank heeft uitgetrokken.

De heer Johan Malcorps verwijst naar de Septemberverklaring van de minister-president die per provincie een groot missing-linkproject naar voren schuift. Daarvoor zijn er wellicht extra middelen nodig. De vraag is waar die vandaan moeten komen. Voor het Antwerpse project zijn er 3,5 miljard frank studiekosten; er is de dotatie aan de NV BAM en de investeringen zullen wellicht hoger oplopen dan 60 miljard frank. Betekent dat dat er buiten die tussenkomst in de NV BAM geen extra inspanningen naar Antwerpen gaan? In het verslag van de staten-generaal staat dat de realisatie van het Masterplan Antwerpen in geen geval ten koste mag gaan van het aandeel van de provincie Antwerpen in de reguliere begroting voor infrastructuur. Er zou een prioriteitenlijst opgemaakt moeten worden van dringende infrastructuurwerken in heel de provincie Antwerpen waarvoor een

substantiële bijdrage van de Antwerpse overheid gevraagd wordt.

De vraag is wat de relatie is met de reguliere inspanningen, met de extra inspanningen en met datgene wat extra gefinancierd wordt in het kader van het Masterplan. Met betrekking tot de extra 70 miljard frank is de vraag wat de relatie is met de 100 miljard frank voor het ontwerp-Mobiliteitsplan, met het Masterplan Antwerpen en eventueel andere masterplannen. Ook over het NMBS-investeringsplan moet nog gediscussieerd worden.

Om tot een meerjarenplanning te komen, is het belangrijk te weten of men de zware inspanningen voor openbare werken gaat kunnen volhouden rekening houdend met de minder goede conjunctuur. Men dient zeer concreet te zijn voor de vijf missing links. Het bedrag van de dotatie aan de NV BAM ligt vast. Daarnaast is de vraag wat de extra inbreng is voor de noord-zuidverbinding in Limburg, voor het GEN in Vlaams-Brabant, voor de R4-oost en R4-west in Oost-Vlaanderen en voor de ontsluiting van de achterhaven van Zeebrugge, en de ombouw van de N49 tot autosnelweg in West-Vlaanderen? Wat zit er in het gewone meerjarenplan van de reguliere begroting? Wat zijn de extra middelen en wat zal door PPS moeten ingebracht worden? Hoeveel van dat bedrag zit er in de raming van de secretaris-generaal van LIN, de heer Desmyter, over de extra investeringen voor het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen?

De heer Robert Voorhamme verklaart dat het juist is, zoals de heer Malcorps stelt, dat er een financieringsprobleem zal opduiken. De vijf missing links kunnen niet op dezelfde manier gefinancierd worden als het Masterplan in Antwerpen, waarbij een zeer specifieke techniek gebruikt wordt. Als men op zoek gaat naar bijkomende middelen, bestaat er het financieringsfonds dat al enkele jaren soelaas brengt. *Mevrouw Wivina Demeester* wijst erop dat het decreet over het Financieringsfonds pas gestemd is op het einde van 2000. Men kan dan ook maar tegen het einde van dit jaar weten hoeveel er inzit. De heer Robert Voorhamme meent te weten dat men in 2002 wellicht een beroep gaat kunnen doen op een deel van de middelen van het fonds.

De heer Robert Voorhamme brengt het eurovignet onder de aandacht. Bij de invoering daarvan zijn de inkomsten aan de federale overheid toegewezen. Vlaanderen, dat al altijd een deel van deze inkomsten heeft opgeëist, is sinds de Lambermontakkoorden bevoegd voor deze materie. Een proportioneel deel van de opbrengst van het eurovignet zal vanaf 2002 aan Vlaanderen toekomen. Die mid-

delen verdwijnen in een algemene begroting. Toen het in Europa is ingevoerd, was de teneur nochtans dat deze middelen zouden gebruikt worden om mobiliteitsproblemen op te lossen.

Minister Steve Stevaert acht het niet opportuun deze inkomsten in de gewestmiddelen te zetten : als het eurovignet verdwijnt, zou dat immers een terugslag in de begroting betekenen. Vlaanderen heeft wel het recht om een call te doen op een deel van de extra middelen, maar moet die in de algemene middelen laten.

De heer Ludwig Caluwé repliceert dat het logisch is dat de belastingen die te maken hebben met het autoverkeer en die dus stijgen in functie van de toename daarvan, aangewend worden voor mobiliteitsinvesteringen. Volgens de heer Robert Voorhamme zal het eurovignet in zijn huidige vorm misschien wel verdwijnen maar het zal wellicht vervangen worden door een ander, meer efficiënt en meer sturend instrument om het vrachtvervoer te belasten. Hij vindt het niet erg correcte inkomsten die slaan op zeer specifieke groepen in de algemene middelen te laten verdwijnen en het budget van openbare werken te behandelen zoals alle andere begrotingen.

De heer Robert Voorhamme wijst er in dat verband op dat de toekomstige financiële nood aan investeringen inzake mobiliteit zeer groot zal zijn. De financiële ademruimte die voor de waterwegen is ontstaan, is alleen te verklaren doordat een aantal werken niet is uitgevoerd. Dat spoor kan niet verder bewandeld worden. De heer Robert Voorhamme stelt voor een discussie aan te gaan over de Vlaamse visie op het eurovignet of zijn opvolger.

Volgens *de heer Johan Malcorps* zal het eurovignet evolueren naar een kilometerheffing op vrachtwagens, zoals in Duitsland en Nederland. Een specifiek soort mobiliteitsheffing is vanuit begrotingsbeleid misschien niet echt aan te raden, maar tegenover de publieke opinie is het wel goed bepaalde heffingen en inkomsten voor te bestemmen voor bepaalde uitgaven en dus een relatie te leggen tussen mobiliteitsheffingen en mobiliteitsbeleid.

De heer Jul Van Aperen wijst er op dat op het moment dat het eurovignet werd ingeschreven in de federale begroting, het werd uitgeschreven als dotatie aan de NMBS. Hij vindt het logisch dat een extra wegentaks gebruikt wordt voor specifieke doeleinden. Eind volgend jaar wordt het eurovignet wellicht vervangen door een bijdrage van alle voertuigen, ook uit het buitenland. Gezien het netwerk van wegen in en de kleinschaligheid van

Vlaanderen, vindt de heer Jul Van Aperen dat er dringend moet gezocht worden naar een elektronisch systeem om de vlotte doortocht niet te hinderen.

Minister Steve Stevaert blijft erbij dat het voor de begroting het beste is dat dit uit de algemene middelen komt. Als men niet oplet, vermindert men immers de specifieke middelen met dit bedrag. Men moet altijd uit de algemene middelen blijven putten. Inkomsten die gegeneerd worden in een gewestmaterie kunnen niet gegenereerd worden voor een gemeenschapsmaterie.

De minister wijst op het belang van de discussie over het eurovignet. Omdat Vlaanderen meer fiscale bevoegdheden krijgt, zullen nieuwe middelen worden gegenereerd. Het zal duidelijk om gewestgelden gaan, die ook voor het gewest moeten worden aangewend.

De heer Ludwig Caluwé gaat in op de financiering van het Masterplan van Antwerpen. Hij maakt melding van het feit dat de minister-president vroeger reeds verklaarde dat de financiering, die in totaal 60 miljard frank zal vergen, niet uitsluitend zal gebeuren door tolheffingen, maar dat de Vlaamse overheid een substantiële bijdrage zal leveren.

De Antwerpse gouverneur houdt in zijn financieel plan echter alleen rekening met tolopbrengsten. De heer Ludwig Caluwé vraagt zich of de Vlaamse overheid inderdaad een bijdrage zal leveren, wat niet meer dan rechtvaardig zou zijn, aangezien nergens anders in Vlaanderen tol wordt geheven. Hij wijst erop dat de Europese reglementering trouwens niet toestaat dat tolheffingen op vrachtvervoer worden gebruikt voor investeringen. Zij kunnen enkel worden aangewend voor de realisatie van een welbepaald project, zoals bijvoorbeeld de aanleg van de Oosterweelverbinding.

De minister deelt mede dat de kostprijs voor het Masterplan in Antwerpen ongeveer 60 miljard frank bedraagt. Voor het Masterplan van Gent is nog geen prijskaartje bekend. De R4-West zal ongeveer 3 miljard frank kosten ; de R4-Oost ongeveer 1,7 miljard frank. De Limburgse noord-zuidverbinding zal ongeveer 9 miljard frank kosten. De ombouw N49 toegang Zeebrugge wordt op ongeveer 25 miljard frank geschat. De ombouw van de N31 zal ongeveer 1,7 miljard frank kosten. De bedragen zijn heel uiteenlopend. Voor Vlaams-Brabant wordt zowel rekening gehouden met het accent openbaar vervoer in de strategische projecten.

Projecten worden in principe uitgevoerd volgens het meerjarenprogramma en gefinancierd vanuit de reguliere begroting. Om bepaalde belangrijke projecten te versnellen, wordt het eenmalige financieringsfonds aangesproken. De projecten worden dan uit de reguliere begroting gelicht. Het eenmalig fonds kan participeren in het Masterplan Antwerpen door overschrijving van een bedrag naar NV BAM. De regering moet later beslissen wanneer en hoeveel middelen naar NV BAM kunnen worden overgeheveld.

Mevrouw Wivina Demeester wijst erop dat uit het Financieringsfonds, waarvan de omvang tegen het einde van het jaar gekend zal zijn, 3,5 miljard frank aan middelen zal worden gehaald. Als zou blijken dat er meer middelen in het fonds zitten, gaan die middelen dan allemaal naar investeringen? Of moet nog overleg gevoerd worden binnen de regering? De minister antwoordt dat de regering 3,5 miljard frank uit het Financieringsfonds heeft toegezegd. Uit prognoses blijkt dat het fonds wellicht meer middelen zal omvatten; in dat geval kunnen de gewestministers er aanspraak op maken. De minister zegt zelf een beroep te zullen doen op deze extra middelen, bijvoorbeeld voor grote projecten. De heer Caluwé meent te hebben begrepen dat de 3,5 miljard frank in de eerste plaats voor het Masterplan Antwerpen zal gebruikt worden. De minister zegt dat dat niet het geval is en dat de 3,5 miljard frank in de begroting is opgenomen. Hij herhaalt dat hij aanspraak zal maken op de extra middelen, mocht het Financieringsfonds groter zijn dan 3,5 miljard frank. Wellicht zal ook de minister van Leefmilieu aanspraak maken op een deel van de bijkomende middelen. De middelen zullen besteed worden aan de vijf strategische projecten. Onder andere de noord-zuidverbinding in Limburg zal zich op dat moment nog in de studiekostenfase bevinden. De middelen kunnen onder meer hiervoor worden aangewend.

De heer Johan Malcorps wijst erop dat veel investeringen uit het Masterplan ook voorkomen in de reguliere begroting, bijvoorbeeld de verbreding van het Albertkanaal. Als investeringen uit de gewone begroting met privé-middelen (via tolheffingen) worden gefinancierd, dan moeten er daarvoor compensaties worden opgenomen in de begroting. Zo kunnen bijvoorbeeld de spoorprojecten in de begroting worden opgenomen.

Mevrouw Wivina Demeester heeft begrepen dat het de bedoeling is om het Masterplan voor Antwerpen zo breed mogelijk te maken: dit zou volledig, met uitzondering van de studiekosten, gefinancierd worden door tolheffing. Als doekje voor het bloe-

den wordt dan als voorwaarde gesteld dat er in Antwerpen binnen het meerjarenplan andere projecten gerealiseerd worden. De heer Robert Voorhamme dacht te hebben begrepen dat het voorstel was dat het provinciale aandeel van Antwerpen door deze maatregel niet zou worden aangetast. *Mevrouw Wivina Demeester* heeft het zeer moeilijk met de voorgestelde regeling: ze vindt dat het Masterplan deels uit tolheffing en deels vanuit de reguliere begroting moet worden gefinancierd.

De heer Marc Cordeel hoopt dat het Masterplan van Antwerpen niet stopt aan de Schelde maar verder naar het Waasland gaat. Hij weet dat bepaalde projecten onmiddellijk gerealiseerd kunnen worden op het grondgebied van het Waasland en door bepaalde instanties gefinancierd worden.

De heer Jul van Aperen vindt het logisch dat de Vlaamse overheid instaat voor datgene wat in het meerjarenplan staat. Men weet nog altijd niet wat de privé-sector wil doen en tegen welke voorwaarden. Als de Vlaamse overheid een aantal reguliere overheidsinvesteringen zou meepakken in het totale programma, verlicht dat de druk op inkomsten vanuit de externe financiering of vanuit de tolheffing. Als die inkomsten het geraamde bedrag benaderen of overschrijden, kan men nagaan welke extra investeringen gerealiseerd worden. Men mag niet te snel gaan. Men dient eerst te kijken wat in de meerjarenplanning opgenomen is en dan pas wat de inbreng van de privé-sector is. Als men dat geld kan terugverdienen, dan kan men eventueel extra investeren. Men kan nu nog niet te ver vooruit kijken. Het Antwerpse project is een tienjarenplan waarvoor nog heel wat middelen gezocht moeten worden. Wat er extra kan bijkomen, moet voor nieuwe projecten gereserveerd worden.

Minister Steve Stevaert stelt dat het Masterplan Antwerpen 60 miljard frank kost. Op dit moment ligt nog niet vast wat de inbreng van de Vlaamse overheid en van de tolheffing zal zijn. Dat moet nog verder onderzocht worden. De heer Caluwé stelt dat volgens de Gouverneur van de provincie Antwerpen de integrale 60 miljard frank gefinancierd wordt door de tolheffing (13 euro voor vrachtwagens en 1 euro voor personenwagens). De minister merkt op dat de gouverneur van Antwerpen in opdracht van de Vlaamse overheid werkt. Er moeten nog heel wat stappen doorlopen worden in het dossier. De minister merkt op dat de verdeelsleutel zal bepalen hoeveel afkomstig is van de tolheffing en hoeveel van de Vlaamse overheid. Het aandeel van Antwerpen ligt vast. Als Antwerpen voor het Masterplan kiest, moet men ook nog rekening houden met Europa.

Momenteel bestaat er voor de eerste keer consensus over het Oosterweelproject. Hij dringt erop aan om voorzichtig voort te werken. Men kan geen zwart-wituitspraken doen over de inbreng van de overheid en over die van de privé-sector. Als de Vlaamse overheid meer doet, zal dat in mindering komen van de reguliere middelen die naar Antwerpen gaan. Als er meer middelen komen van de tolheffing, is er meer ruimte om een aantal projecten voor de provincie Antwerpen naar voren te schuiven. Het Masterplan Antwerpen kan nooit heel Vlaanderen hypothekeren. Er moeten goede afspraken gemaakt worden. Het is mogelijk dat Antwerpen voorstander is van een hoger aandeel van de tolheffing en een kleiner aandeel van de overheid, omdat men dan andere projecten kan realiseren. Het is onmogelijk dat de overheid een grote financiële bijdrage levert voor het Oosterweelproject en dat ook doet voor de andere projecten. Men dient daar goed over na te denken. Daarom is het belangrijk te weten wat de draagkracht van de tolheffing is. Men zal een bepaalde drempel niet mogen overschrijden. Voorts moet ook rekening gehouden worden met Europa. Dat is evenwel relatief omdat er andere vormen en verschuivingen mogelijk zijn die perfect correct zijn.

De heer Carl Decaluwe kan zich meer vinden in de redenering van mevrouw Demeester dan die van de minister. Antwerpen is het belangrijkste knelpunt dat zo snel mogelijk opgelost moet worden, niet alleen omwille van de mobiliteitsproblemen maar ook om economische redenen. Men kan nog geen definitieve uitspraken doen over de verdeelsleutel.

De minister zegt dat het bedrag van 60 miljard frank en ook van de tolheffing kan evolueren. De verdeelsleutel heeft een invloed op de andere middelen die in Antwerpen besteed kunnen worden. Men kan niet stellen dat elk strategisch project in Vlaanderen maar evenveel mag kosten. Dat is verkeerd beleid. Het Antwerps project is in feite een Vlaams project. Die correcties moeten ingebracht worden. Als men de cijfers bekijkt, met name 60 miljard frank voor Antwerpen en 8 tot 9 miljard frank voor de noord-zuidverbinding in Limburg, kan men spreken over een wanverhouding. Men kan dat echter nog niet stellen omdat de verdeelsleutel voor Antwerpen nog niet vastligt.

De heer Carl Decaluwe stelt dat, als in de media het bericht gelanceerd wordt dat er een strategisch project per provincie komt, men ook een antwoord moet kunnen geven op de vraag wanneer men met de respectieve projecten begint. Wat is de timing ? De missing links worden gehaald uit het RSV.

Waarom heeft men precies voor die vijf gekozen ? Het RSV wordt binnenkort geëvalueerd. Het is niet ondenkbaar dat gesteld wordt dat een aantal links niet belangrijk meer zijn.

De heer Johan Malcorps zegt dat de Antwerpse gouverneur wel een timing gegeven heeft. Hij wijst erop dat het gaat om een aantal problemen die nu opgelost moeten worden en niet binnen een aantal jaren. Men gaat uit van een tolheffing die van start gaat in 2009. Er zijn evenwel voorzichtige prognoses over de inkomsten en men gaat ervan uit dat men een beroep kan doen op dat geld. Men gaat al een aantal projecten op kortere termijn uitvoeren, bijvoorbeeld de verlenging van de tram Mortsels-Boechout, de fietspaden en de leien. In welke mate is dat bedrag in de normale begroting opgenomen ? Zit het geld in het Masterplan ? Wat zal de verdeling zijn ? Gaat het om middelen die gegenereerd zullen worden door een tolheffing in 2009 ? Daar moet men rekening mee houden, ook al kan men nog niet zeggen wat de uiteindelijke verdeelsleutel zal zijn.

Volgens *de heer Jan Loones* is Antwerpen een Vlaams probleem. Hij betreurt dat het, voor de NMBS, niet uit de 60/40-verhouding gelicht is. De minister zou nog in het najaar een ontwerpdecreet voorleggen. Wat houdt dit precies in : gaat het over PPS of over het Masterplan van de gouverneur ?

Minister Steve Stevaert antwoordt dat het gaat om de oprichting van de Antwerpse maatschappij. De NV BAM is een financieringshefboom die projecten naar voren kan trekken. In de tramlijnverlengingen bijvoorbeeld is in de gewone middelen voorzien, maar als dat via BAM versneld kan worden uitgevoerd, is dat mooi meegenomen.

Er zijn een aantal termijnen naar voren geschoven maar daar moeten altijd de nodige marges bij genomen worden. In Antwerpen is elk project immers problematisch. Er is nu wel een vrij grote consensus aan het groeien wegens de neutrale figuur van de gouverneur, die de mensen kan samenbrengen over partijgrenzen heen. Aanvankelijk geloofde niemand dat het Antwerpse Masterplan kon gefinancierd worden. Nu blijkt er een grotere financieringskracht aanwezig dan ooit werd vermoed. De minister weerlegt de bewering van de heer Johan Malcorps als zou er geen privé-financiering gevonden zijn : als er tol geheven wordt is er privé-financiering.

Volgens *de heer Ludwig Caluwé* heeft de hoogste ambtenaar van de minister in de provincie, de gouverneur, wekenlang een andere stelling verkondigd

dan de minister : er zou geen frank uit de Vlaamse begroting naar het Masterplan gaan. De minister repliceert : als Europa zegt dat dat niet kan, wordt het Masterplan dan afgevoerd ?

Volgens *mevrouw Wivina Demeester* heeft de gouverneur op de eerste vergadering gezegd dat een en ander volledig door tolheffing zou gefinancierd worden, met uitzondering van de studiekosten. Alle aanwezige parlementsleden, de heer Voorhamme, de heer Caluwé, de heer Malcorps, de heer Van Den Abeelen en zichzelf, hebben toen gesteld dat het om een gemengde financiering zou gaan.

De heer Robert Voorhamme preciseert : er moest getoetst worden welke inkomsten de verschillende tolmodellen zouden opleveren. De gouverneur heeft bovendien uitgezocht welk model het grootste draagvlak heeft in Antwerpen. Het resultaat is een model met een tol van 2 euro voor personenwagens en 13 voor vrachtwagens op de nieuwe overgang, terwijl er in de Kennedytunnel geen tol wordt geheven voor personenwagens en er geen vrachtwagens meer worden geduld. Zo'n model heeft voldoende financieringskracht om de 58 miljard frank die men nodig heeft nagenoeg te garanderen. Een andere vraag is natuurlijk : wat is het wettelijk kader waarin men zich bevindt ? In die zin is men ietwat te snel gegaan. Men heeft immers uitsluitend nodig over wat Europa toelaat. Dan pas zal men een keuze kunnen maken die gevolgen heeft op het tolniveau. Het gaat overigens niet enkel om de financiering van de Oosterweelverbinding – kostprijs 23 miljard frank – maar ook om een aantal absoluut noodzakelijke werken in die regio.

Een aantal projecten zouden al pro-actief gerealiseerd worden en zitten al in de begroting, zo bijvoorbeeld een aparte bedding voor een aantal tramlijnen. Maar sommigen zitten ook al in de financiering van het Masterplan. Het komt er dus op aan te weten wat gefinancierd is door het Masterplan en wat door de algemene begroting.

De heer Carl Decaluwe wil graag weten op welke basis de projecten zijn uitgekozen en wat de timing is voor de uitvoering ervan. *De heer Jan Verfaillie* merkt op dat Vlaanderen groter is dan Antwerpen. Hij zou van de minister graag een concreet plan over timing en financiering krijgen, ook voor de andere missing links. Hij wijst er op dat de kostprijs voor Zeebrugge maar 1,7 miljard frank bedraagt.

Mevrouw Wivina Demeester oppert het idee om de NV BAM uit te breiden tot de vijf Vlaamse projecten. Men zoekt immers een structuur om middelen

in onder te brengen om grote projecten in Vlaanderen te realiseren.

Volgens *minister Stevaert* is men in elke provincie al twintig, dertig jaar over de bewuste projecten aan het discussiëren. De minister zal indicatieve programma's voorleggen maar kan de uitvoering daarvan niet volledig garanderen. Zo staat of valt het noord-zuiddossier in Limburg met de bodemgesteldheid aldaar.

Minister Stevaert verklaart de keuze voor NV BAM aan de hand van het feit dat er rekening moet worden gehouden met de Raad van State. De creatie van een parallelle administratie moet worden vermeden. Aangezien het hier om een eenmalig, grootschalig en specifiek project gaat, zullen er waarschijnlijk geen problemen rijzen.

De minister zegt dat het Masterplan Oost-Vlaanderen nog moet worden afgewerkt en dat hij daarvoor een beroep zal doen op de gouverneur. Hij wijst erop dat er in West-Vlaanderen geen consensus bestaat. Die consensus is wel voorhanden in de andere provincies. De minister is bereid in geval van overeenstemming een financiële inspanning te leveren.

De minister belooft de verhouding tussen de middelen van Openbare Werken en die van het ontwerp-Mobiliteitsplan te verduidelijken. De heer Robert Voorhamme merkt op dat ook hier de afhandeling van de bespreking van het ontwerp-Mobiliteitsplan moet worden afgewacht. De aanbevelingen zijn immers nog niet geformuleerd. Hij spreekt de verwachting uit dat dit pas kan worden besproken bij de begrotingscontrole in het voorjaar 2002.

De vraag naar de link tussen het Masterplan Antwerpen en de reguliere begroting, antwoordt de minister nog dat projecten in eerste instantie opgenomen in de reguliere begroting, meer bepaald in het meerjarenprogramma dat zal neergelegd worden. Daarin komen projecten voor die kaderen in het Masterplan Antwerpen, onder meer de herinrichting van de leien, de Bredabaan en de Sint-Bernardsesteenweg.

Men kan daarin ook de doortocht van Mortsels terugvinden. Dat is het aandeel van de AWV (Administratie Wegen en Verkeer) in de doortrekking van de tramlijn naar Boechout. Deze doortrekking is natuurlijk ook terug te vinden in het meerjarenprogramma van De Lijn. Over de doortrekking naar Kontich werd nog niet beslist omdat er nog geen beslissing is over het tracé. De begroting anti-

cipeert daarop : er zijn bij AWV middelen uitgetrokken om daarin te participeren. In 2003 zal men een bedrag terugvinden voor de herinrichting van de N171 tussen de Eikenstraat en de N1. Het betreft de downgrading van de Boniverlei die samenhangt met de doortrekking van de tram naar Kontich via de N171.

Wat niet financieerbaar is op zeer korte termijn, is niet terug te vinden of staat in de kolom na 2004. Dat kan in 2005 zijn, zoals voor de Leien, maar evengoed in 2010 of nog later.

Van zodra de NV BAM is opgericht, zal ze beginnen met de praktische uitwerking van de financiering van het Masterplan. Wanneer de middelen beschikbaar zijn, zullen ze aangewend worden voor de projecten die deel uitmaken van het Masterplan Antwerpen, zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering op 15 december 2000. Deze projecten zullen dan uit het reguliere meerjarenprogramma verdwijnen, waardoor er budgettaire ruimte vrijkomt. Ofwel is dat in de periode 2002-2004 en dan kunnen er projecten van na 2004 doorschuiven naar de periode 2002-2004, ofwel is dat in de periode na 2004. Vermits het meerjarenprogramma elk jaar geactualiseerd en aan het parlement meegedeeld wordt, kan dit perfect opgevolgd worden.

Het Masterplan Antwerpen voorziet in de aanleg van de Oosterweelverbinding, de omvorming van de Singel in een multimodale verkeersas, de heraanleg van de leien en een aantal andere belangrijke invalswegen, de uitbreiding van het openbaar vervoer, namelijk de uitbreiding van de tramlijnen in de stad en naar de randgemeenten en de aanleg van een aantal vrije busbanen, de renovatie van de Royerssluis en de Van Cauwelaertsluis, de verbreding van het Albertkanaal en de aanleg van een aantal missing links in het fietspadennet.

De volgorde van de doortrekking van de tramlijnen is voorlopig : Boechout, Kontich/Edegem, Hemiksem, Wijnegem, Ekeren, Schoten, Kapellen. Het totale kostenplaatje wordt geraamd op 60 miljard frank, BTW niet inbegrepen. Indien dit pakket van infrastructuurwerken gerealiseerd wordt, kunnen de congestieproblemen voor lange tijd verdwenen zijn.

De reguliere begroting is uiteraard ontoereikend voor de uitvoering van het Masterplan. De normale werkzaamheden van de administratie laten ook weinig of geen ruimte om een dergelijk omvangrijk project aan te pakken. De realisatie van het Masterplan mag namelijk niet ten koste gaan van de projecten die voorzien zijn op de reguliere begro-

ting. Daarom gaf de Vlaamse regering op 15 december 2000 haar goedkeuring aan het principe van tolheffing als alternatieve financieringstechniek, en aan de oprichting van de NV BAM. Het decreet waarbij de NV BAM wordt opgericht zal waarschijnlijk nog in het voorjaar 2002 ingediend worden in het Vlaams Parlement. De regeringsbeslissing is in voorbereiding. Nu wacht men het advies van de Inspectie van Financiën en het begrotingsakkoord af en daarna zal het dossier op de agenda van de regering geplaatst worden. De NV BAM is verantwoordelijk voor de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van de verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio.

Ondertussen werd ook een ad-hocoverlegorgaan opgestart met vertegenwoordigers van de bevoegde ministers, het Antwerpse stadsbestuur en de Antwerpse provinciegouverneur. De Vlaamse regering heeft inmiddels ook een kaderovereenkomst afgesloten met een tijdelijke vereniging van studiebureaus : Studiegroep Antwerpen Mobiel (SAM) voor het ondersteunen van het Vlaamse Gewest bij het aanbestedingsklaar maken van de verschillende deelprojecten van het Masterplan Antwerpen.

Dat studieconsortium is ondertussen van start gegaan. In een eerste fase zal het een strategisch MER voor het Masterplan Antwerpen opstellen om de aanleg van de Oosterweel te verantwoorden overeenkomstig de Europese richtlijnen.

Op basis van een onderzoek van een aantal mogelijke tolsценario's werd inmiddels een voorkeurscenario geselecteerd. Dit voorziet in de betaling van tol voor het gebruik van de nieuwe Oosterweelverbinding zowel voor personen als voor vrachtwagens. Van zodra de Oosterweelverbinding afgevoerd is, wordt de Kennedytunnel verboden voor het vrachtverkeer. Dat zal dan omgeleid worden via de Oosterweelverbinding of de Liefkenshoek-tunnel. De bestaande Kennedytunnel en de Waaslandtunnel blijven tolvrij. De tol aan de Liefkenshoek-tunnel blijft behouden.

Uit het onderzoek blijkt ook dat het Masterplan financieerbaar is indien het politieke draagvlak kan gevonden worden voor de voorgestelde tolheffing op de nieuwe Oosterweelverbinding. Om het Masterplan te financieren volstaat vanaf 2009 – de vermoedelijke datum van afwerking – een tol van 1 tot 2 euro voor personenwagens en 13 euro voor vrachtwagens. Dat is minder dan de tarieven die nu gelden voor het gebruik van de Liefkenshoek-tunnel. Alternatieve financieringsbronnen blijven mogelijk maar worden uit voorzorg niet meegerekend.

Zij vormen een buffer om eventuele onvoorziene meerkosten op te vangen.

De resultaten van het financieringsonderzoek werden op 26 oktober aan de Vlaamse regering meegedeeld. Die dag heeft onder voorzitterschap van gouverneur Paulus ook een staten-generaal plaatsgevonden, die in een opmerkelijk positieve sfeer is verlopen. Daaruit bleek dat er een breed maatschappelijk draagvlak voor het tolsценario kan gevonden worden. De Vlaamse regering moet zich nog over het scenario uitspreken. Bij haar beslissing zal de regering maximaal proberen in te gaan op de desiderata van de staten-generaal. Daarna zal de regering de Europese instemming voor het voorgestelde tolsценario vragen.

4. Basismobiliteit en De Lijn

Het gemeenschappelijk vervoer was een belangrijk luik in de toelichting van de minister. Voor de basismobiliteit werd 750 miljoen frank extra uitgetrokken. Bij de budgettaire discussie naar aanleiding van de bespreking van het decreet op de basismobiliteit was er sprake van een bedrag van 5 miljard frank per jaar wanneer de uitvoering van het decreet op kruissnelheid zit, en dat zou in 2004 het geval zijn. *De heer Carl Decaluwe* kan het groeipad om dat te realiseren evenwel niet uit deze begroting opmaken.

CD&V stelt vast dat de middelen voor de basismobiliteit spectaculair gestegen zijn. De fractie kan daar mee akkoord gaan, maar meent dat een evaluatie noodzakelijk is. Een tweede element van de basismobiliteit is het derdebetalerssysteem. Hij brengt de beslissing van de stad Hasselt in herinnering om het bestaande project te verlengen tot 2006. CD&V is nog steeds vragende partij voor een evaluatie van de mobiliteitseffecten en vooral het sociale karakter van dit systeem. Vooral bij dit laatste element stelt hij zich steeds meer vragen. Het uitgangspunt is de vervoersarmoede, maar hij vraagt zich af wie er werkelijk op de bussen zit.

Voor de realisatie van het decreet basismobiliteit in Roeselare hebben de stad en het gewest aanzienlijke inspanningen gedaan. Na een jaar kan men zich vragen stellen over de doelmatigheid van de ingezette middelen per extra reiziger. Hetzelfde lid verwijst naar zijn schriftelijke vraag daarover.

De convenants worden succesvol genoemd en de kredieten worden verhoogd met 385 miljoen frank. Tezelfdertijd stelt men dat de verhoging niet onmiddellijk op te maken is uit de begroting. Hij vraagt zich af waarvoor dat geld zal gebruikt wor-

den en op basis van welk criterium de bijkomende acties zullen geselecteerd worden.

Op de vraag van de heer Decaluwe over het gratis openbaar vervoer in Hasselt antwoordt *de minister* dat het aantal openbaar vervoergebruikers in Hasselt daardoor een grote vlucht genomen heeft. Het nieuwe contract stipuleert dat de stad Hasselt het gemiddelde dekkingscoëfficiënt moet betalen van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM). Het laatst gekende dekkingscoëfficiënt van het jaar 2001 bedraagt 25 procent en bijgevolg moet Hasselt 25 procent van de exploitatiekosten betalen van het openbaar vervoer op het grondgebied van Hasselt. Rekening houdend met de evolutie van de kosten gaat het om 973.000 Euro in 2002, 1.025.514 Euro in 2003, 1.079.722 Euro in 2004, 1.135.671 Euro in 2005 en 1.193.406 Euro in 2006.

De VVM zal het minimumaanbod moeten garanderen, net zoals in de rest van Vlaanderen. Hij stipt aan dat het huidige aanbod in Hasselt de minimumnormen inzake openbaar vervoer, namelijk de basismobiliteit, niet overschrijdt. De financiering van het gratis openbaar vervoer is dus volledig ten laste van de stad Hasselt.

De minister wijst erop dat er al verschillende eindwerken en studies werden verricht over de sociale en de mobiliteitseffecten van dit systeem. Bij wijze van spreken stelt hij dat de hele wereld het project Hasselt komt bestuderen. Hij is bereid een nieuwe bijkomende evaluatie te laten uitvoeren, om de sociale gevolgen verder te laten onderzoeken. Hij stipt aan dat de diverse projecten inzake convenants en basismobiliteit jaarlijks worden geëvalueerd door een audit-commissie met een externe evaluator.

In antwoord op de vraag van de heer Decaluwe over de evolutie van de basisallocatie van de mobiliteitsconvenants, de basisallocatie 31.07, stipt de minister aan dat de projecten die tot tweemaal toe een positieve evaluatie hebben gekregen, overgeheveld werden naar de reguliere dotatie van de VVM op de basisallocatie 31.01. In het budget van 2001 ging het om een bedrag van 694 miljoen frank, waarvan de 344 miljoen frank voor de overgedragen projecten kan worden afgetrokken. Als men de extra kosten voor de instandhouding van de huidige projecten, namelijk 115 miljoen frank, daarbij optelt en de 70 miljoen frank voor de nieuwe projecten in 2002, dan komt men uit op een bedrag van 535 miljoen frank. Daarbij moet 200 miljoen frank gevoegd worden voor de extra ritten in het kader van de tariefmaatregelen en zo krijgt men dan een totaal bedrag van 735 miljoen frank.

De overgedragen projecten laat de minister in het verslag opnemen met de startdatum en de exploitatiekosten in 2000.

Het gaat over volgende elementen :

- de belbus Riemst-Tessenderlo-Bilzen, van start gegaan op 1 januari 1996, zonder exploitatiekosten in 2000 ;
- het project Oostende voorstad, gestart op 24 mei 1998, met 25.908.968 frank exploitatiekosten ;
- het project Gent fase 1 +2, gestart op 24 mei 1998, met 179.601.614 frank aan exploitatiekosten ;
- de kusttram, van start gegaan op 1 april 1998 met 37.188.927 frank aan exploitatiekosten ;
- de lijn Leuven-Overijse, van start gegaan op 24 mei 1998 met 14.603.831 frank exploitatiekosten ;
- Leuven fase 2b, eveneens van start gegaan op 24 mei en met 36.006.489 frank exploitatiekosten ;
- Maasland en Zuid-Limburg, van start gegaan op 24 mei 1998 en met 25.582.804 frank exploitatiekosten Harelbeke, van start gegaan op 1 september 1999 met 2.150.524 frank exploitatiekosten ;
- Kortrijk Stadsnet, van start gegaan op 1 december 1998 met 16.450.898 frank exploitatiekosten
- en Kortrijk-Zwevegem, van start gegaan op 1 januari 1999 en met 6.865.284 frank aan exploitatiekosten. Dat komt neer op een totaal bedrag van 344.358.339 frank.).

Op de andere vragen van de heer Decaluwe antwoordt de minister dat de vernieuwing van het stadsnet Roeselare is gestart op 1 december 2000 en in een eerste fase vier stadslijnen betreft. In maart 2002 zal het project geëvalueerd worden in een commissie Openbaar Vervoer. Voorlopig is het volgens de minister dus te vroeg om relevante conclusies te trekken.

Bij de lancering van het project werd de uitgebreide promotiecampagne 'Roeselare krijgt kleur' gevoerd. Huis-aan-huis werd een leaflet verspreid. Er werd een specifieke dienstregelingfolder opgesteld en er waren diverse publicaties in het gemeentelijk informatieblad, naast een advertentiecampagne in weekbladen, een spot op de regionale televisie en

een persconferentie. Bij het overschakelen van voorlopige voertuigen op nieuwe voertuigen in maart 2001 is er een opvolgingscampagne doorgevoerd met de verspreiding van een specifieke folder die huis-aan-huis werd verspreid en een advertentiecampagne en een spot op de regionale televisie.

Met het oog op mogelijke kwaliteitsverbetering wordt het project op regelmatige basis opgevolgd door De Lijn en het stadsbestuur. Zo zijn er plannen om de invalswegen naar het station en de verkeerscirculatie aan de achterkant ervan grondig te hertekenen.

Daarbij zou voorzien worden in relevante doorstromingsfaciliteiten voor de stadsbussen. Het is de bedoeling om dit verder uit te breiden naar de rest van de stad, onder meer door de aanleg van een busbaan op de kleine ring.

Bovendien worden op korte termijn opnieuw promotieacties voorzien. Er zou gratis vervoer zijn op de zaterdagen in december en op één zondag in december. In het voorjaar van 2002 zouden via het informatieblad gratis tickets worden verspreid.

De minister deelt mee dat het aantal reizigers op het stadsnet tussen januari en oktober 2001 is geëvolueerd van 15.912 naar 25.964. Dat is een stijging van 63 procent. Op dergelijk korte termijn kan dat zeker een succes worden genoemd. Uit de meest recente cijfers blijkt dat er nog steeds een sterke opwaartse evolutie aan de gang is. Daaruit blijkt duidelijk dat het op dit ogenblik nog niet mogelijk is te evalueren of conclusies te trekken.

De heer Carl Decaluwe heeft de indruk dat er in Roeselare nog veel lucht vervoerd wordt. Hij begrijpt dat de werking van de buslijnen in Roeselare nog niet kan geëvalueerd worden. Hij vraagt echter een algemene evaluatie van andere projecten. Er moet nagegaan worden wat de effecten zijn op mobiliteit en vervoersarmoede.

Er moet onderzocht worden welk type mensen de bus nemen. Bedoeling moet zijn te testen of de middelen doelmatig aangewend worden. Gratis openbaar vervoer genereert zogezegd mobiliteit. Komen er daardoor niet meer files ? Hij had gehoopt dat er in het ontwerp-Mobiliteitsplan voor Vlaanderen meer aandacht zou zijn voor dergelijke algemene evaluaties. Een globale doorlichting is noodzakelijk.

In Roeselare stijgt het aantal reizigers van 15.000 naar 25.000. Indien men de maandelijkse stijging

optelt, is het aantal reizigers ten opzichte van het jaar voordien gestegen met 175.000. Dergelijke stijging lijkt spectaculair, maar het gaat vaak om dezelfde mensen die vaak de bus nemen. Eigenlijk moet men uitgaan van de kostprijs per reiziger en per rit extra.

Hetzelfde lid vraagt zich ook af of de overheid de initiatieven voldoende bekend maakt. Hij stelt voor om een grote informatiecampagne te voeren op de regionale zenders, die op deze manier ook financieel ondersteund worden.

De minister wijst op de daling van het openbaar vervoer in Wallonië. Op federaal vlak is er een stijging. In Vlaanderen, waar het aantal reizigers tot voor kort daalde, is er een stijging. Dit jaar is voor het eerst de aangroei van het aantal gebruikers van openbaar vervoer groter dan de aangroei van het aantal automobilisten. Dat is een positieve evolutie. De laatste drie, vier jaar verkleint het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit niet meer.

Bij het berekenen van de kostprijs moet men rekening houden met de totale investeringen en die vergelijken met het totale aantal mensen dat men per afgelegde kilometer vervoert. Het gaat niet op om alle onderdelen afzonderlijk te bekijken. Bepaalde projecten zijn inderdaad duur. Indien men die echter zou schrappen, zoals vroeger gebeurde, zou men het netwerk vernietigen en zou het aantal gebruikers van het openbaar vervoer dalen. Bovendien mag men het aantal mensen dat men per afgelegde kilometer vervoert van de VMM niet vergelijken met die van de NMBS. Hij vermoedt dat bij vergelijking met andere landen Vlaanderen heel goede resultaten zou halen.

Uit een Unizostudie blijkt dat twee derde van de bezoekers van de markt in Hasselt te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer komt en dat terwijl er een ondergrondse parking is onder die markt, waar nog plaats is. Allicht genereren dergelijke initiatieven bijkomende mobiliteit, maar dat is niet negatief.

Het openbaar vervoer zal het fileprobleem niet oplossen. Het is slechts één facet van een ingewikkeld probleem. Zonder openbaar vervoer, zou de automobilité door de files helemaal beperkt zijn. De minister is bereid om een aantal studies of steekproeven te laten uitvoeren waarin de projecten vanuit alle invalshoeken geëvalueerd worden. Een onderzoek naar de volledige toegevoegde waarde van het kusttoerisme zou bijvoorbeeld ook een interessante maatschappelijke studie zijn.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar de tabel 930 van het stuk 13, bij de toelichting per programma, waarin men de evolutie van het aantal reizigers per vervoersbewijs en de evolutie van het aantal afgelegde kilometers kan aflezen, om te zeggen dat met deze cijfers tegengestelde stellingen kunnen bewezen worden. Daarom pleit hij voor een grondigere evaluatie. Uit de evolutie van de afgelegde kilometers blijkt dat er tussen 1997 en 2000 een stijging is met 9 tot 10 procent. Indien men dit vergelijkt met de evolutie van de vervoerde reizigers per vervoersbewijs, ziet men tussen 1997 en 2000 een status-quo bij het traditionele gebruik van het openbaar vervoer. Bij de bijzondere diensten en de tussenkomst van derden is er een stijging. De stijging van 214 naar 240 miljoen kilometers situeert zich bijna uitsluitend bij derden. Daarom zou het interessant zijn om na te gaan waar er verschuivingen zijn. Indien het gaat over nieuwe mobiliteit van vervoersarmen, is de benadering anders dan indien het voornamelijk personen zijn die anders te voet of per fiets dezelfde afstand zouden afleggen. Voor een doelmatig gebruik van de cijfers is bijkomend onderzoek noodzakelijk.

Minister Stevaert verklaart voorstander te zijn van bijkomend onderzoek mits vooraf wordt vastgelegd wat men precies wil aantonen. Duidelijk is dat mensen die zich vroeger niet verplaatsten, dat nu wel doen. Wie zich vroeger al verplaatste, doet dat nu vaker. Bovendien gebruikt zestien procent van de inwoners van Hasselt niet langer de auto. Dat aantal groot of klein noemen, is relatief. Bovendien wordt de fiets er vaker gebruikt dankzij het gratis openbaar vervoer. Men rijdt met de fiets tot aan de bushalte, waar een fietshok gebouwd is. Voorts merkt men dat de tweede wagen minder gebruikt wordt en dat het zoekverkeer afneemt. Al deze fenomenen zijn moeilijk inventariseerbaar.

Wat wel vaststaat, is dat dit alles relatief weinig kost aan Hasselt door het systeem van de derde betaler. Pas als alle tariefbewijzen vernieuwd zijn, kan de toestand grondig onderzocht worden. Bovendien is minister Stevaert ervan overtuigd dat het succes van het derdebetalerssysteem nog zal groeien omdat ook bedrijven en instellingen er gebruik van zullen maken.

De heer Robert Voorhamme merkt op dat eerst duidelijk moet worden uitgemaakt welke beleidsdoelstellingen men wil realiseren vooraleer een onderzoek te voeren. Onderzoek mag zich dus niet alleen maar op de shift van auto naar openbaar vervoer richten. Want in een goede studie peilt men naar een waaier van effecten en niet naar één enkele doelstelling. De schaarse middelen moeten

immers zo gebruikt worden dat de verschillende doelstellingen zo goed mogelijk gerealiseerd worden.

De heer Carl Decaluwe benadrukt dat hij het eens is over de doelstellingen zoals geformuleerd in het decreet op de basismobiliteit. Hij wil alleen nagaan of de middelen in functie van die doelstellingen doelmatig gebruikt worden. Kunnen we met dezelfde middelen, de bestaande mobiliteitsknelpunten niet anders en beter oplossen ? Kunnen met de huidige middelen, de vervoersarmoede niet beter aanpakken ? Hoe dat precies onderzocht moet worden, laat hij over aan de minister. Dat kan eventueel door middel van een steekproef, maar de vraag blijft of de cijfers van Hasselt veralgemeenbaar zijn.

Omdat De Lijn een belangrijke rol speelt in dit dossier, vindt de heer Carl Decaluwe het betreurenswaardig dat de beheersovereenkomst met De Lijn onlangs zomaar met een jaar verlengd is. In het evaluatierapport van het Rekenhof over de beheersovereenkomsten staan nochtans een aantal interessante opmerkingen die aanleiding kunnen geven tot discussie. Minister Van Mechelen is volgens de spreker bereid die discussie aan te gaan over de VRT-beheersovereenkomst, terwijl alle gevraagde informatie over De Lijn niet beschikbaar is. Dat laatste wordt ontkend door minister Stevaert. Desalniettemin herhaalt de heer Decaluwe waarom de beheersovereenkomst met De Lijn zomaar met één jaar wordt verlengd.

De heer Jan Loones is het eens met de heer Robert Voorhamme. Optimale aanwending van de middelen en de oplossing van mobiliteitsknelpunten zijn slechts twee criteria. Toerisme, cultuurbeleving, levenskwaliteit,... zijn andere criteria.

Wat de 750 miljoen frank voor het openbaar vervoer basismobiliteit betreft, zegt de minister een programma te zullen neerleggen om het groeipad duidelijk te maken. Hij belooft ook een overzicht van het verkeersbeleid neer te leggen (zie bijlage 8). De minister wijst erop dat het NMBS-dossier eerst moet worden afgehandeld, vooraleer daarvan sporen kunnen worden teruggevonden in de begroting.

De heer Johan Malcorps heeft een aantal vragen over De Lijn. De begroting weerspiegelt volgens hem het belang dat deze regering aan het openbaar vervoer hecht. Hij merkt op dat er sprake is van een doorschuifoperatie. Zo worden middelen van post 31.07 Mobiliteitsconvenants naar de algemene dotatie 31.01 doorgeschoven. Hij merkt op dat een-

zelfde mechanisme wordt gehanteerd voor het overdragen van middelen van post 31.15 Tariefverminderingen naar post 31.07. Hij heeft geen problemen met deze verschuivingen, maar stelt de vraag op basis van welke criteria ze plaatsvinden. Als daar duidelijkheid over bestaat, kunnen de gemeenten bij het afsluiten van convenants daar ook rekening mee houden.

Op post 31.12 staat 200 miljoen frank ingeschreven voor de kosten van extra ritten, omdat sommige lijnen overbelast zijn. De heer Johan Malcorps vraagt om welke lijnen het gaat en op welke momenten er sprake is van overbelasting.

Het criterium dat gehanteerd wordt voor het doorschuiven van de convenants naar het structurele beleid, is een gunstige evaluatie gedurende twee jaar, repliceert *de minister*.

De beheersovereenkomst met De Lijn zou worden verlengd tot 31 december 2002. *De heer Johan Malcorps* vraagt hoe de discussie over de nieuwe beheersovereenkomst zal worden gevoerd in het parlement. In het decreet op de basismobiliteit werd afgesproken dat het netmanagement na twee jaar zou worden geëvalueerd. De heer Johan Malcorps wijst erop dat het interessant zou zijn om dat samen met de beheersovereenkomst te bespreken en om na te gaan hoe de parlementaire controle kan worden verzekerd.

De minister is bereid om een debat aan te gaan met het parlement over netmanagement.

De heer Johan Malcorps heeft nog een vraag over de concrete projecten op het vlak van de basismobiliteit. Hij vraagt zich af in welke vorm zij zullen worden gerealiseerd in Antwerpen. Hij vindt het positief dat er in de streek rond Antwerpen veel impulsen worden gegeven, maar wil weten wat de concrete plannen zijn.

De heer Johan Malcorps verwijst naar de lijst van investeringen bij de algemene toelichting op pagina 938. Het is hem onduidelijk welke investeringen er nu daadwerkelijk zullen gebeuren en hoe hij de cijfers moet interpreteren. Er zou 3,2 miljard frank naar extra investeringen gaan, waarbij het grootste deel in rollend materieel zou worden gestoken. Slechts 0,5 miljard frank zou naar nieuwe infrastructuur gaan. Hij vraagt zich af of dit betekent dat er weinig investeringen gebeuren in nieuwe infrastructuur en of dat de investeringen verrekend zitten in andere posten, zoals in de toelichting wordt gesuggereerd.

Het verwondert hem dat de aan het milieu bestede bedragen zo groot zijn, onder meer 150 miljoen frank voor roetfilters en 396 miljoen in het kader van de milieuwetgeving. Hij vraagt om deze bedragen op te splitsen, omdat op de huidige manier niet duidelijk is waar het geld wordt aan besteed.

De heer Johan Malcorps is blij dat er aandacht wordt besteed aan het veiligheidsprobleem. Zo zullen er nieuwe controleurs worden aangeworven. Hij vraagt op welke lijnen, hoe de selectie zal verlopen en wat de algemene nood is.

Antwerpse infrastructuurinvesteringen kunnen zowel worden ingeschreven in de begroting Openbare Werken als in de begroting van het Masterplan. De heer Johan Malcorps merkt op dat het interessant zou zijn om te weten welke projecten terug te vinden zijn op de gewestbegroting en welke op de begroting van het Masterplan. Hij opert de mogelijkheid dat bepaalde werken daarvoor sneller zullen kunnen worden uitgevoerd. De behoefte is immers groot en laattijdig handelen moet worden vermeden. De verlenging van het traject tot in Zwijndrecht zou klaar zijn tegen februari 2002, wat heel wat later is dan oorspronkelijk werd gepland. Hij vraagt meer duidelijkheid over de concrete planning van de andere projecten.

Een vergelijking van deze beleidsbrief met de vorige beleidsbrief leert dat er vorig jaar nog sprake was van de periode 2001-2004 en nu van de periode 2001-2010, een volgens de heer Johan Malcorps heel wat realistischere planning. Dat wil volgens hem nog niet zeggen dat er ook daadwerkelijk tot 2010 moet worden gewacht.

De minister verklaart dat in het kader van de veiligheid van het openbaar vervoer reeds voorzien was in investeringsmiddelen. Nu zijn er nog werkmiddelen nodig om een en ander te laten functioneren. Er zullen maatregelen moeten genomen worden op het vlak van infrastructuur, maar ook voor wat betreft het personeel. Dit is een delicate aangelegenheid. Hierover moeten dan ook afspraken gemaakt worden met de vakbonden.

NV BAM in Antwerpen kan Antwerpen enkel ten goede komen. De projecten zijn opgenomen in de reguliere begroting, maar als het via NV BAM sneller gaat, dan gaat het via NV BAM. Zo komt er meer ruimte vrij voor reguliere projecten.

Voor de vragen inzake het meerjarenprogramma verwijst de minister naar het programma dat hij tijdens de laatste begrotingscommissievergadering neerlegt en dat bij verzending aan de leden van

de commissie zal overgemaakt worden. Uit de totalen van de verschillende rubrieken blijkt het volgende. Aan de herinrichting van doortochten wordt gemiddeld 1,4 miljard frank uitgegeven over de periode 2002-2004. Indien BAM nog niet operationeel is, zal in 2005 een fase van de heraanleg van de Leien aanbesteed en vastgelegd worden op de reguliere begroting zodat dit bedrag in 2005 zelfs de 2 miljard frank zal benaderen. In het meerjarenprogramma 2001-2003 was het bedrag gemiddeld 1,2 frank : er is dus wel degelijk sprake van een budgetverhoging.

Op de vraag over basisallocatie 31.07 voor de mobiliteitsconvenants gaat minister Steve Stevaert niet dieper in. Het debat over de evaluatie van de VVM-beheersovereenkomst moet afgerond worden, alvorens een nieuwe beheersovereenkomst kan worden afgesloten.

Het netmanagement is afgerond en in een volgende fase zullen de steden en gemeenten geconsulteerd worden. In het voorjaar van 2002 zal minister Steve Stevaert alle uitvoeringsbesluiten voorleggen aan de Vlaamse regering : de basismobiliteitsnormen, het nieuwe vergunningensysteem, het netmanagement, het exploitatie- en tarievenreglement, de taxi's en de installatie van de MORA.

De verschillende vormen van basismobiliteit worden vermeld in de behoefteanalyse en in het fysisch programma. Deze gegevens worden bij verzending ter beschikking gesteld van de commissie.

Wat de middelen voor veiligheidsinvesteringen betreft, verduidelijkt de minister dat er 18 controleurs in Gent en Antwerpen en 12 in de andere provincies in dienst zijn.

Het is de bedoeling om de controleurs in te zetten op risicolijnen. Het zal niet worden vermeld welke lijnen een risicolijn zijn.

De milieu-investeringen zijn in de eerste plaats saneringen van stelplaatsen en worden over een periode van drie jaar gespreid.

De Sobemap-studie van 1982 blijft de leidraad voor het tramproject. GEN slaat op wat officieel is goedgekeurd. Het Brabantnet is veel ruimer gezien de link met Vlaams-Brabant.

Eind augustus 2001 waren 702 kruispunten uitgerust met verkeerslichtenbeïnvloeding. Nog 79 kruispunten moeten aangepast worden. Op de kusttram wordt duidelijk tijdswinst geboekt. Het

aantal trams die vertraging oplopen is vrijwel tot nul herleid.

Tussen Oostende en De Panne boekt men een tijdswinst van tien minuten. Tussen Oostende en Knokke wint men tot zeven minuten. De minister vermoedt dat ooit de limiet bereikt zal worden. Een vrije busbaan van 1.200 meter kan 's morgens in Hasselt tot negen minuten winst opleveren. De heer Carl Decaluwe vraagt hoe de povere resultaten van de Leuvense studie dan verklaard kunnen worden. Volgens een medewerker van de minister heeft dat te maken met de manier waarop de verschillen werden gemeten. Sedert men op een fijnere manier meet, loopt de tijdswinst op.

5. Problematiek van het leerlingenvervoer

De passage van de minister in de toelichting over het leerlingenvervoer bestempelt *de heer Carl Decaluwe* als hallucinant. Hij verwijst daarbij naar de uiteenzetting over de objectiveerbare verschillen in het onderwijs, die hij op uitnodiging van het katholiek onderwijs bijwoonde. Hij is het niet eens met de bewering dat er voor het gemeenschappelijk leerlingenvervoer een extra inspanning zal gedaan worden. Er wordt enkel anderhalf miljard frank overgebracht van de onderwijs- naar de begroting mobiliteit en dat bedrag is vervat in de 23 procent waarvan sprake is. In een tweede fase zouden de bussen van het gemeenschapsonderwijs overgenomen worden door de Vlaamse Vervoersmaatschappij. Eens het leerlingenvervoer volledig is overgenomen, zouden er rationalisaties ontstaan op het vlak van de bijzondere en de geregelde vervoersvormen en door het netoverschrijdende leerlingenvervoer. Er zouden proefprojecten gerealiseerd worden met het geld dat bespaard werd door de gerealiseerde synergieën. De bussen die overdag niet gebruikt worden voor het leerlingenvervoer zouden ingeschakeld worden in het gewone vervoer. Nochtans blijkt uit een rondvraag dat de problemen van het openbaar vervoer vooral te maken met de spitsuren. Hij vraagt zich af hoe men beide zal combineren. Hij brengt in herinnering dat de overheidstussenkomst voor leerlingenvervoer 2.607 frank per leerling bedraagt in het gemeenschapsonderwijs en 351 frank per leerling in het katholiek onderwijs en hij vraagt zich af hoe men dat gegeven zal inpassen. Hij wil weten welke stappen De Lijn al gezet heeft, in afspraak met de betrokken pachters.

In antwoord op de opmerking van de heer Decaluwe over het leerlingenvervoer wijst *minister Steve Stevaert* erop dat ook de vorige regering daar veel energie aan heeft besteed. Hij benadrukt dat de

huidige maatregelen niets veranderen aan de concurrentie tussen de netten. Door het terugdringen van de kosten kunnen de middelen wel efficiënter worden aangewend. De minister wijst erop dat het departement Openbare Werken slechts een technische uitvoerder is die afhankelijk is van de afspraken binnen het departement Onderwijs.

Met betrekking tot de problemen van het leerlingenvervoer verwijst *de heer Carl Decaluwe* naar het proefproject netoverschrijdend leerlingenvervoer. Een proefproject in Kortrijk voor bouwopleidingen in samenwerking met de Confederatie voor de Bouw en met verschillende netoverschrijdende scholen kampt met het enorme probleem om de leerlingen met het openbaar vervoer naar het opleidingscentrum te brengen. Nochtans kan dat perfect georganiseerd worden. Men heeft de bussen nodig buiten de spitsuren. Het gemeenschapsonderwijs beschikt over bussen die men niet kan gebruiken voor het vrije net. De vraag is in welke mate de minister bereid is om in afspraak met de confederatie en de verschillende scholen te onderzoeken hoe het leerlingenvervoer georganiseerd kan worden. ?

Er is nood aan proefprojecten voor leerlingenvervoer. *De minister* zegt dat de minister van Onderwijs het voorstel over leerlingenvervoer zal uitwerken maar dat De Lijn de plannen zal uitvoeren. Na een opmerking van *mevrouw Wivina Demeester* bevestigt de minister dat de plannen van de minister van Onderwijs een invloed kunnen hebben op de kostprijs van het leerlingenvervoer. Er zal gewerkt worden met een systeem van derdebetaler. De Lijn zal kunnen beschikken over de huidige budgetten voor leerlingenvervoer en dat volstaat ruim voor de huidige opdrachten. Indien er nieuwe taken opgelegd worden, zullen er extra middelen ter beschikking gesteld moeten worden.

De minister bevestigt dat de heer Decaluwe het proefproject best ook voorstelt aan de minister van Onderwijs. Hij is er in ieder geval voorstander van. De minister benadrukt dat de overheveling kosten bespaart, bijvoorbeeld door recuperatie van de BTW. Het is zijn bedoeling om te komen tot een algemene aanpak. Bij de discussies over objectiveerbare verschillen en gratis onderwijs zal het leerlingenvervoer immers opduiken als een bepalende factor.

Het systeem van de derdebetaler betekent dat ofwel het ministerie van Onderwijs, ofwel het departement van de minister rechtstreeks zal betalen. Bijkomende opdrachten met budgettaire gevolgen mogen niet ten koste gaan van de andere taken van

De Lijn. Door een geïntegreerde aanpak moet basismobiliteit sneller gerealiseerd worden.

6. Personeelstekort in de administratie Wegen

De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij de minister vorig jaar heeft gewezen op het personeelstekort bij de administratie Wegen. Toen heeft de minister de bal handig teruggekaatst naar de minister van Ambtenarenzaken. Een jaar later is de situatie dramatischer dan ooit. Op 7 juli 2001 heeft de Vlaamse regering namelijk een principiële beslissing genomen over een uitstapregeling voor de administratie. Ten gevolge daarvan gaan er op 1 januari 2003 400 van de 1.700 personeelsleden van de administratie met pensioen. De minister heeft dat bevestigd in zijn antwoord op een parlementaire vraag. Bij een bezoek aan een aantal diensten van deze administratie heeft de heer Carl Decaluwe hallucinante verhalen gehoord over de manier waarop daar gewerkt wordt. Hij vraagt zich af waar de extra inspanningen voor het personeel terug te vinden zijn in de begroting.

Uitbesteden kan goed zijn maar is niet altijd even voordelig : bijvoorbeeld voor kleine onderhoudswerken.

Op de opmerking van de heer Decaluwe over de uitstapregeling voor het personeel van AWW antwoordt *de minister* dat men van 1.600 personeelsleden zal terugvallen op 1.400. 200 mensen zouden van de uitstapregeling gebruik maken.

Hiervoor wordt een beroep gedaan op het PIP-PEP-systeem, waarover afspraken moeten worden gemaakt met de minister van Ambtenarenzaken. Dit mag niet systematisch gebeuren met middelen van openbare werken.

Minister Steve Stevaert geeft toe dat het bestuur der wegen voor kleine onderhoudswerken beter niet aan outsourcing zou doen. De minister spreekt het voornemen uit de lokale besturen hier meer bij te zullen betrekken.

Heel wat burgemeesters zijn geïnteresseerd om in ruil voor een enveloppe werken op gewestwegen uit te voeren. De minister denkt dan bijvoorbeeld aan het onderhoud van fietspaden. Gemeenten zouden op deze manier zwakkere personeelsleden aan het werk kunnen zetten.

De heer Carl Decaluwe gaat in een latere commissievergadering dieper in op het personeelsbeleid in de administratie Wegen en Verkeer. Vanaf 1 januari 2003 komen 474 van de 1.751 personeelsleden in

aanmerking voor verlof voorafgaand aan de pensionering. Het betreft vooral ingenieurs en controleurs. Vorig jaar heeft minister Steve Stevaert aangekondigd samen met de administratie Ambtenarenzaken naar een oplossing te zoeken voor het probleem. Minister Steve Stevaert stelt volgens de spreker nu voor om een aantal taken over te hevelen naar de gemeenten of uit te besteden. Daarnaast probeert men tegelijkertijd jonge afgestudeerden aan te werven, maar in de praktijk verdwijnen die mensen na een aantal jaren.

Uit contacten met een aantal districten leert de spreker dat de werkdruk in bepaalde sectoren heel hoog is waardoor men niet altijd in staat is de opgelegde taken correct uit te voeren. De spreker krijgt de indruk dat minister Stevaert zijn doelstellingen niet zal kunnen realiseren bij gebrek aan personeel. Hoe zal het personeelstekort opgelost worden ? Moet men niet opteren voor aangepaste vacatures en beloningen voor bepaalde functies om jongeren aan te trekken en te houden ? Hoe zal de minister de administratie Openbare Werken operationeel houden ?

De lopende proefprojecten ter verbetering van de organisatie zullen eind dit jaar geëvalueerd worden. Volgens de spreker zal dat moeilijk worden. Zo heeft men in Brugge weliswaar al genoeg wagens besteld om effectief te kunnen werken, maar die wagens zijn nog niet geleverd.

Hoe verklaart minister Stevaert dat het voorstel om ambtenaren die kiezen voor verlof voorafgaand aan de pensionering, 70 procent van hun loon te laten behouden, geen budgettaire gevolgen zou hebben ? De enige mogelijke uitleg is dat de personeelsformatie zal inkrimpen. Dat kan als taken worden overgeheveld of uitbesteed. Heeft de minister al concrete plannen ? Welke taken zullen uitbesteed worden en welke zullen overgeheveld worden naar de gemeenten ? Op welke manier zal dat gebeuren ? Is er al overleg gepleegd met de gemeenten ? Hoe zullen de gemeenten vergoed worden ? Zal dat niet leiden tot vertragingen ? Hoe zullen de uitbestede werken bijvoorbeeld gecontroleerd worden ?

De spreker vindt het essentieel dat de controle op de werken in handen van de overheid blijft. Het voorstel om fietspaden te laten aanleggen door de gemeenten, kan bovendien niet veralgemeend worden. Niet alle gemeenten beschikken immers over de nodige knowhow.

Minister Steve Stevaert antwoordt de heer Decaluwe dat instromers een heel andere loonsituatie

kennen dan uitstromers. Met evenveel middelen kunnen dan ook meer mensen worden aangeworven, terwijl de leeftijdscurve verandert. De minister wijst erop dat de collectieve arbeidsovereenkomst trouwens voor heel het ministerie geldt, maar dat het probleem inderdaad nijpender is bij openbare werken.

Hij ontkent het voornemen te hebben de gemeenten te belasten met bijkomende werkzaamheden. De gemeenten staan al in voor de fietspaden, wat een enorm karwei is. Hij bevestigt dat kleine onderhoudswerken bij uitstek een taak zijn van de Vlaamse overheid. De minister zegt wel een voorstander te zijn van een andere vorm van aanbestedingen, waardoor een strengere controle mogelijk zou zijn.

Minister Stevaert zegt dat er specifieke rekrutingsinstrumenten worden ontwikkeld. Hij is van mening dat door de economische situatie mensen misschien makkelijker zullen kiezen voor werk bij de overheid. Hij benadrukt dat het om theoretische maximumcijfers gaat en dat men moet afwachten of het allemaal wel zo'n vaart zal lopen.

De heer Carl Decaluwe repliceert met de vraag hoe dit alles zal worden aangepakt. De overheid moet zo snel mogelijk te weten komen wie al dan niet voor deze regeling in aanmerking wil komen. Volgens de heer Decaluwe zeggen de betrokkenen dat de opvolgers een aantal maanden zouden moeten kunnen meelopen met degenen die ermee stoppen, dit om de aanwezige knowhow te behouden.

De minister verduidelijkt tijdens de laatste begrotingscommissievergadering dat de uitstapregeling van het personeel niet alleen geldt voor het personeel van de administratie Wegen en Verkeer maar voor heel het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Er wordt verwacht dat het ministerie personeelsplannen maakt. Als er een personeelsplan is – voor een administratie of een deel daarvan – kunnen de personeelsleden die daaronder vallen uitstappen als zij dat jaar tussen 56 en 59 jaar oud zijn. Het gaat hier niet om een automatisch recht : er kan worden onderhandeld over wel of niet, over termijnen en modaliteiten, enzovoort. Als er op 1 januari 2003 nog geen personeelsplan is, mogen alle personeelsleden van die administratie of van dat deel van een administratie waarover er geen plan is – die in 2003 tussen 56 en 59 jaar oud zijn, automatisch uitstappen, het is dan een recht en de organisatie kan ze niet tegenhouden. Het uitstappen is hoe dan ook een eenmalige operatie : ofwel kan men uitstappen gedurende het jaar volgend op de goedkeuring van het personeelsplan, ofwel mag

men uitstappen in 2003, in beide gevallen enkel wanneer men gedurende dat jaar tussen 56 en 59 jaar oud is. De personeelsplannen zijn dus zeer belangrijk.

Bij de administratie Wegen en Verkeer worden voor het geheel van de 1.750 personeelsleden een negental personeelsplannen gemaakt. Het personeelsplan Infrastructuurwerken staat op dit moment het verst : het is al principieel goedgekeurd door de twee bevoegde ministers, er is overleg over gevoerd met de vakbonden en het is op 30 oktober voorgelegd aan de twee bevoegde ministers voor definitieve goedkeuring.

De andere personeelsplannen zullen nog dit jaar gefinaliseerd worden, daarna kunnen ze ter goedkeuring worden voorgelegd. Het gaat in dit personeelsplan om die personeelsleden die betrokken zijn bij nieuwe infrastructuurwerken en dus niet om personeelsleden die bezig zijn met het onderhoud van de wegen. Voor het onderdeel infrastructuur kunnen maximaal 99 personeelsleden van de administratie Wegen en Verkeer uitstappen.

De minister ontkent het probleem van de vergrijzing niet. Sinds 1999 zijn voor de administratie Wegen en Verkeer de aanwervingsmogelijkheden verbeterd. De natuurlijke afvloeiingen worden zoveel mogelijk opgevangen zodat een lichte inhaaloperatie kan worden doorgevoerd. Het toegekende budget biedt de mogelijkheid om een grote aantal vacatures van sleutelfuncties op de personeelsbehoefteplannen in te schrijven. De gerichte departementale campusrekrutering verhoogt bij de studenten de interesse voor een job bij de Vlaamse overheid. Dit resulteert in een verhoogd aantal inschrijvingen voor de statutaire wervingsexamens of een belangrijke respons op de advertenties voor het werven van contractueel personeel.

Tijdens de budgetcontrole van het jaar 2000 werden volgende aanwervingen goedgekeurd die voor de administratie Wegen van belang zijn. Vijftien wegenwachters, van wie er nog één moet worden aangeworven. Drieëndertig aanwervingen voor de wegendistricten, waarvan er nog elf open staan. Ten slotte nog tien wegeninspecteurs, van wie er vorig jaar acht werden aangeworven.

In het kader van de vervangingswervingsplannen en van de goedgekeurde personeelsplannen zullen nog mensen aangeworven worden op de klassieke manier. Bij de administratie Wegen en Verkeer kunnen op korte termijn 120 mensen aangeworven worden. De leegloop is dus relatief. Niemand kan

ontkennen dat de problemen het gevolg zijn van een aantal ontwikkelingen.

7. Regionale luchthavens

De heer Carl Decaluwe verduidelijkt dat in het verslag van het Rekenhof een korte bijdrage staat over de regionale luchthavens. Vorige keer heeft het Rekenhof daar fundamentele vragen over gesteld. Het Rekenhof stelt dat, ondanks het feit dat de Vlaamse regering op 19 oktober 2001 managementbureaus heeft aangesteld voor de luchthavens van Antwerpen en Oostende, de toelichting nog steeds geen bijkomende informatie bevat.

Op 3 maart 2000 werd de lopende aanbestedingsprocedure voor de concessie stopgezet. Men heeft een tweede poging gedaan via een dienstencontract met vier belangrijke voorwaarden : streven naar een rendabele exploitatie, aantrekkelijk maken voor investeerders en aandeelhouders, voorstellen van een nieuwe beheersstructuur, voorstellen formuleren om de geluidsoverlast te verminderen. Er is een puntensysteem voor opgesteld waar over te discussiëren valt. Na deze procedure is het management van Deurne toegewezen aan Ernst&Young en het management van Oostende aan BIAC.

Het is moeilijk om de discussie hierover ten gronde te voeren vermits niet alle gegevens bekend zijn. Is de minister bereid om, in het kader van openbaarheid van bestuur, de offertes ter beschikking te stellen van de leden van de commissie ?

Uit het verslag van de Inspectie van Financiën blijkt voor Deurne dat, op basis van de voorgestelde dotatie, er geen break-even is, integendeel het negatief gecumuleerd bedrijfsresultaat is voor de beschouwde periode 101 miljoen frank. Dat is geen correcte manier van werken. De Inspectie van Financiën stelt ook dat niet duidelijk is in welke mate het huidige management betrokken blijft. De Vlaamse regering heeft beslist om in de komende vijf jaar minimaal 270 miljoen frank extra, bovenop de exploitatiekosten en investeringen van de luchthavens, te geven aan de twee bureaus. Daaraan is geen resultaatsverbintenis verbonden. De heer Carl Decaluwe heeft becijferd dat het bedrag zou kunnen oplopen tot 400 miljoen frank. Het is eigenaardig dat de bedrijven, die inschrijven, al op voorhand weten hoeveel ze ongeveer kunnen vragen.

Over de werkingskosten zegt de inspecteur van Financiën dat de offerte niet voldoet aan hetgeen door de Vlaamse regering beslist is. In de toelich-

ting door de Vlaamse regering staat dat het niet toewijzen ook geen garantie geeft tot een verbetering van het resultaat. De heer Decaluwe vindt dat evident, maar nu wil men investeren voor een verslechtering, namelijk gecumuleerd verlies. In de toelichting staat verder dat het niet aangewezen lijkt, gezien de opmerkingen van de inspecteur van Financiën, om niet toe te wijzen. De minister sluit zich, in de toelichting, aan bij het aanbestedingsverslag van PMV, en stelt dat de wet over de overheidsopdrachten niet overtreden wordt.

De heer Carl Decaluwe vindt het vanzelfsprekend dat deze wet gevolgd wordt. Het gaat er voor hem over dat, zoals de Inspectie van Financiën duidelijk zegt, de offerte niet conform is met de regeringsbeslissing.

Over Deurne zegt de inspectie dat de rendabiliteit en het nut van de door Ernst&Young voorgestelde investeringen door diverse specialisten wordt betwist. Er wordt ook gesteld dat de toestand op het terrein geen rendabele uitbating toelaat. De twee bovennoemde kritieken, namelijk dat de voorstellen niet realistisch zijn en de investeringsenveloppe niet voldoet aan de regeringsbeslissing, zullen allicht weerlegd worden door te zeggen dat het betrokken bureau 6 maand tijd krijgt om realistische voorstellen uit te werken. Dergelijke werkwijze toelaten, is echter onbehoorlijk besturen.

Er is daarenboven nog geen regeringsstandpunt over de toekomst van de regionale luchthavens. In Wallonië bestaat dat wel. Vlaanderen zal miljoenen franken extra uitgeven zonder resultaatsverbintenis.

De offerte van Ernst&Young wijkt, volgens de Inspectie van Financiën ook beduidend af van de bovengrenzen inzake werkingskosten en investeringen, opgelegd door de Vlaamse regering.

Het financieel businessplan is volgens hetzelfde rapport gestoeld op investeringen die volgens experts geen voldoende effecten zullen resulteren, rekening houdende met de praktische toepassing op het terrein. Op basis van het financieel plan hebben zij berekend dat de gevraagde managementvergoeding 27,8 procent bedraagt van de bedrijfsinkomsten van de luchthaven.

Indien de luchthaven van Oostende dergelijke managementvergoeding op vijf jaar wil terugwinnen, moet het aantal ton vracht stijgen van 100.000 tot 160.000 ton. In de regionale pers twijfelt federaal minister Vande Lanotte sterk of dat mogelijk is.

Zelfs met dergelijke stijging van het vrachtverkeer zal deze luchthaven een groot verlies blijven boeken. Deze stijging zal daarenboven een grote invloed hebben voor omwonenden en milieu. Binnen de zes maanden zou er wel een milieubeleidsplan opgemaakt worden.

Minister Aelvoet heeft samen met de Europese minister van milieu beslist om de schadelijke uitstoot van gassen door grasmaaiers en kettingzagen in te perken en maatregelen te nemen voor de geluids-overlast door pleziervaartuigen. Aan welke normen voor geluid en schadelijke uitstoot van stoffen zijn sportvliegtuigen onderworpen ? De informatieambtenaar, de heer Verlaenen, heeft geen tijd op zich te verdiepen in de ICAO-reglementering. Daarom wil de heer Decaluwe deze vraag stellen aan de minister, ondanks het feit dat hij niet over alle onderdelen bevoegd is. Het is immers een belangrijk element in de beheersovereenkomst met de managers.

De Inspectie van Financiën schrijft in haar besluit dat kan worden overwogen de BIAC-offerte voor de Oostendse luchthaven te aanvaarden, ook al zijn er geen garanties op een beter bedrijfsresultaat. Minister Stevaert heeft in oktober beslist het dossier toe te wijzen aan BIAC, maar sedertdien dreigen de verliezen bij BIAC op te lopen tot meer dan 1 miljard frank door het faillissement van Sabena. Positief gesteld kan het volgens de heer Decaluwe dat Zaventem en Oostende inderdaad complementair zijn, maar negatief gesteld wordt BIAC tegelijkertijd rechter en partij. De vraag is wat BIAC met Oostende precies zal aanvangen aangezien verwacht kan worden dat ze er alles aan zullen doen om de situatie in Zaventem optimaal te houden.

Bovendien worden Zaventem en BIAC volgens de spreker ondermijnd door buitenlandse maatschappijen als Air France, maar ook door de luchthavens van Charleroi en Bierset. Hij voorspelt dat in de toekomst veel passagiers en vracht door die Waalse havens zullen worden behandeld. Hoe zullen Oostende en Deurne reageren op deze nieuwe trends ? In Frankrijk beschikt men blijkbaar wel over een luchtvaartplan binnen de nieuwe Europese context want men heeft er recent beslist in de buurt van Parijs een nieuwe luchthaven te bouwen. Welke strategie volgt Vlaanderen ? Wat betekent complementariteit ? Vooraleer geïnvesteerd wordt in nieuwe studies over helihavens wil de spreker weten in welke Europese context men die helihavens precies ziet.

Gezien er geen enkele garantie wordt gegeven dat het toekomstige beleid beter zal zijn dan het huidige, stelt de Inspectie van Financiën voor om de overeenkomst voor de luchthaven van Deurne niet toe te wijzen en bijgevolg de huidige beheersstructuur te behouden. Minister Stevaert heeft de overeenkomst toch goedgekeurd. Maar uit ander documenten van de Inspectie voor Financiën blijkt volgens de heer Decaluwe dat Ernst&Young geen ervaring heeft in de aëronautische sector. Bovendien erkent Ernst&Young dat en hebben ze daarom besloten zich te laten adviseren door de mensen die de huidige DAB luchthaven beheren. Volgens de spreker is dat bijzonder merkwaardig. Hij vraagt minister Stevaert uitdrukkelijk of hij bereid is de commissieleden inzage te verlenen in de offertes aangezien de Inspectie van Financiën insinueert dat in die documenten nog interessante informatie staat.

De heer Decaluwe merkt voorts op dat het personeel heel ongerust is. Niemand weet precies op wie de werkingskosten verhaald zullen worden. Er zijn geruchten dat de managers bevoegd zullen zijn om personeel te ontslaan, te bevorderen of aan te werven, wat haaks staat op het personeelsstatuut van de Vlaamse Gemeenschap. Hij wil duidelijk vernemen of deze geruchten waar zijn. De spreker heeft ook de indruk dat een aantal managementtaken eigenlijk slechts toegestaan zijn als de wetten op de Rijkscomptabiliteit ruim worden geïnterpreteerd.

Aangezien de managers kunnen werken op basis van een offerte die ze zelf hebben opgesteld en waarmee de Vlaamse regering heeft ingestemd, bestaat volgens de heer Decaluwe de kans dat de voorgestelde beheersovereenkomst niet kan volgens het personeelsstatuut en de wetten op de Rijkscomptabiliteit. De heer Decaluwe wil ook weten of er nog studies nodig zullen zijn. Worden die betaald met de afgesproken vergoeding ? Het Rekenhof heeft dat ook al tweemaal gevraagd. De spreker suggereert om het rapport van de Inspectie van Financiën te laten onderzoeken door het Rekenhof. De laatste jaren is enorm veel geld uitgegeven voor studies zonder dat die leiden tot een beslissing.

Bovendien voorzien de offertes ook in een uitstapmogelijkheid. De Vlaamse regering heeft ermee ingestemd om dertig procent van het afgesproken bedrag uit te betalen, ook als het uiteindelijke voorstel niet voldoet. Volgens de spreker is dat heel merkwaardig.

Volgens de heer Decaluwe heeft de Vlaamse regering een verkeerde beslissing genomen omdat er

geen beleidsbrief is over de regionale havens en dus geen visie. Hij pleit er ten slotte voor de problematiek van de regionale luchthavens grondig te bespreken met alle betrokken partijen en met de administratie. Een politieke discussie zal een einde stellen aan de vaak tegenstrijdige verklaringen.

De heer Didier Ramoudt verbaast zich erover dat de heer Decaluwe de regering een gebrek aan visie verwijt. Tijdens de vorige regeerperiodes is volgens de spreker immers helemaal niets gebeurd voor de lucht- en zeehavens. Tijdens deze legislatuur werd het debat eindelijk geopend. De regering heeft moed getoond door deze belangrijke maatschappelijke dossiers ter hand te nemen.

Volgens de heer Didier Ramoudt bestaat er wel degelijk een resultaatsverbintenis : binnen de zes maanden moeten milieuplannen worden ingediend en moeten beleidsopties naar voren worden geschoven. Als dat niet gebeurt, zullen de managers niet uitbetaald worden. Na één jaar zal de regering het project bovendien evalueren. Het ligt voor de hand dat een bedrijf niet bereid is om hoge kosten te maken voor een engagement van amper één jaar : er zal dus wel degelijk werk worden gemaakt van de ontwikkeling van duidelijke strategieën.

De heer Carl Decaluwe verwijt de heer Ramoudt mist te spuiten : dat is begrijpelijk, want één van de nieuwe managers is arrondissementssecretaris van de VLD. De beweringen van de heer Ramoudt worden weerlegd door het verslag van de Inspectie van Financiën. De heer Didier Ramoudt verwijt de heer Decaluwe een en ander vanuit een eenzijdige gezichtshoek te benaderen.

De heer Jan Verfaillie wijst op de commotie die recent ontstaan is over de vergoeding voor de topman van de Post : 30 miljoen frank per jaar. Nu wordt er ook 30 miljoen frank per jaar uitgetrokken op een totale omzet van 150 miljoen frank.

De minister waarschuwt voor politieke vervuiling : de 30 miljoen frank is bestemd voor zeven of acht personen die op de koop toe ondersteund worden door een moederbedrijf. Het gaat dus allesbehalve om riantte wedden : de prijs is zeer redelijk. De minister erkent wel dat de kosten groot zijn in verhouding tot de relatief geringe omzet. De minister wijst erop dat er werd aan gedacht om de luchthavens te privatiseren ; er was echter geen interesse. De minister is ervan overtuigd dat een regionale luchthaven in Vlaanderen enkel kan overleven als de overheid geld toesteeckt. Hij is bereid om Vlaams geld te investeren, maar enkel onder duidelijke voorwaarden. De regionale luchthavens

hebben immers een zeer belangrijke functie. Een sluiting van de luchthaven van Deurne zou zware economische gevolgen kunnen hebben. De minister pleit voor een mengvorm naar het voorbeeld van de DAB-Schoonmaak, waarbij overheidspersoneel werkt onder leiding van een extern management op basis van een protocolovereenkomst.

De minister is bereid om te onderzoeken of de offerte ter beschikking kan worden gesteld. De voorzitter vraagt dat de offerte inderdaad zou worden voorgelegd. Eventueel kan erover gedebatteerd worden in een gesloten commissiezitting. De heer Decaluwe vraagt of de commissie bereid is om een en ander te laten onderzoeken door het Rekenhof. De voorzitter repliceert dat de commissie eerst de kans moet krijgen om de offerte te bekijken in gesloten vergadering.

Als privatisering niet mogelijk is, dan moet de Vlaamse overheid tussenkomen, volgens de *heer Jan Penris*. Dit gebeurde ook in het dossier van de Scheldeveerdienst.

De heer Penris is geschrokken van de uitspraak van minister Stevaert dat er maar twee alternatieven zijn als het project inzake de regionale luchthavens zou mislukken : ofwel neemt het Vlaamse Gewest zijn verantwoordelijkheid ofwel moeten die luchthavens dicht. De heer Penris hoopt dat dit laatste een uitschuiver van de minister is.

De heer Ludwig Caluwé heeft een aantal aanvullende opmerkingen m.b.t. de regionale luchthaven van Deurne. De factuur voor het nieuwe management voor vijf jaar bedraagt 116 miljoen frank, exclusief BTW. De heer Caluwé vraagt zich af hoe het nieuwe management zich verhoudt tot de resterende personeelsleden die in overheidsdienst zijn. Hij betwijfelt ook of de voornemens van het nieuwe managementteam overeenstemmen met de krijtlijnen die de Vlaamse regering had uitgetekend. In de offerte staat immers te lezen dat zij 100 miljoen frank extra vragen voor exploitatiekosten en 900 miljoen frank extra voor investeringen.

Voor Ernst&Young ziet het er goed uit. De Vlaamse overheid moet het grootste deel van het totaalbedrag gedurende het eerste jaar al betalen, inclusief btw. Als het werk van de consultants om een of andere redenen niet voldoet, en het contract daarom wordt opgezegd, dan moet men op grond van het contract toch nog dertig procent betalen, ook al gebeurt die opzegging al na een half jaar.

Alle risico's zijn dus voor het Vlaams Gewest. Ofwel zal het bijkomende middelen moeten uit-

trekken om de beheersvergoeding te betalen, ofwel zal men een – weliswaar kleiner – bedrag moeten betalen voor werk dat niet voldoet. Het ware wijzer geweest de raad van de Inspectie van Financiën te volgen en dus het bestaande management te laten voortwerken, eventueel aangevuld met een aëronautisch specialist.

Op de vragen van de heer Decaluwe over de luchthavenmanagers antwoordt *minister Stevaert* dat het advies van de Inspectie van Financiën slechts één van de elementen is waarmee de Vlaamse regering rekening heeft gehouden. De Inspectie van Financiën heeft geen ongunstig advies verstrekt, maar heeft de beslissing aan de Vlaamse regering overgelaten. Ze heeft wel een aantal punten onder de aandacht gebracht.

De regering heeft gemeend dat ze acties moest ondernemen om de exploitatie van de luchthavens te optimaliseren. De eventuele beslissing om niet toe te wijzen, zou betekenen dat er niets gebeurt om iets te veranderen aan die situatie.

De minister van Begroting heeft bij het voorstel van toewijzing, dat door de Participatiemaatschappij Vlaanderen werd voorgesteld, wel degelijk een gunstig advies verstrekt.

Er zouden geen rendabele regionale luchthavens in het vooruitzicht gesteld worden. In dat verband stipt de minister aan dat het aanduiden van de managers voor de regionale luchthavens van Oostende en Deurne niet alleen betrekking heeft op het rendabel maken van de luchthavens, hoewel dit uiteraard één van de belangrijke doelstellingen is. De exploitatietekorten van de regionale luchthavens blijven namelijk stelselmatig groeien. Het ombuigen van deze trend is één van de opdrachten van de managers. Hij verduidelijkt dat het bedrag van 270 miljoen, waarover de heer Decaluwé het had, betrekking heeft op de twee luchthavens en op een periode van 5 jaar.

Hij licht toe dat de enveloppe die de regering voor Deurne heeft vastgelegd jaarlijks 29 miljoen frank exploitatiedotatie en 88 miljoen frank investeringen omvat. In totaal gaat het dus om een bedrag van 117 miljoen frank. Tussen deze twee posten kunnen herschikkingen worden voorzien, maar het totaal bedrag kan niet worden overschreden. Over een periode van vijf jaar gaat het dus om 587 miljoen frank. Voor Oostende omvat de exploitatiedotatie jaarlijks 67,26 miljoen frank en de investeringsenveloppe 177 miljoen frank, wat neerkomt op een totaal bedrag van 244,26 miljoen frank. Over een periode van vijf jaar gaat het dus om 1,22

miljard frank. Voor de twee luchthavens zal de bijdrage van het Vlaams Gewest dus oplopen tot ruim 1,8 miljard frank.

Daartegenover staat een jaarlijkse fee van 30 miljoen per manager en per luchthaven. De managers hebben onder meer de opdracht hun fee terug te verdienen, waarbij ze gebruik kunnen maken van de instrumenten die in het lastenboek worden aangegeven.

De managementtaak omvat onder meer de volgende punten. Na zes maanden moet een volledig businessplan aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. Daarbij moet rekening worden gehouden met de randvoorwaarden van het lastenboek en met de enveloppe die door de Vlaamse regering werd vastgelegd.

Op dat ogenblik zal de minister ook de beleidsnota rond de regionale luchthavens neerleggen, zodat beide volledig op elkaar kunnen aansluiten. De manager moet binnen dezelfde tijdspanne ook een definitief investeringsplan opstellen en dat binnen de plafonds van de reeds vermelde totale investeringsuitgaven. De manager is verantwoordelijk voor het algemeen beheer van de luchthaven op operationeel, commercieel, financieel, administratief en personeelsvlak. Daarvoor beschikt hij over een exploitatie-enveloppe en een investeringsenveloppe die overeenkomen met het gemiddelde van de laatste vijf jaar.

Op korte termijn moet hij voorstellen formuleren voor de optimalisering van de exploitatie. De wijzigingen in de structuur en de uitrusting moeten daarbij zo beperkt mogelijk blijven. Een stijgende omzet en dalende exploitatie- en investeringskosten moeten daarvan het gevolg zijn. Na goedkeuring door de bevoegde minister is de manager ook verantwoordelijk voor de implementatie en de opvolging van deze voorstellen. De manager moet onderzoeken of nieuwe investeerders kunnen aangetrokken worden of aandeelhouders voor een eventueel op te richten exploitatievennootschap voor de luchthaven. Eventueel moet hij ook de onderhandelingen voeren. Hij moet onderzoeken of het nodig is de huidige beheersstructuur van de luchthaven aan te passen. Eventueel zouden namelijk ook privé-partners kunnen toetreden tot de exploitatie.

De manager dient ook het personeelsbeleid te voeren op basis van een protocol waarin duidelijke afspraken zijn opgenomen over de relaties tussen het personeel en de manager en tussen de manager en de directeur-generaal, bevoegd voor luchthavens.

Binnen een tijdspanne van zes maanden na aanvang van de opdracht zal de manager een duidelijk en afdwingbaar milieuplan opmaken om de geluidsoverlast te verminderen. Dat moet minimaal voorstellen omvatten over de toegelaten types van toestellen en over het maximum aantal bewegingen en bovendien de voorstellen aan het Vlaams Gewest in verband met de verbetering van het goedgekeurde milieuplan. Dat laatste kan onder meer gaan over de wijziging van de vliegroutes, de beperking van het aantal vluchten van bepaalde vliegtuigtypes of financiële sancties voor luidruchtige vliegtuigen.

De managers krijgen volgens de minister geen carte blanche. De regering zal beraadslagen over de voorstellen en zal al dan niet groen licht geven voor een daadwerkelijke uitvoering ervan. Er is voorzien in een jaarlijkse evaluatie en een negatieve evaluatie kan het voortijdige afbreken van de overeenkomst tot gevolg hebben.

De minister stelt dat er helemaal geen onrust is bij het personeel. Dit is volgens hem toch niet gebleken op de personeelsvergaderingen van 21 november 2001, toen de managers werden voorgesteld. Toen werden ook de draagwijdte van het lastenboek en de werkwijze van de managers bij het opstellen van het businessplan toegelicht aan het personeel. Er werden wel vragen gesteld, maar dat is volgens hem logisch bij een dergelijke innovatie.

De minister benadrukt ook dat de beide luchthavendirecties nauw zullen betrokken worden bij de opmaak van de businessplannen.

Voor het ter beschikking stellen van de offertes dient de heer Decaluwe zich te wenden tot de minister-president van de Vlaamse regering.

Op de vragen van de heer Caluwé over de rechtstoestand van het personeel van de regionale luchthavens antwoordt de minister dat zowel de statutaire als de contractuele personeelsleden hun rechtstoestand behouden. Deze problematiek zal op korte termijn geregeld worden bij de herziening van het besluit over het materiële en financiële beheer van de luchthavens. Daarnaast zal een protocol afgesloten worden tussen de directeur-generaal van AWW (Administratie van Wegen en Verkeer) en de managers die de relaties tot het personeel moeten regelen.

De heer Carl Decaluwe dringt aan op een antwoord op zijn vraag over de offerte voor de regionale luchthaven. Hij wil weten welke timing de minister zal hanteren. Hij vraagt zich ook af wat de reactie

van de minister is op de opmerkingen van de Inspectie van Financiën. De minister zou de opdracht hebben gegeven om zo weinig mogelijk infrastructuurwerken uit te voeren in de regionale luchthavens, wat haaks staat op de plannen van Ernst&Young in Antwerpen.

De minister antwoordt hem dat hij zijn repliek op de opmerkingen van de Inspectie van Financiën kan nalezen in de nota aan de regering. De minister zegt dat hij aan de minister-president zal vragen of hij de offerte ter beschikking kan stellen, zodat de commissie die in gesloten zitting kan bekijken of het document ter beschikking kan stellen van het Rekenhof. *De heer Carl Decaluwe* eist meer duidelijkheid over de timing. De uitkomst hiervan zal bepalend zijn voor het stemgedrag van de CD&V-fractie, laat de heer Decaluwe weten. *Minister Stevaert* wijst op de procedure : de voorzitter van deze commissie moet de parlementsvoorzitter vragen het verzoek tot de minister-president te richten. De minister wil zich ertoe verbinden de offertes achter gesloten deuren ter beschikking te stellen, als er verder geen bezwaren zijn. De heer Decaluwe wijst vervolgens nogmaals op het belang van het dossier. Het is al de tweede keer dat het Rekenhof er vragen over stelt.

De heer Jan Verfaillie heeft uitgerekend dat de kostprijs van het management het negatieve bedrijfsresultaat van de Oostendse luchthaven met 60 procent zal doen toenemen. Voor Deurne zijn ongetwijfeld gelijkaardige berekeningen te maken. Is dat wel goed bedrijfsbeheer, vraagt het lid zich af.

Minister Steve Stevaert repliceert dat de vermelde luchthavens al vele jaren verlies lijden. Hij herinnert eraan dat vele christen-democraten destijds pleitten voor meer investeringen vanwege de overheid en voor de tenlasteneming van de verliezen. Gelukkig ontbraken destijds de middelen om dat ook werkelijk te doen. De vorige regering bereikte echter een consensus over de privatisering. Er was maar een probleem : er daagde niet één kandidaat op.

De heer Carl Decaluwe verwijst naar een verklaring van de minister op ATV. Alles in de schoenen schuiven van de voormalige CVP is volgens hem een te gemakkelijke oplossing. Men kan verwijzen naar het optreden van minister-president Van den Brande, maar dat neemt volgens hem niet weg dat de laatste CVP-minister bevoegd voor regionale luchthavens van voor 1991 dateert.

Hij verwijst ook naar een artikel van 26 februari 2000 waarin minister Van Mechelen zegt dat de on-

dertunneling zal gebeuren op kosten van de Vlaamse overheid. Minister Stevaert daarentegen zegt dat de financiering zal gebeuren door middel van een PPS-constructie. De heer Decaluwe stelt dat hij het verleden onvoldoende kent : hij pleit voor de toekomst. Hij vergelijkt de beslissing over de regionale luchthavens met die over de voormalige VRT.

In dat laatste geval werd er in het decreet een duidelijke opdracht gegeven. Nu blijft het onduidelijk wat de opdrachten zijn. Er is bijvoorbeeld geen beleidsnota Regionale Luchthavens. In het geval van de VRT heeft men de top van het bedrijf eruit gegooit en vervangen door een nieuwe top. Hier voegt men er nog een top aan toe. Dat zal in de komende vijf jaar leiden tot 270 miljoen frank extra kosten. Met de kosten die men er nog moet bijtellen, onder meer de BTW, zal men uitkomen op een bedrag van 300 tot 350 miljoen frank. Hij acht het onwaarschijnlijk dat deze luchthavens daardoor rendabel zullen worden. Hij hoopt dat de offertes meer duidelijkheid zullen brengen. De Inspectie van Financiën zegt dat men de gecumuleerde verliezen blijft opstapelen.

Hij meent dat het dossier ten gronde moet uitgeklaard worden. Als alles bij het oude blijft, zal hij dezelfde vragen blijven stellen. Hij wil graag weten wat de doelstellingen zijn van de minister. Deze Vlaamse regering is al meer dan twee jaar verantwoordelijk het beleid ter zake en de kabinetschef van de minister nog langer. Men kan de schuld niet in de schoenen van de CVP blijven schuiven.

Hij herinnert zich dat zowel de heer Ramoudt als minister Vande Lanotte, afhankelijk van de plaats waar ze zich bevinden, spreken over sluiten of optimaliseren van de regionale luchthavens.

Op de vraag van de heer Malcorps wat dan het standpunt van CD&V is over de regionale luchthavens antwoordt de heer Decaluwe dat CD&V vroeger een standpunt had, maar na 11 september niet meer. Het luchtvaartbeleid is sedert die datum fundamenteel veranderd.

Minister Stevaert stelt dat het failliet van Sabena niet alleen met de gebeurtenissen van 11 september te maken heeft.

De heer Carl Decaluwe stelt dat Zaventem en BIAC door de snelle achteruitgang van de situatie en door het ontbreken van alternatieven hun ondergang tegemoet gaan. Als het zo verdergaat, voorspelt hij dat Zaventem over twee tot drie maanden grote problemen zal kennen. Hij vraagt

zich af wat nu het luchthavenbeleid is in de nieuwe situatie. Hebben Ernst&Young in hun prognoses rekening gehouden met de effecten van de TGV in Antwerpen ? De TGV biedt immers een alternatief voor het luchtvaartverkeer op korte afstand. Niet voor niets heeft Air France zijn vluchten tussen Brussel en Parijs gestaakt.

Een dergelijke opmerking geldt ook voor het vrachtvervoer. BIAC heeft expertise ter zake. Voor 11 september 2001 kon men eventueel spreken over complementariteit tussen de luchthavens van Oostende en Zaventem, maar nu is hij daarvan niet meer overtuigd. Het risico bestaat dat men in een rechter en partij situatie terechtkomt. De mensen van BIAC zullen niet voor Oostende, maar voor Zaventem kiezen.

Hij vestigt de aandacht op het feit dat de regionale luchthaven van Charleroi wil doorgroeien naar vier miljoen reizigers tegen anderhalf miljoen nu. Vier miljoen, dat is een vijfde van het aantal reizigers in Zaventem in zijn beste periode. De topmensen van Ryanair en van andere goedkope maatschappijen spreken over nieuwe slots voor Charleroi. Nu wordt de toewijzing doorkruist door internationale evoluties waarop niemand vat heeft. Hij vervolgt dat er ook op Europees niveau een en ander beweegt.

De fundamentele kritiek betreft de manier waarop de beslissingen tot stand zijn gekomen. De minister verstopt zich daarvoor achter twee alinea's in het document van de Vlaamse regering en dat volstaat niet voor CD&V. De heer Decaluwe wil weten waarom men offertes heeft aanvaard die afwijken van de eigen uitgangspunten. Wanneer ze beschikt over de nodige documenten, wil deze fractie de discussie ten gronde voeren.

De heer Jul Van Aperen benadrukt dat hij spreekt in eigen naam. Hij heeft de indruk dat de heer Decaluwe alle mogelijke argumenten aangrijpt om te kunnen besluiten dat er geen luchthavenbeleid is in Vlaanderen. Misschien is er in het verleden geen luchthavenbeleid geweest en wordt er nu een aanzet tot een beleid gegeven. Sabena kende tien jaar geleden al moeilijkheden. Een voormalig minister van Begroting werd trouwens teruggefloten toen hij voorstelde Sabena tot saneringen te dwingen.

Het is niet omdat Sabena failliet is dat alle bedrijven op de luchthaven van Zaventem onrendabel geworden zijn. Een goed geleide luchthaven hoeft niet noodzakelijk over een eigen luchtvaartmaatschappij te beschikken. BIAC investeert toekomstgericht. BIAC heeft voldoende expertise opge-

bouwd om de luchthaven van Oostende rendabel te maken. BIAC is in staat om de luchtvaartactiviteiten in Zaventem en Oostende complementair te maken, waarbij Zaventem zich toespitst op passagiersvervoer en Oostende op vrachtvervoer.

In Wallonië doet men momenteel grote investeringen, maar men houdt geen rekening met de regels van concurrentievervalsing. Dat zal blijken na afloop van het onderzoek van de Europese Commissie.

De voorzitter van de commissie stelt voor om het antwoord van de brief van de voorzitter van het parlement aan de minister-president af te wachten en daarna, in een besloten zitting en op basis van concrete documenten, met kennis van zaken te kunnen oordelen.

Bij schrijven van 22 november heeft de voorzitter van het Vlaams Parlement aan minister-president Dewael gevraagd om inzage te krijgen in de offertes met het oog op het organiseren van een commissiezitting.

De heer Carl Decaluwe benadrukt dat BIAC zelf zegt dat het wegvallen van Sabena voor hen een probleem is. BIAC is nog voor 63,56 procent in handen van de Belgische overheid en het is, volgens BIAC, de bedoeling om dat aandeel te verminderen. Dat is ook gebeurd bij Sabena. Hij dringt aan op voorzichtigheid. Gezien de negatieve evolutie, vraagt hij zich af of het voor BIAC, dat ongetwijfeld over voldoende knowhow beschikt, wel voordelig is om te streven naar complementaire activiteiten in Oostende en Zaventem. In Deurne is de situatie volgens de Inspectie van Financiën veel erger. Men stelt een manager zonder ervaring aan en wil dat de DAB en de huidige leidinggeven- den hem adviseren. Een toegewijd parlements- lid is verplicht hierover vragen te stellen.

De minister wijst erop dat PMV de managers geselecteerd heeft en dat men niet zo maar de regels kan veranderen. Hij is akkoord dat de verantwoordelijken van PMV de selectiecriteria komen toelichten in een besloten vergadering. Hij wenst zijn politieke verantwoordelijkheid niet te ontlopen maar vindt het raadzaam dat deskundigen de uitleg doen. Ook de parlementsleden zijn politiek verantwoordelijk voor de controle. Men kan nu nog niet oordelen over de rendabiliteit van BIAC.

Het zou ook kunnen dat de moeilijkheden binnen BIAC nieuwe kansen geven aan Oostende. Er is ook een groot onderscheid tussen een luchthaven en een luchtvaartmaatschappij. BIAC beschikt

over de nodige expertise en volgens het rapport is de wet van de overheidsopdrachten gerespecteerd en is de opdracht op een objectieve manier gegund. Hij benadrukt dat er geen negatief verslag is van de Inspectie van Financiën. De regering heeft haar verantwoordelijkheid genomen.

De heer Carl Decaluwe herhaalt dat de negatieve berichten door BIAC zelf verspreid worden. Een luchthaven is afhankelijk van luchtvaartmaatschappijen. Het is noodzakelijk om te trachten de gevolgen van de recente evoluties correct in te schatten en erop te anticiperen.

De heer Jul Van Aperen vindt dat het management inspanningen moet doen om andere luchtvaartmaatschappijen aan te trekken. De meeste aandelen van BATC waren in handen van de privésector. Bij de omvorming van de Regie der Luchtwe- gen en BATC tot BIAC en Belgocontrol onder de vorige regering onder leiding van premier Dehaene, kwam de meerderheid van de aandelen in handen van de overheid.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat de privésector toen al niet meer geïnteresseerd was in dergelijke investeringen.

De heer Decaluwe merkt op dat deze meerderheid er evenmin in slaagt de zaken snel en efficiënt op te lossen, zoals ze bij haar aantreden beloofde. Het feit dat 1.200 bouwaanvragen voor mobilfoonantennes onbehandeld blijven, bewijst dat de administratie Ruimtelijke Ordening niet meer functioneert. Als op 1 januari 2003 400 ambtenaren van de administratie Openbare Werken op pensioen gaan, zal die administratie ook stilvallen. Gezien de enorme initiële beleidsruimte van 270 miljard frank, is dat de verantwoordelijkheid van de huidige meerderheid en niet van de vorige.

Minister Steve Stevaert antwoordt dat het inderdaad niet goed gaat met onze regionale luchthavens. Maar de regionale luchthavens passen in de Belgische en de mondiale context. Minister-president Van den Brande wou de regionale luchthavens privatiseren, maar niemand was geïnteresseerd. De regionale luchthavens sluiten is evenmin aangewezen en daarom opteert men voor een gemengde formule. Minister Stevaert is er alvast van overtuigd dat een luchthaven nooit zal functioneren zonder overheidsinbreng.

Nu de twee regionale luchthavens sluiten, zou volgens minister Stevaert onverstandig en onverantwoord zijn. Het heeft evenmin zin de inspanning van het nieuwe management nu al als mislukt te be-

schouwen. Over een half jaar krijgt het Parlement de kans die mensen te horen. Eén ding staat vast : de manier waarop vroeger werd gewerkt, volstond niet. Ondertussen zijn de omstandigheden drastisch verslechterd, maar toch probeert de huidige meerderheid.

De heer Carl Decaluwe vraagt in de laatste begrotingscommissievergadering of de commissieleden de offertes over de regionale luchthavens nu kunnen krijgen. Er is nog steeds geen antwoord van de minister-president op het schrijven van de voorzitter van het Vlaams Parlement. Minister Stevaert is voorstander om de offertes ter beschikking te stellen van deze commissie. Volgens de kabinetschef van de minister-president zijn daar geen bezwaren tegen. Men is nog wel juridisch aan het bekijken onder welke omstandigheden dat moet gebeuren. Het is mogelijk dat sommige onderdelen niet ingekken mogen worden. Dat dient zeker in een besloten commissie te gebeuren.

De heer Decaluwe gaat niet akkoord met dat laatste en wil daar in alle openheid over discussiëren. De documenten vallen onder het aspect openbaarheid van bestuur. Het probleem kan later in de commissie aangekaart worden. Hij dankt de minister voor de moeite om de offertes ter beschikking te stellen.

8. Energiebeleid

De heer Eloi Glorieux zegt het niet eens te zijn met de stelling van de heer Decaluwe dat er te veel aandacht gaat naar het energiebeleid. De heer Decaluwe ontkent met kracht deze stelling te hebben verkondigd. De heer Glorieux wijst erop dat het energiebeleid eindelijk wordt behandeld waar het moet worden behandeld. Hij wijst op de maatregelen om de CO₂-uitstoot tegen 2010 te reduceren en tegen 2005 te stabiliseren. Hij zegt blij te zijn dat het energiebeleid eindelijk vorm krijgt en dat daarvoor verantwoorde budgetten worden uitgetrokken. Een rationeel energieverbruik is immers een trendbreuk waartoe de huidige regering zich heeft geëngageerd.

De minister is het eens met de heer Glorieux dat het energiebeleid zeer belangrijk is. Ook hij is tevreden over het instrumentarium dat wordt uitgebouwd. Van een restbevoegdheid groeit het energiebeleid eindelijk uit tot wat het moet zijn. Voor het eerst geeft Vlaanderen vorm aan een echt energiebeleid.

De heer Jan Loones steunt het streven van minister Stevaert naar een eigen Vlaams energiebeleid. In-

zake hernieuwbare energiebronnen heeft hij wel vragen bij de eenzijdige aandacht voor wind. Moet dat dossier niet innovatiever opgevat worden ?

Op de opmerking over asfalt antwoordt *de minister* dat men dat in een bredere context moet bekijken. Men moet zich afvragen of er nog andere vormen van alternatieve energiewinning mogelijk zijn en men mag zich niet beperken tot waterkracht en windmolens. Hij wijst erop dat er op dit ogenblik tal van projecten aan de gang zijn, zij het dan in een embryonale fase. Voor het asfaltproject is een gepaste site nodig : de ondergrond moet aan bepaalde voorwaarden voldoen en er moet een sociale woonwijk zijn.

De heer Eddy Schuermans wil de begrotingsdocumenten, de beleidsbrief Energie en het zogenaamde programmadecreet samen evalueren. Daarbij valt hem op dat men de normale werkwijze niet gevolgd heeft. Er worden quasi geen nieuwe beleids-opties geformuleerd noch in de beleidsbrief, noch in de begrotingsdocumenten. Een aantal aspecten zijn trouwens niet conform het Reglement van dit parlement. Een aantal adviserende instanties wijzen er ook op dat een en ander getuigt van onbehoorlijk bestuur.

De beleidsbrief Energie met de prioriteiten voor 2001 en 2002 is, op enkele pagina's na, een voortgangsrapport. De pagina's, die de basisopties van het regeerprogramma en de beleidsnota Energie 2000-2004 verder uitwerken, zijn op één hand te tellen. Bij vergelijking van de beleidsbrieven Energie van vorig en dit jaar blijkt dat de teksten slechts op enkele punten verschillen : zeker 10 van de 13 prioriteiten zijn quasi identiek. Dat betekent dat er in 2001 op dat vlak geen vorderingen gemaakt zijn. Het energiebeleid zal ook in 2002 geen prioriteit zijn vermits men zich niet de moeite getroost heeft om nieuwe teksten aan het parlement voor te leggen.

Hetzelfde lid geeft een overzicht van de beleids-opties en initiatieven uit de beleidsbrief 2000-2001, die letterlijk of bijna letterlijk overgenomen zijn in de beleidsbrief 2001-2002 : het invoeren van een energie-prestatie-regelgeving voor gebouwen ; het afsluiten van benchmarkingconvenants ; het uitwerken van een REG-decreet voor de bevordering van energie-investeringen ; het invoeren van een REG-norm voor netbeheerders en houders van een leveringsvergunning ; het invoeren van een systeem van groene stroomcertificaten om te verhinderen dat, in een vrijgemaakte markt, hernieuwbare energieprojecten uit de markt worden geprijsd ; het invoeren van een communicatieplan ; het in-

voeren van een actieplan over de voorbeeldfunctie van de overheid ; het invoeren van regelgeving voor de vrijmaking van de Vlaamse elektriciteitsmarkt ; het invoeren van regelgeving voor de vrijmaking van de Vlaamse aardgasmarkt ; enzovoort.

De enige uitzonderingen zijn : een onderdeel over de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) ; een bijdrage over de vergunningsvoorwaarden en locaties voor milieuvriendelijke energieprojecten en over betere sensibilisatie over de isolatiereglementering.

De heer Eloi Glorieux heeft enkele vragen over en bedenkingen bij de beleidsbrief Energie. De Vlaamse regering dient het Kyoto-protocol dat in Marrakech in een definitieve vorm werd gegoten, zo snel mogelijk te ratificeren. De tussentijdse stabilisatiedoelstelling om de CO₂-uitstoot in 2005 te stabiliseren op het niveau van 1990 is belangrijk als trendbreuk. Maar is daarover al overleg gepleegd met de federale overheid die geïntegreerde maatregelen moet nemen op het vlak van energie, transport, fiscaliteit en productnormering ? Gezien het belang van de taskforce Klimaatbeleid Vlaanderen, vraagt de spreker een overzicht van de werkzaamheden en een planning.

Centraal in het CO₂/REG-beleid (rationeel energiegebruik) staan onder meer de huishoudens, waar men in 2004 het energieverbruik tot onder het niveau van 1998 wil brengen. Dat is een lovenswaardige doelstelling, maar een absoluut streefdoel blijft nodig. Op welke manier moet die doelstelling overigens gehaald worden ? Het betreft hier immers een exclusief Vlaamse bevoegdheid waardoor niet gerekend kan worden op federale maatregelen. De beleidsbrief vermeldt het na-isolatieprogramma even zonder er dieper op in te gaan. Gezien het belang van dit programma, vraagt de spreker bijkomende informatie.

De doelstelling blijft dat de industrie blijft streven naar meer energie-efficiëntie als middel om de CO₂-uitstoot en het energiegrondstoffenverbruik te verminderen. Omdat een absolute CO₂-reductie van 7,5 procent vereist is, moeten de koolstofproducerende sectoren niet alleen streven naar meer energie-efficiëntie maar ook hun CO₂-uitstoot reduceren. Ook in de dienstensector staat een verhoging van de energie-efficiëntie voorop, evenwel zonder absolute CO₂-reductiedoelstelling.

De prognoses voor de realisatie van de stabilisatiedoelstelling 2005 tonen aan dat energie-efficiëntie zonder reductie niet zal volstaan voor beide sectoren. Zelfs nadat alle geplande maatregelen zijn

uitgevoerd, produceren we nog 7000 ton CO₂ te veel om de stabilisatiedoelstelling te halen. Precies daarom moeten de huishoudens en de transportsector hun achterstand wegwerken.

De spreker merkt de voorbije twee jaar een positieve kentering in de evolutie van de milieuvriendelijke energieproductie. Het geïnstalleerd vermogen windenergie is verdubbeld. De subsidies voor fotovoltaïsche installaties zijn eveneens verdubbeld van twintig naar veertig miljoen frank. Het potentieel van de kleine waterkracht is in Vlaanderen beperkt, maar dient maximaal benut te worden. Alle initiatieven en plannen vindt de spreker positief.

De doelstelling voor warmtekrachtkoppeling blijft 1200 megawatt extra opwekken in de periode 1995-2005. Dat is bescheiden in vergelijking met Nederland, maar zal toch een grote inspanning vereisen aangezien Vlaanderen op dit moment nog maar 134 megawatt haalt. De vooruitzichten voor het industriële energieverbruik en de CO₂-uitstoot zijn mede afhankelijk van warmtekrachtkoppeling.

In 2002 moeten we volgens de spreker voor een trendbreuk zorgen op het vlak van rationeel energiegebruik (REG). De voorbije twee jaar werd een kentering teweeggebracht inzake hernieuwbare energiebronnen. Dit jaar moet REG – een volledig Vlaamse bevoegdheid – prioritair worden. De energieprestatieregeling (EPR) wordt daartoe belangrijk en precies daarom moet die regelgeving doordacht zijn en gekoppeld worden aan een goed handhavingsbeleid, eventueel zelfs met sancties. EPR zal het residentiële energieverbruik op middellange termijn verminderen, op voorwaarde dat elk nieuw huis aan de EPR voldoet.

Benchmarkingconvenants zijn zinvol voor ons energie- en klimaatsbeleid mits er zoals in Nederland een resultaatsverbintenis voor CO₂-reductie aan gekoppeld wordt. Alleen grote, energie-intensieve bedrijven zouden door een convenant af te sluiten vrijgesteld mogen worden van de CO₂-heffing. Andere bedrijven kunnen die heffing vermijden door met efficiënte maatregelen hun CO₂-uitstoot en energieverbruik te reduceren. Nogal wat sectoren willen immers alleen maar een convenant afsluiten om de CO₂-heffing te vermijden. De spreker wil weten voor welke bedrijven de auditconvenant precies geldt. Voor de bedrijven die een benchmarkingconvenant afsluiten of voor de andere bedrijven ? De spreker is van mening dat nog voor miljoenen frank aan energie bespaard kan worden, ook in de bedrijven die beweren dat nu al maximaal te doen. Zelfs BASF beschikt nog over

een rendabel potentieel aan energiebesparingsmogelijkheden.

Het CO₂/REG-kaderdecreet en de uitvoeringsbesluiten zijn dringend noodzakelijk voor het Vlaamse REG-beleid. Als in 2002 voor een trendbreuk gezorgd moet worden, moeten beide documenten voor het zomerreces goedgekeurd worden. We moeten in de eerste plaats nutteloos energieverbruik vermijden, energie vervolgens efficiënt gebruiken en ten slotte energie op een duurzame manier opwekken.

Een studie, in opdracht van de minister, maakt eens te meer duidelijk dat er een correlatie is tussen energiebesparende investeringen en de tewerkstelling in Vlaanderen : rationeel energiegebruik zet geen rem op de economie maar biedt groeikanalen.

Wat de REG-openbare dienstverplichtingen betreft, zijn de sociale en ecologische dienstverplichtingen, die volgens het elektriciteits- en gasdecreet aan de energiemaatschappijen kunnen worden opgelegd om aberraties van de vrijgemaakte markt te corrigeren, een belangrijke middel, dat ten volle en zonder schroom door de Vlaamse overheid moet worden gehanteerd. De energiesector heeft, door haar monopoliepositie, tientallen jaren geprofiteerd van door de overheid toegekende voordelen en heeft, in vergelijking met de buurlanden, de gezinnen te hoge prijzen aangerekend. Het is niet meer dan normaal dat de energiesector zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid neemt en zo niet, wordt opgelegd. Zowel de sociale dienstverplichting – 100 kilowattuur gratis stroom – als de ecologische dienstverplichting – 0,01 kilowattuur primaire energie besparen per kilowattuur geleverde stroom – zijn goede maatregelen. Hij hoopt dat ze snel in werking treden.

In een voorstel van resolutie wordt aan de regering gevraagd om de sociale en ecologische correcties aan te vullen. Vooral de REG- openbare dienstverplichtingen moet uitgebreid worden.

In het afgelopen jaar waren er een aantal goede bewustmakingscampagnes, vooral de spot die het verband legde tussen energie- en voedselverspilling. De vele nieuwe publicaties waren inhoudelijk goed en toegespitst op de juiste thema's. Voor 2002 is het belangrijk om de energieprestatieregeling bekend te maken bij de verschillende doelgroepen : bouwheer, architect en de gemeente. Hij had graag dat de maand van de energiebesparing jaarlijks en niet om de twee jaar zou georganiseerd worden.

Wat het sectoroverleg betreft, is hij verwonderd dat de taakgroep industrie het afgelopen jaar niet vergaderd heeft. Naast de benchmarkconvenants met de energie-intensieve bedrijven, die vooral een vrijstelling van CO₂-belasting bewerkstelligen zonder daarom tot een absolute CO₂-reductie te leiden, werd er met de andere industriële sectoren en bedrijven niet over energiebesparing overlegd. Het zou goed zijn indien de taakgroep industrie de werkzaamheden snel opnieuw start en voor de andere sectoren maatregelen uitwerkt.

Uit de evaluatie van het actieplan voor de elektriciteitsdistributiesector bleek dat het beschikbare budget voor REG niet opgebruikt was : slechts 232 van de 265 miljoen frank is besteed. Dat is de helft minder dan in 1998 en 1999. Wat is daarvoor de reden ? Zijn de diverse REG-campagnes geëvalueerd ? Hij heeft de indruk dat het soms eerder promotiecampagnes waren voor het bedrijf in kwestie, bijvoorbeeld Electrabel. Wordt de campagne om de elektrische verwarming als zijnde ecologisch en zuinig, ook gesubsidieerd door het REG-budget ?

Hoe zit het met de overheveling van de REG-fondsen naar de gewesten ? Hoeveel van het beschikbare miljard frank zal aan Vlaanderen toekomen ?

De voorbeeldrol van de Vlaamse overheid is een schitterend initiatief. Hij is ervan overtuigd dat, eens men een goed systeem ingevoerd heeft, het streefdoel van 10 procent energiebesparing zal overtroffen worden. In 2002 zal er een interne sensibilisatiecampagne bij de ambtenaren gevoerd worden. Ook dat kan een wezenlijke besparing opleveren.

Voor de groene stroomcertificaten is het de bedoeling om tegen 2004 drie procent en tegen 2010 vijf procent milieuvriendelijke energie te produceren. De EU wil dat België tegen 2010 meer dan 5 procent duurzame energie haalt. Moeten de doelstellingen aangepast worden ? Op 1 januari 2001 werd de eerste tussentijdse doelstelling niet bereikt, waardoor de producenten uitstel kregen. Zal het streefdoel van 1 januari 2002, namelijk 1,4 procent groene stroom, gehaald worden ?

Als er, omwille van administratieve redenen en onzekerheid rond de vergunningsvoorwaarden een achterstand dreigt bij de inplanting van duurzame energieprojecten zoals windmolenparken, is het goed dat de knelpunten snel geïdentificeerd en weggewerkt worden. De gemeentebesturen krijgen best een specifieke instructies over het Windplan Vlaanderen. Velen weten niet goed hoe ze ermee

moeten omgaan en twijfelen aan de status ervan. Wanneer zullen de resultaten van het proefproject, dat de relatie tussen windenergie en landschap voor de provincie West-Vlaanderen onderzoekt, bekend zijn ? Hij vraagt ook een stand van zaken van de 18 mogelijke locaties voor windparkconcessies langs parkeerterreinen aan de autostrade. Zijn er al concessies gegeven ? Wat is de timing ?

Bij de informatieverspreiding over hernieuwbare energiebronnen zal ODE-Vlaanderen zijn belangrijke rol blijven vervullen. De PV-subsidies kennen een groot succes en de informatiecampagne is dus geslaagd. Het is duidelijk dat de fotovoltatische zonne-energie de energiebron van de toekomst is. Het succes van de subsidieaanvragen bewijst de interesse van de bevolking voor de duurzame energie. Het is belangrijk dat men ook hier eerst energie bespaart, dan energie efficiënt aanwendt en pas dan aan duurzaam opwekken wordt gedacht. Bij het verlenen van de subsidies moet als voorwaarde gesteld worden dat er eerst moet geïnvesteerd worden in energiebesparende maatregelen.

VZW Cogen is het nieuwe promotieorgaan voor warmtekrachtkoppeling. Het is belangrijk dat deze nieuwe vzw snel een wezenlijke toename van het aantal warmtekrachtkoppelingsinstallaties tot stand brengt. Indien er binnen de vijf jaar geen doorbraak komt, zal de knowhow in Vlaanderen verloren gaan. De ontwikkeling van nieuwe beleidsinstrumenten voor warmtekrachtkoppeling is aangewezen. Het is positief dat er een certificaten-systeem voor warmtekrachtkoppeling zal ontwikkeld worden.

Wat betreft de vrijmaking van de energiemarkt, stelt de beleidsbrief dat de afnemer, twee maanden voor hij ervoor in aanmerking komt, door de netbeheerder daarvan op de hoogte gebracht wordt. Zo kan hij zelf kiezen met welke leverancier hij verder wil gaan. Zal de afnemer geïnformeerd worden over de verschillende leveranciers, waaruit hij kan kiezen ? Zal hij een lijst krijgen met vermelding van de factuurprijs en de ecologische prestaties van deze leveranciers ? Een duidelijke etikettering van de stroom is aangewezen. Belangrijk is om te controleren dat de netbeheerders objectieve informatie verstrekken en niet de leveranciers, waarmee ze vroeger verbonden waren, promoten.

Enkele weken geleden verscheen in het weekblad Trends een artikel waaruit bleek dat Interelectra Luminus aanbiedt aan zijn klanten : er is dan ook waakzaamheid geboden. De Vreg moet dan ook snel operationeel worden gemaakt. Er is al een

voorzitter, maar de beheerders moeten nog worden aangeduid.

We steunen de correctie van de vrijmaking van de markt met openbare dienstverplichtingen, vooral inzake REG. Dit geldt zowel voor de operatoren van de elektriciteits- als van de aardgasmarkt. Spreker vraagt of hij uit de beleidsbrief kan afleiden dat de minister niet langer van plan is om in de uitvoeringsbesluiten van het aardgasdecreet openbare dienstverplichtingen op te leggen aan REG. Wil hij in de plaats onderzoeken of hij in het CO₂/REG-decreet verplichtingen kan opleggen voor de gas-, olie- en steenkoolsectoren ? De beleidsbrief was op dit vlak zeer onduidelijk.

Er zou een Vlaams Energieagentschap worden opgericht in de vorm van een intern zelfstandig agentschap. Wat is de verhouding van dit agentschap tot VIREG ? Zal het agentschap een zuivere promotierol vervullen ?

Volgens de heer Eloi Glorieux moet 2002 een doorbraak worden voor het rationeel energieverbruik in Vlaanderen. De beleidsbrief bevat heel wat goede voornemens. Agalev steunt de minister dan ook in zijn beleid. Dankzij het REG-beleid zullen de Kyoto-doelstellingen kunnen worden gerealiseerd.

Volgens de heer Eddy Schuermans herneemt de voorliggende beleidsbrief slechts wat vorig jaar al werd vooropgesteld.

De heer Schuermans onderstreept dat de CD&V-fractie de Kyotodoelstellingen steeds heeft ondersteund. Alternatieve energieproductie heeft beperkingen, maar dat betekent niet dat er op dit vlak geen maatregelen kunnen worden genomen. Spreker steunt de werkwijze van benchmarking op basis van convenants. Hij begrijpt echter niet waarom deze techniek voor grote bedrijven moet worden voorbehouden. Benchmarking heeft wel beperkingen : het kan alleen voor vergelijkbare activiteiten. In sommige sectoren zijn afspraken op basis van benchmarking dan ook niet mogelijk. Er moet verder gezocht worden naar alternatieven. De heer Schuermans is tegenstander van lineaire regels. Wie in het verleden belangrijke inspanningen heeft gedaan, mag nu niet afgestraft worden.

Spreker verdedigt BASF : de groep van BASF en BASF Antwerpen in het bijzonder, hebben in het verleden heel veel geïnvesteerd in energiebesparing. De overheid mag niet onredelijk zijn : de groep van BASF zou wel eens op zoek kunnen gaan naar andere locaties.

Het stoort de heer Schuermans dat er nog steeds geen Vlaamse regulator operationeel is op het vlak van de vrijmaking van de energiemarkt. De vrijmaking van de markt moet beter worden begeleid : momenteel is het geen succes.

De heer Eloi Glorieux is verheugd dat CD&V de Kyotodoelstellingen blijft steunen. De benchmarkingsconvenants mogen voor de spreker worden uitgebreid tot alle bedrijven, maar er moet wel een absolute reductiedoelstelling aan worden gekoppeld. Zoniet zal het onmogelijk zijn om de Kyoto-doelstellingen te halen.

De heer Glorieux erkent dat BASF inspanningen heeft gedaan. Er zijn echter nog meer rendabele energiebesparingsmaatregelen mogelijk. BASF gebruikt argumenten die geen steek houden. Zo is er bijvoorbeeld geen sprake van een lineaire doortrekking van de 7,5 procent naar de chemische sector. De heer Glorieux begrijpt niet waar een bedrijf met een omzet van 36 miljard euro de moed haalt om dit soort excuses te zoeken in winstoptimalisatie : dat is decadent.

De heer Ludwig Caluwé vindt de toon van de interventie van de heer Glorieux bijzonder lichtzinnig. BASF vertegenwoordigt vierduizend rechtstreekse en duizenden onrechtstreekse arbeidsplaatsen. Een bedrijf zoals BASF slaat geen alarm zonder goede reden. Spreker waarschuwt ervoor om de kip met gouden eieren niet te slachten.

De heer Johan De Roo maakt de bedenking dat het amendement, dat bij de bespreking van het Elektriciteitsdecreet werd aangenomen op voorstel van de heer Glorieux, verhindert dat de groene frank wordt toegepast op de energie die huisvuilverbrandingsovens produceren.

In de Scandinavische landen kan dat wel, en ook in Nederland, zij het op een aangepaste manier. Op Europese schaal werkt de Vlaamse regeling concurrentievervalsend. In elk geval is zij kostenverhogend. De kosten van de huisvuilverbranding beginnen trouwens zwaar te wegen voor zowel de burgers als de gemeenten.

Inzake groene stroom wijst *de minister* op het onderscheid tussen de federale groene frank en de Vlaamse groenestroomcertificaten. Voor bepaalde afvalstromen kan het Scandinavische model overwogen worden, bijvoorbeeld met een procentuele beperking.

Vervolgens geeft de minister een overzicht van de strategische projecten 2001. Hij verwijst eerst naar

de definitief goedgekeurde uitvoeringsbesluiten, namelijk naar het besluit van de Vlaamse regering van 15 juni 2001 met betrekking tot de distributienetbeheerders voor elektriciteit, het besluit van de Vlaamse regering van 15 juni 2001 met betrekking tot de leveringsvergunningen voor elektriciteit, het besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2001 houdende nadere regeling van de voorwaarden om als afnemer in de zin van artikel 12 van het elektriciteitsdecreet in aanmerking te komen, het besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2001 betreffende de elektriciteitsvoorziening aan bepaalde afnemers, het besluit van de Vlaamse regering van 7 september 2001 tot bepaling van de voorwaarden waaraan een kwalitatieve warmtekrachtinstallatie moet voldoen, het besluit van de Vlaamse regering van 28 september 2001 inzake de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen en het besluit van de Vlaamse regering van 19 oktober 2001 houdende het gratis vervoer en de gratis levering van een hoeveelheid elektriciteit als sociale openbardienstverplichting.

De minister somt de principieel goedgekeurde uitvoeringsbesluiten op, namelijk het ontwerpbesluit van de Vlaamse regering van 28 september 2001 inzake de openbardienstverplichtingen ter bevordering van het rationeel energiegebruik, het ontwerpbesluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2001 houdende bepaling van het administratief en geldelijk statuut van het personeel van de Vlaamse reguleringsinstantie voor de elektriciteits- en de gasmarkt, en het ontwerpbesluit van de Vlaamse regering van 13 september 2001 tot vaststelling van de personeelsformatie van de Vlaamse reguleringsinstantie voor de elektriciteits- en gasmarkt.

Ten slotte maakt de minister melding van de voorstellen van ontwerpbesluiten die nog voor eind 2001 zullen worden geagendeerd voor principiële goedkeuring door de Vlaamse regering, namelijk het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering houdende de openbare dienstverlening ter bevordering van de elektriciteitsopwekking in kwalitatieve warmtekrachtinstallaties en het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering tot regeling van de procedure bij wanbetaling van de elektriciteitsfactuur, de plaatsing van budgetmeters en de minimale levering van elektriciteit als sociale openbardienstverplichting.

Vervolgens belandt minister Steve Stevaert bij de hele discussie over het CO₂/REG-decreet. De cijfers zijn volgens hem indrukwekkend. Zo is het geïnstalleerd vermogen aan windenergie in Vlaanderen tussen 2000 en 2001 meer dan verdubbeld van 12 naar 30 megawatt. In 2001 zullen er tegen

het einde van het jaar bijna voor 6 megawatt bijkomende installaties voor duurzame elektriciteitsproductie uit biomassa geplaatst zijn, wat bijna een verdubbeling betekent in vergelijking met 2000. Ook op het vlak van waterkracht is de elektriciteitsproductie bijna verdubbeld tegenover 2000. Elektriciteit uit zonlicht wordt ook steeds belangrijker. De oppervlakte van geïnstalleerde zonnepanelen is bijna verdubbeld tegenover 2000.

De minister wijst erop dat de installatie van waterkrachtinstallaties op grote weerstand botst, dit omwille van de mogelijke invloed op het visbestand. Het moet de minister van het hart dat er vroeger ook waterkrachtcentrales waren en dat toen nooit de invloed op het visbestand werd onderzocht. Hij spreekt de hoop uit dat deze discussie kan worden afgerond, volgens hem zijn waterkrachtcentrales immers geen vismolens.

Op de vragen van de heren Schuermans en Glorieux over de CO₂-uitstoot antwoordt de minister dat met grote bedrijven benchmarkingconvenants worden afgesloten met doelstellingen die zich op wereldniveau situeren. Hij meent dat het verstandiger is om in kleinere bedrijven auditconvenants te laten afsluiten. De sector volgt de minister trouwens in zijn redenering. De minister vermeldt dat in het vooruitgangsrapport wordt verwezen naar de sectoren die nu al vrijwillig instappen.

De heer Glorieux had ook een vraag over de fiscale aspecten. De minister benadrukt dat we in een federaal land leven en het flankerend beleid moet daar rekening mee houden. Hij is het ermee eens dat kan worden gesproken over fiscale instrumenten, maar het fiscaliseren van bepaalde onderdelen van het energiebeleid mag geen financieringsbron worden voor de federale overheid.

Hij stelt dat men in een federaal land op zijn hoede moet zijn voor een averechtse herverdeling en voor een recuperatie van bevoegdheden. Daarom vindt hij het belangrijk dat de REG-fondsen tegemoetkomen aan Vlaanderen.

De heer Glorieux bevestigt dat hij pleit voor overleg met het federale niveau over de fiscale instrumenten, maar dat heeft te maken met de noodzaak van een betere afstemming. De federale heffing moet gezien worden als een regulerende maatregel, die kan helpen om de Vlaamse doelstellingen te realiseren. Het is dus niet de bedoeling op het federale niveau een financieringsheffing mogelijk te maken.

Minister Stevaert is het daarmee eens, maar volgens hem is er nog een knelpunt, namelijk dat de Waalse economie heel andere kenmerken heeft dan de Vlaamse. Men zou het fiscale kader regionaal moeten kunnen verfijnen, anders loopt men het risico dat het communautair niet neutraal zou zijn.

Hij deelt mee dat de voorzitter van de VREG is aangeduid en dat de drie anderen vandaag worden aangeduid. Zolang de VREG er niet was, was er een overgangsmaatregel van toepassing en kon de zaak goed functioneren.

Hij twijfelt eraan of men in Vlaanderen een echte liberalisering zal kunnen doorvoeren. Zelfs als in Vlaanderen alles goed gaat, is het nog mogelijk dat de liberalisering niet naar wens verloopt. Dat is afhankelijk van het openstellen van de grote transportnetten op federaal niveau. Als de grote pakketstromen België niet binnenkomen, dan kunnen ook de prijsverschuivingen niet gerealiseerd worden.

De minister is ervan overtuigd dat er in 2002 een doorbraak zal gerealiseerd worden. De CO₂-REG zal er namelijk komen, net zoals de EPR-regeling en de controle van de isolatiereglementering.

De minister verklaart dat het rapport over het WIND-plan West-Vlaanderen bijna klaar is. De aanbesteding voor de 18 sites langs de autosnelweg is gebeurd. Men is ook het dossier Zeebrugge aan het afwerken. Het is ook de bedoeling in het voorjaar 2002 een Vlaams klimaatplan op te stellen.

Inzake de discussies over de huishoudens wijst hij op de Vlaamse openbare dienstverplichting, op de REG-programma's, die goed zijn voor anderhalf miljard frank en die de bedoeling hebben een jaarlijkse besparing van één procent te realiseren. Op federaal niveau zijn er ook belastingvoordelen voor REG-maatregelen voor een waarde van 1,8 miljard frank per jaar.

Hij hoopt dat Vireg naar Deens model een adviesorgaan kan worden. Dat kadert volgens hem ook in het streven van de Vlaamse overheid naar een beter bestuurlijk beleid.

Hij stelt dat de evolutie inzake warmtekracht verloopt zoals voorzien. Bij GIS Vlaanderen is men bezig met de actualisering van het Windplan Vlaanderen.

De opwekking van hernieuwbare energiebronnen is belangrijk, maar met eenzelfde inzet van midde-

len kan men volgens hem meer realiseren aan de verbruikzijde. Op het niveau van de intercommunaales zijn er een paar geslaagde initiatieven, onder meer de weetmeter". Daarvoor bestaat interesse bij de bevolking.

Op de vraag of de fondsen goed aangewend worden, antwoordt de minister dat men met de REG-fondsen zeker geen reclame mag maken voor elektrische verwarming. Dat staat los van de discussie op federaal niveau over een verbod op reclame voor elektrische verwarmingstoestellen. Vlaanderen staat daarbuiten, want het is een discussie over productnormen.

De 1,4 miljard frank aan inkomsten zullen pas aan het einde van 2002 geboekt worden, nadat de sector de nodige certificaten heeft voorgelegd. De plannen worden niet veranderd, maar het is de bedoeling niet te penaliseren. Daarvoor is een brugje voorzien in de begroting.

De minister deelt tenslotte mee dat de split tussen de benchmark en de audit bij 0,5 petajoule ligt, dat is 10^{12} joule, een miljoen keer een miljoen joule.

9. Waterwegen en Zeewezen

Wat de basisallocatie 14.05 in verband met de veerdiensten betreft is er de vraag van *de heer Johan Malcorps* of er nieuwe initiatieven komen, bijvoorbeeld het veer over de Rupel tussen Hingene en Schelle en de kanaalbus tussen Zemst en Brussel. Er bestaat een vereniging van zelfstandige veeruitbaters in Vlaanderen evenals een soort openbare vervoersvereniging voor veren. Wordt er gewerkt aan de structurele uitbouw van het openbaar vervoer over het water, niet alleen voor toerisme maar ook voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer? Vindt er daarover overleg plaats?

In de basisallocatie 31.01 is er sprake van de verlaging van de binnenvaarttransportkosten. Wat is de stand van zaken? Wat zijn de eerste initiatieven in 2002?

In basisallocaties 31.02 en 31.04 gaat het over NV Zeekanaal en de Dienst voor Scheepvaart. Wat NV Zeekanaal betreft is de vraag hoe het staat met de watergebonden inplantingen? Wat is het percentage van de bestaande watergebonden inplantingen? Komen er nog nieuwe?

Volgens de heer Johan Malcorps is het belangrijk dat de gronden langs de kanalen optimaal gebruikt worden voor watergebonden investeringen. Dat is ook de bedoeling van het RSV. In welke mate

wordt daarop toegekeken en wordt het gerealiseerd? Voorts stelt hij dat het naar analogie met de Dienst voor Scheepvaart nuttig zou zijn om een beheersovereenkomst af te sluiten met NV Zeekanaal zodat er duidelijkere afspraken gemaakt kunnen worden over de strategische doelstellingen.

Wat de Dienst voor Scheepvaart betreft is er de vraag of er extra middelen voor de dijkversterking in de begroting ingeschreven zijn. Hij wijst op het incident met de dijkdoorbraak van de Zenne.

De minister verklaart dat hij nota zal neerleggen omtrent zijn reacties op de vragen. (bijlage5). Hij antwoordt dat het nieuwe veer op de Rupel tussen Schelle en Wintam thans in uitvoering is. De NV Zeekanaal heeft bevestigd dat er binnenkort een proefproject opgestart wordt rond de kanaalbus. De minister stelt wel dat de implementatie van deze plannen een moeilijk proces is. De heer Carl Decaluwe wil weten wie daarvoor de uiteindelijke verantwoordelijkheid draagt, De Lijn of NV Zeekanaal en wie de eigenaar is van de boot. De minister antwoordt dat De Lijn verantwoordelijk is. Voor de uitbating wordt er een contract afgesloten tussen een privé-eigenaar en De Lijn. De boot wordt namelijk geleasd. Bepaalde aspecten, onder meer de op- en afstapplaatsen, de snelheden op het water en de oeverbescherming, belangen de NV Zeekanaal aan, want die is de beheerder van de waterweg.

De heer Jan Loones deelt mee dat ook het project tussen Oostende en Nieuwpoort zou gerealiseerd worden. Het zou mogelijk worden de heenreis af te leggen met de tram en de terugreis over zee. Dit zou echter niet gebeuren op regelmatige tijdstippen. Volgens de plannen van voormalig minister Sauwens zou er in iedere badplaats een stopplaats zijn.

Minister Steve Stevaert zegt dat het niet moeilijk is het vereiste aantal passagiers te vervoeren, maar dat het onmogelijk is onderweg haltes aan te leggen, want de tijd die men daarmee verliest kan men onmogelijk nog inhalen. Dat is precies één van de problemen van het vervoer over water.

Hij stelt dat de transportkosten van de binnenvaart gunstig evolueren. Sommige kostenfactoren zijn drastisch gedaald. Door de afschaffing van de toerbeurt is de tonnageprijs gedaald. Door bredere openingstijden probeert men ook de tijdsvensters op de kanalen te vergroten en ook dat zal leiden tot een daling van de transportprijs. Deze prijsdaling staat tegenover een toename van de transport-

kosten langs de weg ten gevolge van het fileprobleem.

De beheersovereenkomst met de NV Zeekanaal wordt binnenkort afgesloten.

Voor de dijkbreuken zijn er extra middelen uitgetrokken. Dit jaar gaat het om 100 miljoen frank. De aanbestedingsprocedure is al gebeurd.

Het antwoord op de vragen over de veerdiensten, het personenvervoer over de waterwegen, de verlaging van de binnenvaartkosten en de watergebonden inplantingen wordt aan het verslag als bijlage 5 toegevoegd.

10. Opmerkingen over punctuele begrotingscijfers

De heer Carl Decaluwe heeft een reeks vragen bij de begrotingscijfers. Zo leest hij dat in programma 63.1 (de wegenbegroting) 17 miljoen frank (424.000 euro) extra wordt uitgetrokken voor de exploitatie, het onderhoud en het beheer van de elektrische en elektromechanische inrichtingen. Die toename wordt in de memorie van toelichting evenwel niet verklaard.

Voorts herinnert hetzelfde lid aan de opmerking van het Rekenhof bij de implementatie van de projecten inzake basismobiliteit. In het kader van het meerjarenplan 2000-2004 was beloofd dat in 2000-2001 al concrete projecten zouden opgestart zijn in proefgemeenten. Hoever staat men met die effectieve realisatie? Het Rekenhof had ook vragen bij het onderhoud van de Antwerpse premetro. Daarvoor zouden onvoldoende middelen gereserveerd zijn. De vraag van de heer Malcorps over de beheersovereenkomst van De Lijn werd nog niet afdoende beantwoord. De memorie van toelichting is trouwens in heel wat opzichten achterhaald, bijvoorbeeld voor wat het beheer van de regionale luchthavens betreft. In dat verband dringt de spreker andermaal aan op het vrijgeven van de offertes van de managementbureaus. Minister Stevaert moet dat verzoek aan de minister-president doorspelen voor het einde van de begrotingsbesprekingen.

In programma 63.40 worden middelen ingeschreven voor studies inzake bedrijfsvervoerplannen, promotiecampagnes en woon-werkverkeer. Maar hoever staat het met de uitvoering daarvan? Basisallocatie 43.10 trekt geld uit voor volwaardige provinciale verkeerseducatieparken. Maar is een provincie geen te ruim gebied? In West-Vlaanderen zijn de afstanden groot.

In de toelichting bij programma 64.10 (waterwegen en binnenvaart) erkent de minister dat juridische procedures en gebrek aan bergingsruimte verhinderen dat de doelstelling wordt bereikt om de diepgang van de waterwegen te optimaliseren. Nam hij al contact op met minister Dua voor dat milieuaspect? Ook het gewone onderhoud blijft in gebreke: gelet op de budgettaire middelen kan in hoofdzaak slechts aan curatief onderhoud worden gedaan en onvoldoende aan preventief onderhoud. Was de dijkbreuk in Rijkevorsel daarvan het gevolg? Er blijft ook een personeelstekort bestaan bij de Dienst voor Scheepvaart. Slechts 468 van de 506 functies zijn ingevuld. Waarom werden geen inspanningen gedaan om dat te verbeteren? Die kritiek geldt ook voor het integraal waterbeheer. Men raakte niet verder dan een eenmalige inspanning bij de vorige begrotingsaanpassing. In weerwil van het preventieve belang werden deze keer geen bijkomende inspanningen gedaan.

De kredieten voor het Vlaams Infrastructuurfonds daalden. De heer Decaluwe betreurt die inlevering, al waardeert hij de budgettaire orthodoxie waarmee de middelen voor fietspaden (twee miljard frank) uit het financieringsfonds nu ook bij het VIF werden ingeschakeld.

De heer Johan Malcorps sluit zich aan bij de vraag van de heer Decaluwe naar het onderhoud van de premetrokokers in Antwerpen. Hij zou willen weten hoeveel daar werkelijk wordt voor uitgetrokken. Hij vond alvast de volgende cijfers terug: 106.000 frank in basisallocatie 14.01, 65.000 frank in basisallocatie 31.16 en 36 miljoen frank in basisallocatie 81.02. Volstaan die bedragen? Is er ook een kritische grens? Tot nu toe heeft men altijd de kaart getrokken van het bovengrondse aanbod, maar misschien is het wel zinvol om na te denken over een snelle verbinding tussen het centrum en de eerste gordel. Dat zou een nuttige bestemming van de – nu eenmaal bestaande – kokers kunnen zijn op langere termijn, want nu is dat geen prioriteit.

De heer Carl Decaluwe wil nog weten waarom de middelen die worden uitgetrokken voor de Schelderadarketen, meer dan gehalveerd zijn sinds 1999. Men verklaart dat door de daling van de geplande investeringen zelf, maar hoe zit het met de achterstand inzake structureel onderhoud? Tot slot wijst hij nog op de kritiek van het Rekenhof op de helikopterbeloofding.

Het antwoord op de vraag over integraal waterbeheer wordt aan het verslag als bijlage 6 toegevoegd.

Het antwoord op de vraag over de Schelderadarke-ten en de schommeling van kredieten en over de ingeschreven kredieten op het Vlaams Infrastruc-tuurfonds wordt als bijlage 7 bij het verslag ge-voegd.

11. Overige discussiepunten

– NMBS-investeringsplan

Het valt *de heer Carl Decaluwe* op dat de NMBS nergens wordt vermeld, noch in de toelichting van minister-president Dewael, noch in die van minis-ter Stevaert. Het investeringsplan moet evenwel door het Vlaams Parlement worden goedgekeurd en bovendien kan het Vlaams Gewest onder be-paalde voorwaarden meefinancieren. In de begro-ting engageert de Vlaamse regering zich daartoe echter niet.

De heer Robert Voorhamme stelt dat er veel bijko-mende investeringen geweest zijn in vergelijking met vroeger. Het is een goede zaak dat de juiste klemtonen gelegd worden en dat de hiaten in Vlaanderen, met name het openbaar vervoer en de fietspaden, aangepakt zijn. Voor een aantal andere dossiers is er meer tijd en studiewerk nodig om het juiste maatschappelijke draagvlak te vinden. Als er in een samenwerkingsakkoord met de NMBS staat dat het mogelijk is om bepaalde zaken te prefinan-cieren, dan kan men dat niet onmiddellijk in de be-groting van 2002 terugvinden.

De heer Carl Decaluwe zegt dat het de ministers van deze regering zijn die stellen dat men vanaf 2002 gaat investeren. *De heer Robert Voorhamme* vindt dat men het spelletje niet kan blijven mee-spelen. Ook al zijn er bepaalde ideeën over inves-teringen, als het om grote bedragen gaat, zijn die niet onmiddellijk terug te vinden in de begroting.

De heer Carl Decaluwe beseft dat grote investerin-gen gepaard gaan met heel wat onderzoek maar hij reageert gewoon op de stoere uitspraken van een aantal ministers dat men volgend jaar met de in-vesteringen gaat starten. *De voorzitter* wijst erop dat, als men een bepaald project heeft, dat men dat beleidskrediet in de begroting opneemt. Deze rege-ring heeft voor betalingskredieten gekozen en die kan men niet in de begroting opnemen. Het gaat helemaal niet om een spelletje, maar om de reali-teit.

De heer Ludwig Caluwé merkt op dat de Vlaamse regering zich in het investerings- en spoorakkoord van de NMBS bereid heeft verklaard aan prefinan-ciering te doen. De Raad van State heeft ondertus-

sen echter duidelijk de stelling ingenomen dat een prefinanciering door regionale overheden niet kan. In de budgetten is deze prefinanciering ook niet terug te vinden. *De heer Caluwé* vraagt zich af of hij daaruit kan afleiden dat de Vlaamse regering het oordeel van de Raad van State volgt ?

– Havenbeleid

Volgens *de heer Jan Penris* is er nooit een havenbe-leid gevoerd maar wel een constructieve havenpo-litiek : de uitvoeringsbesluiten van het Havende-creet zijn kleine stapjes in de goede richting. In het baggerdossier dringen fundamentele beslissingen zich op. *De heer Jan Penris* vreest dat, in uitvoering van het Havendecreet, de baggeroffertes naar de markt zullen moeten.

Hetzelfde lid merkt op dat de manier waarop deze marktgang zal worden georganiseerd, omwille van de grote consequenties voor het havenbedrijf zeer belangrijk is. De Raad van State dringt immers aan op een open offerte, waardoor het havenbedrijf uit de boot zou vallen. *De heer Penris* wijst erop dat het om meer gaat dan het weghalen van zand al-leen, het slib moet ook nog verwerkt en eventueel gestort worden.

De heer Penris verwijst vervolgens naar het ak-koord dat de loodsen recent hebben bereikt. Hij vraagt aan de minister wat het akkoord inhoudt en of het een langdurige sociale vrede kan waarbor-gen.

De heer Penris had een opmerking over de lood-sen, een volgens *de minister* moeilijk dossier dat omzichtig moet worden aangepakt. Hij wijst op de Europese context en de samenhang met Neder-land, en beklemtoont dat het zeer belangrijk is dat er sociale vrede heerst. Hij spreekt de hoop uit dat het dossier positief evolueert.

Tijdens de bespreking van de begroting voor 2001 heeft de minister de uitvoeringsbesluiten bij het Havendecreet al toegelicht nog voor ze door de Vlaamse regering werden besproken. In de toelich-ting wordt rekening gehouden met de openbare en private havens en met de relatie tussen beide types. De uitvoeringsbesluiten concretiseren het Haven-decreet en bijgevolg het Vlaamse havenbeleid. In drie van de vier havengebieden werkt men nu al aan multidisciplinaire strategische plannen. In Oos-tende start men daar binnenkort mee. De Vlaamse strategische visie wordt in de loop van 2002 als be-leidsbrief ingediend.

Op de vragen van de heer Penris over onderhoudsbaggerwerken in havens antwoordt de minister dat er moet rekening worden gehouden met het advies van de Raad van State over de uitvoeringsbesluiten en meer bepaald over de rechtsgrond van artikel 29 van het Havendecreet. Anderzijds moet rekening worden gehouden met onderhoudswerken zelf. Door de amendementen op de programmadecreet wordt gezorgd voor een overgangperiode van vier jaar. Het is niet uitgesloten dat men dezelfde werkwijze zal volgen als voor de Zuiderveer.

– *Verdieping Westerschelde*

Inzake de uitdieping van de Schelde vraagt *de heer Carl Caluwé* zich af of het recente standpunt van de Nederlandse overheid om de besluitvorming nog wat voor zich uit te schuiven, overeenstemt met de afspraken die werden gemaakt in Kallo.

In verband met het standpunt van de Nederlandse regering over de LTV-wet deelt *de minister* mee dat het standpunt conform het memorandum van overeenstemming van Kallo dat op 5 februari 2001 werd afgesloten, is. Het standpunt van de Vlaamse regering is integraal gebaseerd op de resolutie van het Vlaams Parlement. Vlaamse en Nederlandse parlementsleden ontmoeten elkaar geregeld om over dit onderwerp van gedachten te wisselen. Ondertussen wordt in de Technische Scheldecommissie en in de Permanente Commissie voor de Scheldevaart onder leiding van de Vlaamse en Nederlandse afgevaardigde ambtenaren voort gewerkt.

Zowel aan Nederlandse als aan Vlaamse zijde wordt een formele ministeriële ontmoeting mogelijk geacht in de tweede helft van januari 2002. De minister zal in het vervolgmemoirandum concrete afspraken maken over het vervolgtraject. Hierbij zal nauw worden toegezien op de uitvoering van het Vlaamse standpunt en de parlementaire resoluties.

Wat basisallocatie 73.05 over de verdieping van de Westerschelde en de berging van de wrakken betreft stelt *de heer Johan Malcorps* dat een aantal verruimingswerken op de Schelde gerealiseerd zijn, maar dat er nog acht wrakken op het Belgisch continentaal plat geruimd moeten worden. Wat is de timing daarvoor?

De minister antwoordt dat in 2001 drie wrakken werden geborgen in het Belgisch continentaal plat. De Fort Maison Neuve werd niet geborgen omwille van de risico's. In overleg met Nederland heeft men via baggerwerken de vaargeul verlegd. De bevoegde administratie bereidt de principebeslissing

voor van de Vlaamse regering over de berging van 38 wrakken op Nederlands grondgebied. Deze beslissing zou in het voorjaar 2002 genomen worden.

Op de vraag van de heer Malcorps over de wrakkenberging antwoordt minister Stevaert dat de wrakken van de Empire Blessing, de Sigurd Falbaum en de War Grace Wakefull na de winter geborgen zullen worden.

– *Overige vragen*

Tot nog toe werd het investeringsprogramma voor wegen, fietspaden en havens telkens door de minister voorgesteld. *De heer Carl Decaluwe* begrijpt dat politici uit zijn op informatie nog voor de minister het plan heeft voorgesteld, maar het stoort hem dat uitgerekend Agalev al commentaar geeft op dat investeringsplan in de regionale pers.

De heer Jan Penris heeft een positieve evaluatie van de aanpak van de veiligheidsproblemen op de bussen van De Lijn. Hij is verheugd dat er concrete maatregelen zullen worden genomen, zoals het plaatsen van camera's. Hij vraagt zich wel af wanneer deze toestellen zullen worden geïnstalleerd. Hij vermeldt dat in bepaalde Antwerpse trams wel al televisietoestellen werden geplaatst waarop reclameboodschappen te zien zijn, maar dat er geen camera's staan, wat de wrevel van de chauffeurs opwekt.

De minister verduidelijkt dat er 72 voertuigen bijkomend worden uitgerust met camera's : 18 in Antwerpen ; 18 in Gent en in Vlaams-Brabant, Limburg en West-Vlaanderen telkens 12. Er worden 76 bijkomende controleurs in dienst genomen en 5 inspecteurs.

De heer Jan Loones vraagt of er een onderzoek omtrent transporten in de beide regionale luchthavens komt. Hij herinnert aan wat in het tweede VN-rapport staat over de ethische bedrijfsvoering in Oostende en Deurne. Moet er geen embargo komen voor coltan ? Kan er geen ethische clausule aan de beheersovereenkomst worden toegevoegd ? Het kan toch niet dat juist in de periode waarin Vlaanderen zelf bevoegd is, de regionale luchthavens een draaischijf van zwarte handel worden.

De minister antwoordt dat het dossier dat de heer Loones aanhaalt, namelijk het vervoer van coltan, kan opgenomen worden in het businessplan. Dergelijke ethische clausules hebben echter commerciële repercussies. De minister meent dat men de link tussen beiden niet mag leggen. Hij herinnert eraan dat de heer Ramoudt carte blanche had ge-

vraagd voor deze managers, maar dat de commissie het erover eens was dat zoiets niet kon en dat de managers zich aan bepaalde regels moesten houden.

De heer Johan De Roo signaleert dat in de regio Zelzate-Maldegem-Knokke telkens opnieuw zeer zware ongevallen gebeuren op de N49. Sinds 1984 vielen al meer dan 120 doden. Hij doet een oproep aan de minister om een prioriteit te maken van de vele kruispunten, die soms zelfs niet over verkeerslichten beschikken. Hij is bang dat de toestand anders nog tien jaar gaat aanslepen. Men is destijds in Antwerpen begonnen met de herinrichting. De enorme werken aan het op- en afrittencomplex bij Zelzate zijn indrukwekkend, maar het heeft vele jaren geduurd voor men daar aanbelandde.

De administratie Waterwegen en Zeewezen blijkt volgens hetzelfde lid over te weinig middelen te beschikken voor een degelijk onderhoud van de sloten langs de wegen. De berging van het slib vereist immers een voorafgaand bodemonderzoek en de kosten daarvan lopen op. Het gevolg is dat men dan maar niet ruimt en dat er overstromingen voorkomen.

Tot slot waarschuwt hetzelfde lid voor het gebruik van streefbeelden als excuus voor het niet aanpakken van zwarte punten. Het duurt immers lang voor die streefbeelden klaar zijn en sommige problemen op de gewestwegen moeten dringend opgelost worden.

Minister Stevaert weet dat de kosten voor de slotenruiming oplopen. Er worden extra middelen voor uitgetrokken in de begroting. De plaatsing van onbemande camera's op de N49 werd reeds aanbesteed. De ombouw van de weg over Oost-Vlaams grondgebied zit in het meerjarenplan. Het West-Vlaamse deel werd erkend als provinciale prioriteit door het fonds voor eenmalige infrastructuurwerken. Streefbeelden vindt de minister een goed instrument, maar zij sluiten niet uit dat kleine ingrepen al eerder plaatsvinden.

12. Globaal verstrekte antwoorden door de minister en afronding van de bespreking

Voor het antwoord op de vraag van de heer Decaluwe in hoeverre de zwarte punten van de lijst verdwijnen en in hoeverre rekening gehouden wordt met de oorzaken van de ongevallen, verwijst *de minister* naar de bijlage 8 bij het verslag. Hij verwijst ook naar zijn zeer uitgebreid antwoord op de vraag of de ongevalstatistiek voldoende zicht geven op

de oorzaken van de ongevallen. De minister wil komen tot een decreet dat dat kan objectiveren.

De minister verwijst ook naar zijn nota over het aantal aangelegde kilometer fietspad. Het totaalplan fiets zal midden 2002 afgewerkt worden. Op het vlak van de modules 12 en 13 deelt de minister mee dat het Vlaams Gewest de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen niet subsidieert. Module 12 wordt dus enkel uitzonderlijk toegepast.

Voor de vragen over de geplande ontsnipperingsmaatregelen verwijst de minister naar een lijst van de verschillende projecten met hun stand van zaken (zie bijlage 2 : ontsnipperingsmaatregelen).

Wat betreft de stand van zaken op het vlak van verkeers telematice, verwijst de minister naar een tekst die in september opgesteld werd door de afdeling Verkeerskunde naar aanleiding van het wegencongres te Genval. Deze tekst wordt als bijlage 3 bij dit begrotingsverslag gevoegd.

In eerste instantie wordt er werk gemaakt van het centrum te Antwerpen dat de hoogste prioriteit heeft. Het centrum te Gent wordt slechts op middellange termijn gepland. De verkeersproblemen zijn er minder erg en er kan daar maximaal geprofiteerd worden van de ervaring die zal worden opgedaan bij de uitbouw van het centrum te Antwerpen. Tritel en Cimad zijn de namen van twee studie bureaus die een studie uitgevoerd hebben voor de functionele en technische specificaties voor een systeem van verkeersbeheersing door middel van telematice.

Momenteel loopt een studie voor de opmaak van een concept over verkeerseducatieparken. Na de uitwerking daarvan kan het Vlaams Gewest instaan voor de aanleg en het onderhoud van de gewenste infrastructuur. Voor de verwerving van de noodzakelijke terreinen, de exploitatie van de verkeerseducatieparken en het geven van het verkeersonderwijs wordt gezocht in de richting van een inbreng vanwege de andere bestuursniveaus. Pas nadat het concept uitgewerkt is, kan er dus gezocht worden naar geschikte locaties en kunnen er concrete bedragen ingeschreven worden in de begroting.

De resultaten van de leerlingenvervoerprojecten zullen worden overgemaakt (zie bijlage 4 bij dit verslag).

De voorbereidingen voor de MORA moeten in de loop van volgend jaar geoperationaliseerd worden.

Artikel 31.16 van het programma 63.20 werd op vraag van het Rekenhof geschreven om de onderhoudskosten van de premetrokokers afzonderlijk te houden. Er is 65.000 euro vrijgemaakt en dat bedrag komt overeen met het jaarlijkse elektriciteitsverbruik. Voor 2002 zijn er geen onderhoudsinvesteringen. Artikel 70.28 dateert van voor de regionalisering van het stads- en streekvervoer en zal volgend jaar verdwijnen bij gebrek aan aanrekeningen. Artikel 14.01 werd om boekhoudkundige redenen omgevormd tot 13.16.

Er is al een beheersovereenkomst afgesloten met de dienst voor de scheepvaart. Het is de bedoeling de NV Zeekanaal een bonus toe te kennen als de doelstellingen gehaald worden.

Na de dijkbreuk op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten in Rijkervorsel werd onmiddellijk dertig miljoen frank vrijgemaakt. In een tweede fase werd nog eens 100 miljoen frank vrijgemaakt. Het expertenverslag is evenwel nog niet af.

Baggerspecie zal op twee plaatsen geborgen worden. Het MER voor de Kallemoeievijver is in opmaak. De vergunningen kunnen in het eerste trimester van 2002 aangevraagd worden. Bovendien is dit gebied pas in nabestemming een natuurontwikkelingsgebied. Dat is mogelijk omdat de waterstand geregeld kan worden waardoor er minder koud water is. Hoe minder koud water, hoe meer natuurontwikkeling. Over Fasiver kan de minister niets zeggen gezien de nakende rechterlijke uitspraak. Een oplossing dient zich aan.

De heer Johan De Roo stelt dat op pagina 37 van de beleidsbrief staat dat er een studie over de historische lasten van de havens werd uitgevoerd door externe experts en dat de nota daarover op 24 september 2001 werd goedgekeurd door de Vlaamse regering. Hij vraagt of die nota bezorgd kan worden aan de commissieleden. Deze nota werd begin december bij verzending aan de leden bezorgd.

Hetzelfde lid vraagt informatie omtrent het fameuze Rohn-project in het Gentse. Daardoor moeten er een aantal huizen onteigend worden en verdwijnen. Men speelt daar onder meer met het idee om een structuurfonds per havengebied op te richten. Zijn er daarvoor middelen in de begroting ingeschreven? Indien niet, rijst de vraag of die door middel van een begrotingswijziging zullen ter beschikking gesteld worden. Wat is de visie van de minister daarover?

Minister Stevaert volgt de visie van de heer De Roo. De achterliggende reden van die vraag is de

sociale bekommernis voor de mensen die daar momenteel wonen. De haven kan geen huizen aankopen. Er moet daarvoor een kader gecreëerd worden. Momenteel zijn de middelen niet ingeschreven in de begroting. Er moet een fonds komen waarop men een beroep kan doen. Als iemand zijn woning wil verlaten, kan hij ze ter beschikking stellen. Als men het nu in de begroting zet, haalt het de toetsing niet. Het is essentieel dat het decretaal onderbouwd moet worden.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Op de algemene uitgavenbegroting werden een aantal amendementen ingediend door de regering. Die zijn opgenomen in *Parl St* VI.Parl., 2001-2002 15/3 (amendementen 49, 50, 51, 52, 98, 99 en 100). In de hiernavolgende artikelsgewijze bespreking wordt voor de leesbaarheid van het verslag enkel nog verwezen naar het amendementnummer.

Artikel 15

Het artikel 15 wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

Artikel 29

Het artikel 29 wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

Artikelen 81 tot en met 85

Deze artikelen worden zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

Artikel 87

Het artikel 87 wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

Artikel 91

Op artikel 91 werd een amendement (nr. 49) ingediend door de regering.

De minister verklaart dat dit amendement ingediend werd door de regering om tegemoet te komen aan de opmerkingen van het Rekenhof.

Het amendement wordt met 15 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 91 wordt met 8 stemmen bij 7 onthoudingen aangenomen.

Artikel 92

Op artikel 92 werd een amendement (nr. 50) ingediend door de regering.

De minister verklaart dat dit amendement ingediend werd door de regering om tegemoet te komen aan de opmerkingen van het Rekenhof.

Het amendement wordt met 15 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 91 wordt met 8 stemmen bij 7 onthoudingen aangenomen.

Artikel 94

Op artikel 94 werd een amendement (nr. 51) ingediend door de regering.

De minister verklaart dat dit amendement ingediend werd door de regering om tegemoet te komen aan de opmerkingen van het Rekenhof.

Het amendement wordt met 15 stemmen aangenomen.

Het geamendeerde artikel 91 wordt met 8 stemmen bij 7 onthoudingen aangenomen.

Artikel 105

Het artikel 105 wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

Artikel 108

Het artikel 108 wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

Begrotingstabel

De begrotingsabel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

AFDELING III

Diensten met afzonderlijk beheer

Luchthaven Antwerpen

Er werd een amendement (nr. 98) ingediend door de regering.

Het amendement wordt met met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

Luchthaven Oostende

Er werd een amendement (nr. 99) ingediend door de regering.

Het amendement wordt met met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

Vlaams Infrastructuurfonds

Er werd een amendement (nr. 100) ingediend door de regering.

Het amendement wordt met met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

De overige begrotingen van de DAB's (Linkerscheldeoever en DAB Loodswezen) werden met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

IV. EINDSTEMMING

Het ontwerp van uitgavendecreet wordt voor wat de bevoegdheden van de commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie betreft, met 8 stemmen tegen 7 aangenomen.

De verslaggever,

Johan
MALCORPS

De voorzitter,

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 : FIETSPADENINVESTERINGEN

De minister bezorgde de overzichtslijst van gesubsidieerde fietsprojecten.

De projecten die op deze lijst voorkomen, zullen dit jaar vastgelegd worden. Deze vastlegging tesamen met de ondertekening van een subsidiebijakte betekent een onomkeerbaar engagement van het Vlaamse Gewest waaruit de uitvoering van het project zal volgen. De uitvoering ligt echter volledig in handen van de gemeenten die hiervoor een beroep kunnen doen op studiebureaus. Sommige projecten zijn omvangrijker dan andere en vergen meer voorbereiding, in sommige gevallen zijn er onteigeningen nodig en in andere niet. Dit alles betekent dat de projecten die dit jaar vastgelegd worden een verschillende uitvoeringstiming zullen hebben die volledig in handen is van de lokale overheden. De afwerkingsdatum van het fietspad kan dan ook variëren van 2003 tot 2004 en in sommige gevallen misschien zelfs 2005. Omgekeerd is het daarom ook zo dat de fietspaden die in één bepaald jaar afgewerkt worden helemaal niet overeenkomen met het fietspadenprogramma van het jaar ervoor. De realiteit is zelfs nog complexer. Indien een fietspad in de eerste helft van het jaar aanbesteed wordt en de uitvoering noodgedwongen stilgelegd wordt in het winterbouwverlof is het perfect denkbaar dat er al een eerste vak voor het jaareinde bruikbaar is voor de fietsers terwijl de aanleg het volgend jaar verder gezet wordt. Aan welk jaar moet dit fietspad dan toebedeeld worden? Er zijn nog andere dergelijke praktische overwegingen waar de minister hier niet verder op zal ingaan.

Indien het budget voor fietspaden verhoogd wordt, is het ook zo dat dit pas later tot uiting komt in de kilometeraantallen vermits deze bijkomende middelen als een eerste stap in het uitvoeringsproces uitgegeven worden aan onteigeningen. Dit is niet onbelangrijk als gegeven want de moeilijke fietspadendossiers die zware onteigeningen vergen zijn in het verleden steeds doorgeschoven. Ook is het belangrijk om te vermelden dat de subsidieregeling ook toegepast kan worden voor de aanleg van fietsbruggen en tunnels. Een fietsbrug over een autosnelweg bijv. (zoals bijv. gevraagd door burgemeester Ansoms ter hoogte van de verkeerswisselaar te Wuustwezel, door burgemeester Tobback voor station Leuven en door gemeente Wetteren ter hoogte van verkeerswisselaar E40/N42) kost al snel 50 miljoen frank voor een overbrugging van een aantal tientallen meters. Deze projecten die veel geld kosten, en die ook erg belangrijk kunnen zijn, vertegenwoordigen slechts een korte afstand. Dit illustreert dat het perfect mogelijk is dat het budget voor fietsinfrastructuur stijgt terwijl het aantal aangelegde km fietspaden in eerste instantie niet stijgt wanneer lokale overheden subsidies vragen voor de uitvoering van dure fietsprojecten zoals de aanleg van fietsbruggen en fietstunnels of de aanleg van fietspaden met zware onteigeningen. Dergelijke km cijfers zouden dus kunnen suggereren dat de fietsinvesteringen niet toenemen terwijl in de realiteit het omgekeerde het geval is. Om misverstanden te vermijden en de parlementaire controle toch mogelijk te maken zal de minister daarom alleen maar fietspadenlijsten mededelen met de timing van een financiële verbintenis als uitgangspunt. De minister zal verder ook de meest recente inventaristabel (d.d. 16 november 2001) op het vlak van fietspaden neerleggen die het resultaat is van de studie die de provincies uitgevoerd hebben in opdracht van het Vlaamse Gewest.

Hieruit blijkt dat het fietsroutenetwerk ter hoogte van de gewestwegen bijna 3300 km bedraagt op een totaal van bijna 5000 km gewestwegen, hetzij 66%. Zoals uit de tabel blijkt, is er ongeveer 650 km fietsroutenetwerk waar er geen fietsinfrastructuur aanwezig is. Ongeveer 700 km is voorzien van fietstroken, rond de 600 km is voorzien van aanliggende fietspaden en bijna 1300 km is voorzien van vrijliggende fietspaden. Hierbij gelden de volgende definities :

Fietsstrook

Strook die direct en zonder niveauverschil aansluit op de rijweg, met enkel een visuele afscheiding door middel van een markering.

Aanliggend fietspad

Fietsvoorziening die ook fysiek van de rijbaan afgescheiden is, en waarvan de verharding (vrijwel) onmiddellijk aansluit bij deze van de rijweg. Juridisch wordt dit fietspad aangeduid met het bord D7 of met een overlangse markering.

Vrijliggend fietspad

Fietspad waarvan de verharding gescheiden is van de rijweg door een veiligheidsstrook die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (verhoogde berm, groen- of parkeerstrook...).

Op basis van deze studie kunnen er afwijkingen vastgesteld worden ten opzichte van de gegevens van de wegendatabank die tot op heden gebruikt werden in het kader van de behoeftenanalyse. De analyse van de verschillen wijst in de richting van een verschillende interpretatie van wat als een fietsstrook, een aanliggend en een vrijliggend fietspad beschouwd wordt. Vermits de criteria die gebruikt werden in het kader van de studie van de fietsroutenetwerken strenger zijn, zullen deze strengere criteria voortaan gebruikt worden als uitgangspunt voor de uit te voeren investeringen. Door deze strengere interpretatie nemen de aan te leggen fietsinvesteringen natuurlijk in één klap toe. Indien er in eerste instantie aandacht gegeven wordt aan de aanleg van ontbrekende fietsvoorzieningen (650 km) en de ombouw van de fietsstroken tot vrijliggende fietspaden (700 km) moet er 1350 km weg aangepakt worden. Wordt er verder gegaan in de richting van de ombouw van aanliggende fietspaden naar vrijliggende fietspaden, dan evolueert men naar 2000 km aan te pakken wegvak.

Inzake het totaalplan Fiets kan de minister nog mededelen dat dit halverwege 2002 afgewerkt zal worden. Op het vlak van de modules 12 en 13 voor de subsidiëring van fietspaden deelt hij mee dat het Vlaamse Gewest in regel de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen niet subsidieert. Module 12 wordt dus enkel uitzonderlijk toegepast. Indien bijvoorbeeld bij de ombouw van een primaire weg beslist wordt dat aanwezige fietspaden hier in feite niet gewenst zijn en de fietsers bij voorkeur een alternatieve route via een gemeenteweg gebruiken, dan kan het Gewest de aanleg van dergelijke fietspaden subsidiëren.

Bijlage : aanwezig fietsinfrastructuur langs gewestwegen (studie fietsroutenetwerken november 2001)

Fietsinfrastructuur	Geen FRN	FRN	Totaal
Geen fietsinfrastructuur	628.545	643.512	1272.057
Aanliggend fietspad	41.708	122.691	164.399
Aanliggend fietspadAanliggend fietspad	142.331	440.85	583.181
Aanliggend fietspadFietsstrook	7.081	22.947	30.028
Aanliggend fietspadVrijliggend fietspad	11.972	35.008	46.98
Fietsstraat		0.17	0.17
Fietsstraatfietsstraat	0.968		0.968
Fietsstrook	31.903	48.701	80.604
FietsstrookAanliggend fietspad	3.787	14.563	18.35
FietsstrookFietsstrook	188.126	621.157	809.283
FietsstrookVrijliggend fietspad	18.904	37.366	56.27
Fietsweg	0.288	2.511	2.799
Fietswegfietsweg	0.063	0.065	0.128
Vrijliggend fietspad	98.655	305.515	404.17
Vrijliggend fietspadAanliggend fietspad	15.436	38.262	53.698
Vrijliggend fietspadfietsstraat		0.21	0.21
Vrijliggend fietspadFietsstrook	15.193	43.443	58.636
Vrijliggend fietspadfietsweg		0.108	0.108
Vrijliggend fietspadVrijliggend fietspad	434.959	906.41	1341.369
Totaal fietsinfrastructuur	1011.374	2639.977	3651.351
Totaal GEEN fietsinfrastructuur	628.545	643.512	1272.057
Totaal	1639.919	3283.489	4923.408
% geen fietsinfrastructuur	38%	20%	26%

Afstanden uitgedrukt in kilometer

A-wegen en R-wegen t/m R4 niet opgenomen

Alternatieve fietsroutes niet opgenomen

Definities :

Fietsstrook

Strook die direct en zonder niveauverschil aansluit op de rijweg, met enkel een visuele afscheiding door middel van een markering.

Aanliggend fietspad

Fietsvoorziening die ook fysiek van de rijbaan afgescheiden is, en waarvan de verharding (vrijwel) onmiddellijk aansluit bij deze van de rijweg. Juridisch wordt dit fietspad aangeduid met het bord D7 of met een overlangse markering.

Vrijliggend fietspad

Fietspad waarvan de verharding gescheiden is van de rijweg door een veiligheidsstrook die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (verhoogde berm, groen- of parkeerstrook...).

Fietsweg

Fietspad in een eigen bedding, geheel onafhankelijk van het tracé van een verkeersweg.

BIJLAGE 2 : ONTSNIPPERINGSMAATREGELEN

De minister mee dat het ontsnipperingsplan niet meer in 2001 zal afgewerkt raken, dit zal ergens in de eerste helft van 2002 het geval zijn. Dit betekent echter niet dat er geen concrete ontsnipperingsprojecten uitgevoerd worden. De minister laat als bijlage bij het begrotingsverslag een lijst neerleggen van de verschillende projecten met hun stand van zaken.

Wat de stand van zaken op het vlak van bermbeheersplannen betreft, deelt de minister mee dat er momenteel 3 bermbeheersplannen in uitvoering zijn. Het betreft de volgende projecten :

- R0 Grote Ring om Brussel
- A18 (E40) Jabbeke -Franse grens
- E314 Leuven - Nederlandse grens

De volgende bermbeheersplannen zijn in opmaak :

- R1, Kleine Ring om Antwerpen
- E17 op het grondgebied van Oost-Vlaanderen
- E40 Brussel - Luik op het grondgebied van Vlaams-Brabant
- E40 Brussel - Oostende op het grondgebied van West-Vlaanderen
- E34 Antwerpen -Turnhout
- A12 Antwerpen - Bergen-op-zoom

De opmaak van een bermbeheersplan is een intensieve bezigheid. Een geïntegreerde aanpak is belangrijk :

- Afstemmen op de natuurwaarden in de omgeving en afstemmen op de toekomstvisie van natuurbeheerders in de omgeving (berm als element van fijnmazig ecologisch netwerk)
- Afstemmen op het landschap
- Afstemmen op de verkeersveiligheid en de technische (= financiële) haalbaarheid.

Dit vraagt meer tijd dan alleen maar planteninventarisaties maken en maaischema's opstellen (= klassiek bermbeheersplan). Het zal daarom nog tot 2004 duren vooraleer er een bermbeheersplan zal zijn voor alle autosnelwegen. Daarna volgen gewone gewestwegen.

Bijlage : stand van zaken ontsnipperingsprojecten (november 2001)

Lopende projecten :

Vlaams BrabantMeerdaalwoud

In een protocol tussen minister Stevaert en minister Dua werd de samenwerking vastgelegd voor uitvoering van de voorgestelde maatregelen.

- Aanleg van verschillende dassentunnels tijdens heraanleg van de weg zelf.
- De nieuwe weg wordt uitgerust met een veiliger fietspad.
- Houten fietsers- en voetgangersbrug : aanbesteding deze maand - aanleg eind 2001 of begin 2002
- 2 ecoducten : waarvan het eerste in ontwerp in 2002

Bertem

Bouw van hamstertunnels tijdens heraanleg Tervuursesteenweg

Ring rond Tienen

Amfibieëntunnels met betonnen geleidingswand. Aanleg paddenpoel op restgrond AWW

LimburgEcotunnel aan "Den Teut" E314

Deze tunnel werd in 1999 voltooid. Momenteel loopt er een monitoringsstudie om het gebruik van de tunnel te evalueren.

Mechelse Heide

Protocol tussen minister Stevaert en minister Dua voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen uit de ontsnipperingsstudie voor de E314 tussen Genk en Maasmechelen ter hoogte van de Mechelse Heide.

- nieuwe dassentunnels : in aanbesteding - uitvoering begin 2002
- omvorming fietsonderdoorgang (verwijderen van de tunnelbrede asfaltlaag en vervangen door een dolomietverharding) : in aanbesteding - in uitvoering begin 2002
- 2 ecoducten : waarvan het eerste in ontwerp in 2002

AntwerpenOntsnipperingsstudies E19 en E34/313 op grondgebied van de provincie Antwerpen

Beide studies zijn afgerond. De deelstudie voor E19-noord waar met de aanleg van de HSL werd rekening gehouden resulteerde in een verregaande samenwerking met de NMBS (Tuc-Rail)

Voor de deelstudie E19 ten zuiden van Antwerpen en de studie voor E34/313 werd nog niet overgegaan tot uitvoering. Dit wordt gepland voor de komende jaren.

Ontsnippering E19/HSL

De deelstudie E19 ten noorden van Antwerpen stelde een aantal maatregelen voor vanuit een strikte ecologische benadering. Door de afdeling Wegenbeleid en Beheer werd hier een haalbare selectie van gemaakt.

Dit resulteerde in een nog te ondertekenen convenant (nr.2) tussen het Vlaams Gewest en de NMBS waarbij beiden de kosten gelijk verdelen.

- 25 ecotunnels (Ø60 cm) of , ter hoogte van waterlopen, ecoduikers (Ø 120 cm).
- 1 aangepaste brug (versmalling weg en groene langsstroken)
- 1 ecodeuct aan de noordelijke gemeentegrens van Wuustwezel (De Muntbeek)
- ecoraster

Oost-VlaanderenKruishoutem

Amfibieëntunnels met betonnen geleidingswand : opgeleverd.

West-VlaanderenA18

looprichels aangebracht tijdens herstelwerkzaamheden aan duikers onder dwarsende N-weg.

BIJLAGE 3 : VERKEERSTELEMATICA (SEPTEMBER 2001)

DYNAMISCH VERKEERSBEHEER IN VLAANDEREN

ir. Armand ROUFFAERT – afdelingshoofd

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur

1. Uitgangspunten

Dynamisch verkeersbeheer omvat vooral verkeersinformatie, -adviezen en -ingrepen op basis van zeer actuele gegevens over de verkeerssituatie van het ogenblik.

Klassiek wordt dynamisch verkeersbeheer toegepast op autosnelwegen.
In Vlaanderen is echter gekozen voor 2 bijkomende opties, namelijk:

Ook het verkeer beheren op de voornaamste assen van de (groot)stedelijke gebieden.
Zeker ook het openbaar vervoer betrekken bij het verkeersbeheer.

De 3 componenten: verkeer op autosnelwegen, verkeer op andere wegen in (groot)stedelijke gebieden en openbaar vervoer moeten samen worden behandeld, omdat er heel wat onderlinge beïnvloeding is.

2. Wat omvat dynamisch verkeersbeheer ?

Dynamisch verkeersbeheer omvat een hele waaier van activiteiten die onderling samenhangen en één geheel vormen.

2.1. Monitoring

Hierbij worden de gegevens over de actuele verkeersinformatie verzameld. Het gaat onder meer over het aantal voertuigen per tijdseenheid, eventueel de onderverdeling ervan over verschillende voertuigcategorieën, bewegingen op kruispunten en op- of afritten, rijsnelheid, abnormale gebeurtenissen (ongeval, verloren lading, voertuig op de weg of op de vluchtstrook), ongewoon rijgedrag (spookrijden, aarzelend rijgedrag ...).

Klassiek gebeurt de monitoring door enkele honderden (enkelvoudige) detectielussen in de wegverharding vooral op autosnelwegen en een beperkt aantal andere wegen. Dergelijke lussen meten de hoeveelheid voertuigen per tijdseenheid en de bezettingsgraad; hieruit kunnen met een redelijke nauwkeurigheid de rijsnelheid en de indeling in voertuigcategorieën worden afgeleid (licht en zwaar verkeer).

Deze detectielussen worden geleidelijk aan aangevuld met en vervangen door camera's.

De beelden hiervan kunnen:

- naar een centrale worden gebracht voor visuele waarneming;
- door automatische beeldverwerking worden behandeld waaruit de klassieke parameters volgen (voertuigen per tijdsverlies, snelheid, voertuigcategorieën, bezettingsgraad, volgafstanden, ...);
- ook op een automatische wijze incidenten opsporen (wanneer de normale verkeersstroom wordt verstoord) en dan een alarm genereren.

Behalve de apparatuur hebben de weggebruikers ook een schat aan informatie over datgene dat rondom hen gebeurt. Wij kunnen hierbij onderscheid maken tussen de gewone weggebruiker die toevallig wat meldt, hij of zij die dit stelselmatig doet (en er dan beter vertrouwd mee is) en de bijzondere categorieën van weggebruikers (eenheidspolitie, wegenwachters van de overheden en van de automobiendiensten, chauffeurs van het openbaar vervoer, ...). De informatie van deze weggebruikers kan verzameld worden via een callcenter.

Een recent nieuw gegeven van de monitoring zijn de voertuigen zelf. Meer en meer voertuigen worden uitgerust met een GPS die om de paar seconden hun positie bepaalt (alle bussen van De Lijn hebben dit reeds). Als deze posities met bijhorende tijdstippen, (waaruit de reissnelheid wordt afgeleid), regelmatig (en automatisch) worden doorgestuurd naar een centrale, dan kan men zich aan de hand van de gegevens van "getuigenvoertuigen" (floating car data) een goed beeld vormen van de verkeersafwikkeling op de betrokken wegvakken.

Het meteonet van de Vlaamse Gemeenschap, dat in de eerste plaats werd uitgebouwd ter ondersteuning van de winterdienst, levert heel het jaar door nuttige informatie over de weersomstandigheden (temperatuur van de lucht, aan de grond en in de grond, luchtvochtigheid, neerslag, temperatuur, windrichting en windsnelheden ...).

Een goede monitoring is onontbeerlijk om de weggebruikers, via diverse communicatiekanalen, te kunnen waarschuwen voor diverse (onvoorziene) gevaren: onverwachte files, snel opkomende ongunstige weersomstandigheden, verloren ladingen, ...

2.2. Verzamelen en verwerken van de verkeersgegevens

Het groot aantal gegevens van verschillende oorsprong wordt samengebracht. Zeer onwaarschijnlijke gegevens worden uitgefilterd. Er wordt nagezien of bepaalde gegevens elkaar eventueel tegenspreken; in dat geval wordt, onder meer aan de hand van het aantal gegevens en hun betrouwbaarheid, gekozen voor het meest waarschijnlijke. Dit alles gebeurt snel en grotendeels op een geautomatiseerde manier. Zo bekomt men steeds zeer actuele en betrouwbare gegevens die worden opgeslagen in een databank voor verder gebruik voor diverse doeleinden en door verschillende actoren.

2.3. Verkeersinformatie

Diegene die zich wil verplaatsen, kan reeds vooraf informatie bekomen (pre trip informatie):

- Welke situatie kan ik verwachten, rekening houdend met voorzienbare gebeurtenissen zoals werken, manifestaties, structurele vertragingen...?
- Welk vervoersmiddel of combinatie van vervoermiddelen kan ik gebruiken om mij van punt A naar punt B te begeven (punten gedefinieerd door gemeente, straatnaam en eventueel zelfs huisnummer) ? Het gaat hier vooral om de wagen, de verschillende vormen van openbaar vervoer en eventueel de fiets of te voet alsook de faciliteiten bij de overstap (P & R-parking aanwezig met een normale bezetting, de fiets kan mee op het openbaar vervoer...). Voor elke combinatie kunnen reisafstand, reistijd en elementen van kostprijs gegeven worden; eventueel kan de meest optimale keuze worden gegeven op basis van het gekozen criterium zoals afgelegde weg, reistijd, kostprijs-elementen...

Dergelijke informatie kan worden afgestemd op het voorziene ogenblik van verplaatsing (vandaag, morgen, volgende week tijdens of buiten de spitsen...).

Pre trip informatie kan worden verstrekt via de klassieke media maar zeker ook via internet.

Minstens even belangrijk als de informatie vooraf is de informatie die kan verstrekt worden tijdens de verplaatsing zelf (on trip informatie). Het gaat hier vooral om onvoorzienbare gebeurtenissen zoals ongevallen, verloren ladingen met bijhorende files, gevolgen van weersomstandigheden (ondergelopen weg, omgewaaide boom, plots opkomende ijzel...), aangeraden of ingestelde wegomleggingen...

De informatie gedurende de verplaatsing wordt voor de wagens momenteel vooral verstrekt via de klassieke radio. In de nabije toekomst dienen zich verschillende andere mogelijkheden aan zoals:

- RDS-TMC : hierbij wordt verkeersinformatie in gecodeerde vorm uitgezonden en in de radio-ontvanger omgezet naar “gesproken” boodschappen of teksten op een beeldscherm en dit in de gekozen taal (dan kan ik van Zweden tot Portugal verkeersinformatie in het Nederlands bekomen). Dit kan nog beter wanneer DAB (digitale radio) wordt ingevoerd.
- gsm : in de vorm van SMS-berichten of door raadpleging van het internet.
- Borden met veranderlijke boodschappen boven of naast de rijweg.

2.4. Geven van waarschuwingen en adviezen

Bij het naderen van (onverwachte) hindernissen kan de gebruiker tijdig worden gewaarschuwd zodat hij zijn gedrag kan aanpassen. Er kan ook een andere reisweg en zelfs een andere vervoerswijze worden aanbevolen. Als er geen andere mogelijkheden zijn, kan de voorziene vertraging worden aangeduid; dit is geen echte oplossing voor het probleem maar het laat de gebruiker wellicht toe om reeds een aantal voorzorgen te nemen (op de plaats van afspraak melden dat hij wellicht zoveel later komt).

Dergelijke waarschuwingen en adviezen kunnen, naargelang de omstandigheden, worden gegeven via verschillende kanalen en op verschillende ogenblikken. Ze kunnen de verkeersveiligheid zeer gunstig beïnvloeden.

2.5. Maatregelen opleggen in functie van de omstandigheden

Afhankelijk van de omstandigheden kan het soms nodig zijn om een dwingende maatregel op te leggen, zoals:

- Het instellen van een (veranderlijke) snelheidsbeperking. Dit kan via veranderlijke borden boven of naast de rijweg maar ook via apparatuur in de wagen zelf (ISA = intelligente snelheidsaanpasser, waarbij de bestuurder een signaal krijgt wanneer hij de toegelaten of ingestelde snelheid overschrijdt en waarbij zelfs dit overschrijden onmogelijk kan gemaakt worden). Gelet op de invloed van de snelheid op de verkeersveiligheid in het algemeen, is het evident dat een gepast beheersen van deze snelheid de verkeersveiligheid sterk kan beïnvloeden.
- Bepaalde rijstroken voorbehouden voor doelgroepen zoals vrachtverkeer, carpoolers, betalenden. Hierdoor ontstaan homogene verkeersstromen per rijstrook, hetgeen ongetwijfeld gunstig zal zijn voor de verkeersveiligheid.
- Het instellen van een inhaalverbod voor vrachtwagens op bepaalde rijstroken. De ervaring in Vlaanderen leert dat deze maatregel zorgt voor een rustiger en meer continu verkeersverloop, hetgeen wellicht positief is voor de verkeersveiligheid.
- Het instellen van een extra rijstrook door inname van de vluchtstrook of een versmalling van de andere rijstroken. Er zal goed dienen nagegaan te worden of de mogelijk ongunstige effecten op het aantal ongevallen en hun afhandeling, kunnen geneutraliseerd worden door passende begeleidende maatregelen.
- Het instellen van een extra taks (rekeningrijden of betaalrijden).
- Verkeerslichten anders instellen om bijvoorbeeld tijdelijk sommige verkeersstromen meer te bevoordelen t.o.v. andere en/of om het openbaar vervoer (op bepaalde assen) extra te bevoordelen.
- Een toeritdosering naar een autosnelweg toepassen, samen met het aanpassen van de verkeerslichten op de weg die er naartoe leidt. Het beperken van de intensiteiten tot een praktisch maximum, waardoor de verkeersstroom continu blijft, zal wellicht een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid.

Dergelijke maatregelen worden in principe opgelegd door borden met veranderlijke aanduidingen. Indien de ingreep verschilt over de verschillende rijstroken, dient dit aangeduid door veranderlijke aanduidingen boven alle rijstroken. Mogelijkheden van veranderlijke wegmarkeringen worden onderzocht.

Deze dwingende maatregelen kunnen ook worden ondersteund door informatie via andere kanalen.

3. Hoe wordt dit geheel georganiseerd?

Alle informatie wordt verzameld en gecontroleerd in een verkeersinformatiecentrum (TIC = Traffic Information Center). Deze informatie gaat dan naar de weggebruiker en/of wordt gebruikt om maatregelen in te stellen.

Maatregelen van verkeersbeheer worden onderzocht en zo nodig ingesteld in het verkeersbeheercentrum (TMC = Traffic Management Center). Dit centrum baseert zich op de huidige situatie, op historische gegevens (hoe evolueerde de situatie toen zich in het verleden op een vergelijkbaar ogenblik een vergelijkbare gebeurtenis voordeed?) en op een aantal instrumenten (onder meer prognosemodellen).

Voor beide taken wordt samenwerking gezocht met ander actoren zoals:

- rijkswacht en politie;
- maatschappijen voor openbaar vervoer en zeker diegene die zich bewegen op dezelfde - wegen als het autoverkeer;
- aangrenzende Gewesten en landen;
- automobiellclubs;
- anderen die informatie verspreiden (radio, gsm-operatoren, ...).

De overheid stelt zich voornamelijk tot doel om gegevens te verzamelen, deze om te zetten tot hoogwaardige informatie en deze informatie te gebruiken om gepaste maatregelen te nemen.

Voor de eigenlijke mobiliteitsinformatie zorgt de overheid vooral voor een kwaliteitsvolle inhoud (content provider) maar, met uitzondering van het internet, niet voor de verspreiding van de informatie naar de eindgebruiker. Voor dit laatste, dat een belangrijk commercieel luik omvat, kijkt de overheid uit naar andere organisaties (service providers) die deze informatie via de gepaste kanalen en de bijhorende uitrusting naar de eindgebruiker kunnen brengen. Hierbij kan deze mobiliteitsinformatie eventueel vermengd en vervolledigd worden met andere gegevens (tanken, horeca, andere ontspanning...). Er zullen daarbij wel een aantal duidelijke afspraken dienen gemaakt te worden inzake de zekerheid en de snelheid van verspreiding, het vermijden van tegenstrijdigheden met andere beleidsaspecten ...

De wegbeheerder, of in ruimere zin de mobiliteitsbeheerder, staat in voor het geven van aanbevelingen en het opleggen van dwingende maatregelen om de mobiliteitsinfrastructuur (zowel wegen als voertuigen) optimaal te benutten.

Voor Vlaanderen werd gekozen voor één verkeersinformatiecentrum in Antwerpen.

Voor het verkeersbeheer werd geopteerd voor een verkeersbeheerscentrum per grootstedelijk gebied; wellicht zullen nadien ook stedelijke gebieden hun verkeersbeheerscentrum bekomen.

In een eerste fase wordt het verkeersbeheerscentrum voor het grootstedelijk gebied Antwerpen uitgebouwd. Daarna volgt wellicht Brussel en de Vlaamse Rand daaromheen; hier werd in principe geopteerd voor één verkeersbeheerscentrum dat gezamenlijk wordt beheerd door het Vlaamse en het Brusselse Gewest. Ook de uitbouw van een verkeersbeheerscentrum voor het grootstedelijk gebied Gent is voorzien.

Voor het Antwerps verkeersbeheerscentrum werd ook een overkoepelende taak voorzien, evenals de contacten met de verkeerscentra van de aangrenzende Gewesten en landen.

Trouwens heel het dynamisch verkeersbeheer wordt harmonisch uitgebouwd in een Europese samenwerkingsverband (CENTRICO). Hierdoor zal informatie eenvoudig uitwisselbaar zijn en zal dezelfde apparatuur van de gebruiker overal op dezelfde manier functioneren.

4. Hoever staan wij vandaag?

Het Vlaams Verkeerscentrum is in uitbouw te Antwerpen. De gegevens van alle tellussen, alle camera's op de Vlaamse autosnelwegen en andere gewestwegen zijn daar reeds samengebracht.

In afwachting van de plaatsing van portieken met veranderlijke aanduidingen op alle autosnelwegen zijn reeds een aantal “tekstkarren” beschikbaar. Deze zijn overal snel inzetbaar en hun boodschappen kunnen van op afstand (vanuit het Verkeerscentrum) aangestuurd worden. Voor belangrijke wegenwerken is er een set van videocamera's en tekstborden (*file 500 m* of *file 1000 m*) voor automatische filewaarschuwing, ook op grotere afstand. Deze bleken een duidelijk gunstige invloed te hebben op de aanrijdingen op de staart van de files.

De software, waaronder databanken voor het opslaan en raadplegen van de verkeersgegevens, zijn grotendeels beschikbaar.

Een website (<http://verkeersinfo.lin.vlaanderen.be>) geeft overzichtelijk de huidige verkeersafwikkeling op alle Vlaamse hoofdwegen weer, evenals de werken die nu in uitvoering zijn of die binnenkort beginnen. Per werf wordt uitgebreide informatie verstrekt zoals het voorziene begin en einde, de verkeersregeling, de eventuele omleidingen, de te verwachten verliestijden ...

Tussen Antwerpen en Rotterdam is er, in een Vlaams-Nederlandse samenwerking, een permanente voorziening om, bij ongevallen of andere incidenten, snel te kunnen omleiden via een andere autosnelweg.

5. Wat is voorzien voor de onmiddellijke toekomst?

Vanaf begin 2001 start de aanneming (door AOSO-EM) voor de plaatsing op de Ring van Antwerpen en de aangrenzende autosnelwegen, van:

Meer dan 100 camera's die :

- beelden voor het Verkeerscentrum leveren;
- via een automatische beeldverwerking de voornaamste verkeersparameters leveren;
- uitgerust zijn met een automatische incidentdetectie zodat de aandacht van de operator in het Verkeerscentrum dadelijk wordt gevestigd op die plaats waar zich een abnormale situatie voordoet.

Meer dan 20 portieken met borden voor veranderlijke aanduidingen. Elk bord omvat :

- 3 tekstlijnen;
- een breed aanvaard symbool (op initiatief van Vlaanderen) voor het aanduiden van - eventuele omleidingen;
- een icoon (ten behoeve van anderstaligen).

Het gebruik van deze borden met veranderlijke aanduidingen wordt ondersteund door verkeersmodellen voor prognoses op korte termijn (kwartier, half uur, uur) die worden opgemaakt voor het grootstedelijk gebied Antwerpen. Wanneer zich een bepaalde hinder voordoet, kan de verwachte weerslag hiervan op de verkeersafwikkeling en het effect van

bepaalde maatregelen onmiddellijk worden nagezien. Aan de hand hiervan worden dan een aantal nieuwe scenario's uitgewerkt.

In afwachting van de realisatie van de Oosterweelverbinding, wordt het nodige gedaan om bij incidenten, het verkeer naar en op de Antwerpse Ring soepel om te leiden via de Liefkenshoektunnel.

Ten behoeve van het openbaar vervoer wordt de globale aansturing van de verkeerslichten in de Antwerpse regio gemoderniseerd en aangepast aan de opties van het Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Antwerpen.

Ook voor de andere autosnelwegen van de Vlaamse Ruit (Antwerpen-Gent-Brussel-Leuven) worden in 2001 een behoorlijk aantal bijkomende camera's en borden met veranderlijke aanduidingen op strategisch plaatsen voorzien.
Rijstrooksignalering op de Antwerpse Ring volgt.

Het Vlaamse Gewest houdt ook de vinger aan de pols voor wat voertuigtelematika betreft. Vlaanderen heeft op dit gebied technologie in huis die op wereldvlak een belangrijke rol speelt. Deze voertuigtelematika wordt uitgebouwd tot een geïntegreerd systeem voor onder meer:

- GPS-plaatsbepaling via satellieten;
- ISA = Intelligente Snelheids Aanpasser (snelheidsbegrenzer);
- routegeleiding, waarbij het systeem de bestuurder geleidt via de kortste, snelste of meest aangewezen weg;
- noodoproepen (zelfs automatisch, samen met de lokalisering van het ongeval);
- diefstalbeveiliging;
- radio- en gsm-verbindingen ...

Er wordt een samenwerking uitgebouwd met de andere mobiliteitsactoren en zeker ook met de andere verkeerscentra:

- Het Vlaamse en het Brusselse Gewest willen samen een verkeerscentrum beheren en hun uitrusting harmoniseren voor Brussel en de Vlaamse Rand daaromheen.
- Er is een groeiende samenwerking tussen de verkeerscentra van de 3 Gewesten.
- Er is een samenwerking met de verkeerscentra in de omliggende landen (Nederland, Duitsland, Frankrijk).

BIJLAGE 4 : LIJST VERKEERSPROJECTEN

De heer Decaluwe vroeg zich ook af in welke mate er invulling wordt gegeven aan het in de KSF 10 aangegeven projecten met betrekking tot het basis- en secundair onderwijs?

Wie vandaag de jongeren sensibiliseert voor een verantwoorde vervoerskeuze en een correct verkeersgedrag, legt de basis voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Om deze doelstelling hard te maken, is de Stuurgroep Onderwijs van het VSV reeds zeven jaar actief in het basis- en secundair onderwijs. De laatste jaren gaat ook aandacht naar het pedagogisch hoger onderwijs. Hier worden immers de leerkrachten gevormd die later voor de klas zullen staan.

Om het draagvlak te verstevigen, wierf de Stuurgroep Onderwijs een eigen secretaris aan, de heer Bart Van Camp. Het dagelijks beheer van de werkzaamheden wordt door dit secretariaat ingevuld. Verder wordt gewerkt aan een strategisch beleidsplan voor alle VSV-activiteiten die verband houden met verkeers- en mobiliteitseducatie.

Met dit beleidsplan is reeds een eerste aanzet gegeven om te komen tot enkele strategische doelstellingen. Verder verstevigde de Stuurgroep Onderwijs haar rol als overlegplatform waar de verschillende betrokkenen bij verkeers- en mobiliteitseducatie elkaar kunnen ontmoeten. Door meer als helpdesk voor scholen, ouderverenigingen en leraren te functioneren nam de bekendheid toe en werd de verspreiding van het concrete aanbod gestimuleerd.

Onder meer volgende projecten werden in de loop van de jaren 2000 en 2001 aangepakt.

Gericht op het Pedagogisch Hoger Onderwijs

Opleiding Onderwijzers Basisonderwijs

De VSV streeft ernaar dat verkeers- en mobiliteitseducatie in elke klas een hoger rendement haalt. Een eerste stap is om er ook meer aandacht aan te besteden gedurende de opleiding van de leraars. Op concrete vragen van instituten voor Pedagogisch Hoger Onderwijs (PHO) werd in opvolging van het project “Goed begonnen is half gewonnen” voorzien in actieve begeleiding. Doelstelling is en blijft een module ‘verkeers- en mobiliteitseducatie’ in alle PHO’s te installeren. Daartoe werden vijf vormingssessies voorzien.

Gericht op het Kleuter, Basis- & Secundair Onderwijs

Leerlingen kunnen pas rekenen op een goede verkeers- en mobiliteitseducatie als hun leraars op de hoogte zijn van de hedendaagse uitdagingen en lesmethodes. De VSV besteedt daarom veel aandacht aan de navorming van de leraars in het basis- en secundair onderwijs, zeker omdat het huidige nascholingsaanbod weinig aandacht besteedt aan verkeers- en mobiliteitseducatie en velen zich afvragen hoe de vakgebonden en vakoverschrijdende eindtermen / ontwikkelingsdoelen met betrekking tot verkeers- en mobiliteitseducatie in de school- en klaspraktijk kunnen worden gerealiseerd.

- Educatieve Gids

Om de mogelijkheden beter kenbaar te maken werd de ringmap en cd-rom Educatieve Gids Secundair / Basisonderwijs op grote schaal verspreid. De educatieve gids Secundair / Basisonderwijs geeft een overzicht van de initiatieven die door verschillende organisaties werden ontwikkeld op het gebied van verkeers- en mobiliteitseducatie. De gids wordt

tweejaarlijks bijgewerkt. In 2000 werd de gids in de vorm van een cd-rom en een losbladige ringmap gedrukt en verdeeld, in 2001 werd de actualisatie reeds voorbereid.

In oktober en november 2000 vonden tien demonstratienamiddagen plaats waarin het nieuwe materiaal van de Stuurgroep Onderwijs werd voorgesteld aan het secundair en basisonderwijs.

Voor het Basisonderwijs werden daarnaast volgende projecten ontwikkeld:

Fietsparkoers

Om het doe-onderwijs te stimuleren werd enkele jaren geleden een fietsparkoers ontwikkeld met daarbijbehorende handleiding 'Fietsvaardigheidspistes'. Aangezien het succes werd een tweede parkoers gemaakt. Dit parkoers wordt zowel aan scholen, ouderverenigingen als gemeenten uitgeleend. Uiteindelijk promoten we het idee om binnen elke gemeente een fietsparkoers te voorzien dat door de plaatselijke scholen gebruikt kan worden.

Nascholing leraren lager onderwijs

Om de huidige groep onderwijzers aan te spreken, werden per provincie twee nascholingsmomenten georganiseerd. Tevens werden ontmoetingsdagen voor het basisonderwijs georganiseerd. Deze dagen zijn bedoeld voor de verkeersgangmakers.

Actualisatie 'Van eindtermen naar leerplannen'

De actualisatie 'Van eindtermen naar leerplannen', het tweede deel uit de reeks 'Verkeers- en mobiliteitseducatie in de basisschool' drong zich op na een reeks van wijzigingen in de verkeersreglementering. Deze wijzigingen, met name de nieuwe borden voor voetgangers en fietsers, zijn van belang voor het onderwijs.

Verkeerseducatieve route

Met de slogan 'Van de klas de straat op' maakt de Stuurgroep Onderwijs duidelijk dat er bij verkeers- en mobiliteitseducatie voldoende aandacht moet gaan naar praktijkeducatie. Vooral de vrees om mogelijke ongevallen staat verkeerseducatie op straat vaak in de weg. De Verkeerseducatieve Route biedt hier een oplossing: een bepaalde route of straat wordt speciaal uitgekozen, eventueel aangepast en bewegwijzerd als Verkeerseducatieve Route. Omdat verschillende scholen van deze route gebruik maken, erkent ook iedereen in de gemeente het belang ervan en legt de nodige voorzichtigheid aan de dag. Het voorbije jaar werden drie gemeenten begeleid bij het uitwerken van een Verkeerseducatieve Route. In Desselgem en Scherpenheuvel-Zichem werden permanente verkeerseducatieve routes opgestart. In Essen vond één dag fietsonderwijs plaats op een route in de omgeving van de school. De aanpak en de ervaringen werden geboekstaafd in de brochure 'Met de Klas de Straat op' en verspreid.

Lessenpakket Mobiliteitseducatie voor het Basisonderwijs: Mobilessen

Er bestaat reeds heel wat educatief materiaal voor het basisonderwijs. Jammer genoeg beantwoordt het echter niet altijd aan de doelstellingen en eindtermen van verkeers- en mobiliteitseducatie. Aansluitend bij eindtermen en ontwikkelingsdoelen ontwikkelde de Stuurgroep Onderwijs het lessenpakket Mobilessen. Het voorbije jaar werd het lessenpakket uitgetest in enkele scholen. Op basis van de evaluatie werd het in september gedrukt.

Educatief pakket schoolvervoerplannen

Schoolvervoerplannen staan sinds de vernieuwde richtlijnen voor de mobiliteitsconvenants hoog op de agenda. Door het ondertekenen van module 10 bij het mobiliteitsconvenant komt een gemeente in aanmerking voor een herinrichting van een schoolomgeving op een

gewestweg. De school die voordeel heeft bij de herinrichting moet echter ook zelf een inspanning leveren: er dient immers een schoolvervoerplan te worden opgemaakt. De doelstelling is dat iedereen de meest geschikte vervoerskeuze maakt, rekening houdend met de omstandigheden.

Er bestaan bij de opmaak van een schoolvervoerplan heel wat links met wat er in de klas gebeurt. Leerlingen kunnen bijvoorbeeld zelf onderzoek doen naar het eigen verplaatsingsgedrag of kunnen voorstellen doen voor een verbetering van de infrastructuur. De Stuurgroep Onderwijs stelde in 2000-2001 een handleiding op voor leerkrachten die in de klas willen werken aan een schoolvervoerplan. Voor geïnteresseerde scholen voorziet de Stuurgroep Onderwijs begeleiding. Het pakket is bruikbaar voor basisonderwijs en de eerste graad van het secundair onderwijs.

CD-ROM

Na Speedi in het secundair onderwijs verdient ook het basisonderwijs zijn cd-rom. De eerste stap is daarbij het bedenken van een concept en het werven van fondsen om het project mogelijk te maken.

Verkeers- en mobiliteitseducatie in de kleuterschool

De aanpak voor het lager onderwijs (Mobilessen) bleek om verschillende redenen ontoereikend te zijn voor het kleuteronderwijs. De omkadering en benadering zijn van belang om binnen te kunnen dringen in de dagelijkse klaspraktijk. Bovendien moet een nieuwe brochure voor het kleuteronderwijs een antwoord bieden aan de ontwikkelingsdoelen. Daarom werd een brochure uitgewerkt die aan vijf pilootscholen werd voorgelegd. Op basis van hun reacties werd de brochure herwerkt zodat beter kon worden ingespeeld op de realiteit van de kleuterschool, om vervolgens in definitieve vorm gedrukt en verspreid te worden.

Voor het Secundair Onderwijs zijn daarnaast volgende projecten ontwikkeld:

Eindtermen

De eindtermen tweede en derde graad komen er aan. Naar analogie met de eerste graad worden alle ontwerp-eindtermen tweede graad doorgenomen en worden alle eindtermen die naar verkeers- en mobiliteitseducatie (kunnen) verwijzen, gebundeld in een overzichtelijke tekst. Er wordt tevens gedacht aan een koppeling met leerplannen en een handleiding met concrete tips zoals voor het basisonderwijs.

Bromfietsen en praktische educatie

Heel wat leerlingen secundair onderwijs verplaatsen zich met de bromfiets. Met deze keuze wordt een eerste stap gezet in het gemotoriseerd vervoer. Verkeersveiligheid en bromfietsen moet daarom een belangrijk aandachtspunt zijn in het secundair onderwijs. Een concept werd hiertoe uitgewerkt.

Video Verkeer en Mobiliteit

Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid stelde voor een videofilm te realiseren voor 14-16 jarigen met als inhoud 'Verkeer en Mobiliteit'. Deze videofilm houdt een algemene verkenning van het domein in met onder andere de concrete problemen op vlak van veiligheid en mobiliteit, de oorzaken, mogelijke maatregelen en suggesties inzake oplossingen. De VSV ondersteunt dit project.

Buitengewoon Secundair Onderwijs

Tijdens de demonstratienamiddagen stelde zich meermaals de vraag naar lesmateriaal voor het buitengewoon onderwijs (BUSO). Omdat het BUSO zoveel verschillende types rijk is, werd het voorbije jaar een verkennende ronde gehouden betreffende de mogelijke inhoud en haalbaarheid van een lespakket voor dit type onderwijs. Er vond een screening plaats van bruikbaar materiaal. Tevens werd een enquête afgenomen over de veiligheid van BUSO-leerlingen tijdens de woon-schoolverplaatsing. De resultaten worden gebruikt voor concrete en aangepaste lesfiches die binnen het BUSO gebruikt kunnen worden.

Begeleiding Individuele Scholen en Steungroep Begeleiders

De Steungroep speelt in op het aanbod nascholing secundair onderwijs. Bovendien begeleidt ze scholen die lessen, een verkeersproject of een verkeersdag opzetten met materiaal van de VSV. In dit verband trekken we de aandacht op de mini-onderneming MOVE waarbij acht laatstejaarsstudenten Economie-Moderne Talen van het Scheppersinstituut in Mechelen een schoolvervoerplan hebben uitgewerkt.

BIJLAGE 5 : HET ANTWOORD VAN DE MINSITER OP VERSCHILLENDE VRAGEN OVER DE VEERDIENSTEN, HET PERSONENVERVOER OVER DE WATERWEGEN, DE VERLAGING VAN DE BINNENVAARTKOSTEN EN DE WATERGEBONDEN INPLANTINGEN

DE VEERDIENSTEN.

Vermits de veerdiensten beschouwd moeten worden als een “alternatieve” overgang over de bevaarbare waterweg, in vervanging bijvoorbeeld van een brug, is het de bedoeling de bestaande overzetveren in dienst te houden en zelfs te optimaliseren. Dit impliceert dat de bestaande infrastructuur met onder meer de vaste en vlottende veersteigers degelijk wordt onderhouden. Indien een herbouw van de veersteigers noodzakelijk is omwille van bijvoorbeeld vetusiteit van de constructie of omwille van een verplaatsing van de veerdienst, worden de nodige kredieten hiervoor voorzien.

Concreet hebben wij de intentie om de begin- en einduren van de bediening van de veerdiensten geleidelijk gelijk te schakelen.

Bij de afdeling Zeeschelde van AWZ wordt momenteel een dossier opgemaakt om de toegankelijkheid vanuit het hinterland naar de veerdiensten te verbeteren: uniforme wegwijzers zullen geplaatst worden na overleg met de gemeentebesturen.

Verder is er bij de Vlaamse Bouwmeester een project lopende om te komen tot een ontwerp van veerschuilhuisjes voor de diverse veren op de Zeeschelde, de Rupel en de Durme. Indien mogelijk wordt dit naar andere waterwegen uitgebreid.

Ook vanuit privé-initiatieven zijn er reeds diverse vragen binnengekomen onder andere voor “de Vliegende Geit”, een dienst tussen Rupelmonde en Bornem of het heropstarten van vroegere verbindingen Doel-Lillo-Liefkenshoek. Al deze vragen zullen getoetst worden aan het beleidsplan voor de waterrecreatie dat momenteel in uitvoering is.

Wat concreet het veer op de Rupel betreft, meldt de minister dat de huidige overzetdienst tussen Niel en Wintam verplaatst zal worden naar afwaarts ter hoogte van Schelle-Wintam. De bouw van de nieuwe vlottende steigers is in uitvoering en verwacht wordt dat de werken medio 2002 zullen kunnen voltooid worden zodat de veerdienst op dat ogenblik kan verplaatst worden.

Het structureel overleg met de "Vlaamse Veren Vereniging" is in 2001 opgestart. Reeds tweemaal werd met deze vereniging vergaderd.

Ook met Toerisme Antwerpen is structureel overleg opgestart om de initiatieven omtrent de veren te kaderen in een toeristische visie.

PERSONENVERVOER VIA DE WATERWEG

Door de NV Zeekanaal werd geruime tijd geleden gestart met het onderzoek naar de mogelijkheden om op het Zeekanaal Brussel-Schelde geregeld personenvervoer te organiseren tussen de sluis te Kapelle-op-den-Bos (Zemst) en Brussel (Sainteletteplaats)

Teneinde de reële mogelijkheden van zulk een verbinding te onderkennen in al zijn facetten, zoals de inpassing in het andere scheepvaartverkeer, de invloed op de oevers, de respons vanwege het cliënteel, de dagdagelijkse op te lossen kleine problemen bij de exploitatie en dergelijke meer, werd besloten bij wijze van proef gedurende 6 maanden een verbinding tijdens

de piekuren voor het woon-werkverkeer tot stand te brengen. Daartoe werd door de NV Zeekanaal een gunningsprocedure opgestart die thans gefinaliseerd wordt.

Aangezien ondertussen de VVM via decreet bevoegdheid heeft toegewezen gekregen tot het organiseren van het geregeld personenvervoer over het water, zal na finalisatie van de gunning dit dossier overgedragen worden aan De Lijn. Deze laatste zal het dossier en dus ook het proefproject verder behartigen. De NV Zeekanaal zal daarbij De Lijn adviseren vanuit haar kennis en bevoegdheid als waterwegbeheerder.

Ook op de Schelde tussen Temse en Antwerpen wordt momenteel een proefproject voor geregeld personenvervoer bestudeerd. In opdracht van De Lijn wordt voor dit project een haalbaarheidsstudie uitgevoerd, maar om redenen zoals hiervoor aangehaald, wordt onderzocht of ook hier een proefproject in situ noodzakelijk is. Voor dit project gebeurt de samenwerking tussen AWZ, afdeling Zeeschelde en De Lijn.

In de het programma van de mobiliteitsconvenanten van De Lijn voor het jaar 2002, het welke de minister bij deze ter beschikking stelt van de commissie, zijn deze 2 proefprojecten voorzien.

DE VERLAGING VAN DE BINNENVAARTKOSTEN (Basisallocatie 31.01)

In 1999 werd vanuit de VESOC-enveloppe een éénmalig krediet toegekend om te onderzoeken met welke maatregelen de binnenvaarttransportkosten kunnen verlaagd worden.

Om dit onderzoek uit te voeren werd tussen de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen en AWZ een contract afgesloten. De NV Zeekanaal kreeg de opdracht maatregelen tot verlaging van de binnenvaarttransportkosten uit te werken.

De NV Zeekanaal heeft hiertoe in de loop van het jaar 2000 een aantal contracten afgesloten met studieburelen en overslagbedrijven.

Deze contracten worden uitgevoerd in de periode 2000-2002.

Aangezien het hier om een gesplitst krediet gaat waar de vastlegging voor het totaal bedrag genomen werd in 1999, moeten de betalingen in de loop van de uitvoering, namelijk 2000 tot 2002 uitgevoerd worden. Hiertoe is het nodig dat nog ordonnanceringskrediet in 2002 wordt voorzien.

Een specifieke actie betreft het organiseren van het vervoer van huishoudelijke afvalstoffen via de binnenvaart. Op heden wordt dit vervoer georganiseerd via de weg, alhoewel dit product (afval) bij uitstek geschikt is voor het vervoer over de waterweg.

Om deze shift van de weg naar de waterweg te kunnen bewerkstelligen, dient een extra inspanning geleverd om de overslagkosten te reduceren. Daarom dat een bijdrage geleverd wordt in de aankoop van hefwerktuigen. De overslagkost maakt een zeer belangrijk deel uit van de totale transportkost. Goed uitgeruste overslagpunten moeten er zorg voor dragen dat de afvalstroom gemakkelijk van de weg op de waterweg wordt gebracht en omgekeerd.

Daarnaast is ook voorzien in het opzetten van een managementsysteem voor het opvolgen en optimaal organiseren van de diverse middelen ingezet voor het transport van het huishoudelijk afval zoals schepen en containers. Voor dit project werd EU-ondersteuning gevraagd, doch deze werd niet toegekend.

Verder wordt ook studiewerk verricht naar nieuwe technische middelen gericht op het verlagen van de overslagkost. Op heden zitten deze projecten in de studie- en ontwerpfasen. Voor 2002 is voorzien om tot effectieve implementatie over te gaan voor het project van de afvalstromen in de regio Antwerpen.

Via het managementsysteem moet in 2002 de hertekening van het project gebeuren waarna een beslissing over de uitvoering kan genomen worden.

Voor de innovatieve overslagsystemen werd in 2001 een oproep tot de markt georganiseerd. Voorzien wordt om in 2002 deze zaak te laten resulteren in een concreet project.

DE WATERGEBONDEN INPLANTINGEN

Het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen, in casu de binnenvaart, is opgenomen als doelstelling in het Ruimtelijk Structuurplan en het mobiliteitsplan Vlaanderen. Het reserveren van bedrijventerreinen welke langsheen een waterweg gelegen zijn voor bedrijven die van de waterweg gebruik maken voor de aanvoer en afvoer van hun goederen en producten, is dan ook zonder meer een noodzaak. Met alle middelen wordt getracht dit te realiseren waarbij in eerste instantie kan verwezen worden naar verschillende gewestplanwijzigingen waarbij industrieterreinen langsheen de waterweg gereserveerd werden voor watergebonden activiteiten.

In de plannings- en besluitvormingsprocessen wordt in ruime mate aandacht geschonken aan de binnenvaart als vervoermodus. In concreto verwijst de minister hier naar de verschillende ontwikkelingsplannen welke door de waterwegbeheerders reeds opgemaakt zijn of nog in opmaak zijn. In deze ontwikkelingsplannen worden onder meer de mogelijkheden onderzocht voor kanaalgebonden bedrijfsontwikkelingen op reeds bestemde bedrijventerreinen, binnen het kader van de rendabilisering van het kanaalgebruik.

Verder moet gewezen worden op de opdracht in de beheersovereenkomst van bepaalde waterwegbeheerders. Zij kunnen een grondbeleid voeren dat gericht is op het creëren van vestigingsmogelijkheden voor nieuwe watergebonden ondernemingen. Tergelijkertijd voeren zij een actieve prospectie van potentiële watergebonden klanten, om te komen tot een verhoging van de trafiek op de waterweg.

Het nemen van dergelijke initiatieven terzake is overigens een decretale opdracht van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen en van de Dienst voor de Scheepvaart, ieder binnen hun territoriale bevoegdheden.

Dit alles belet niet dat een tekort aan beschikbare industriegronden langs de waterwegen wordt vastgesteld. Daarbij komt dat in vele gevallen deze industriegronden ingenomen zijn door bedrijven en/of activiteiten die geen affiniteit hebben met de waterweg. Hierdoor gaat een grote maatschappelijke waarde verloren.

Daar waar de Vlaamse overheid zelf eigenaar is van de terreinen, kunnen initiatieven genomen worden voor het bouwrijp maken en het aantrekken van industrieën, voor zover het Ruimtelijk Orderingsbeleid dit toelaat.

Voor de overige terreinen staat de private ondernemer zelf in voor het initiatief om het terrein bouwrijp te maken. Daarbij is het voor de waterwegbeheerder van belang dat een watergebonden functie op het terrein wordt ontwikkeld. Het verplicht tot stand brengen van deze watergebondenheid is evenwel niet steeds voorzien, zodat in deze gevallen de private eigenaar vrij is tot invulling. Daarbij laat deze zich meestal inspireren door zijn eigen prioriteiten en niet door het algemeen belang.

Het verplicht tot stand brengen van deze watergebondenheid door de private eigenaar is een materie die kan behandeld worden bij het afleveren van een milieuvergunning (VLAREM-reglementering) of van een bouwvergunning. Hierin kunnen bepalingen worden opgenomen waarbij de private eigenaar ertoe bewogen wordt de waterweg te gebruiken wanneer de economische en technisch-logistieke omstandigheden dit toelaten. Terzake zijn hieromtrent afspraken gemaakt met de collega's bevoegd voor Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening.

Verder wordt er een actief promotiebeleid voor het vervoer via de waterweg gevoerd door de waterwegbeheerders en de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

Sinds 1998 wordt op intensieve wijze een programma voor de bouw van kaaimuren gevolgd. Het bedrag aan kredieten dat daarvoor steeds was voorzien, werd elk jaar aangewend om samen met privé-investeerders (verladers) zogenaamde PPS-projecten (Publiek Private Samenwerking) op te zetten.

Zo werden tot op heden 73 projecten goedgekeurd en zijn er daarvan reeds 16 in bedrijf.

Van zodra alle 73 projecten zullen gerealiseerd zijn garanderen de privépartners een bijkomende jaarlijkse overslag van 19 miljoen ton. Voor het merendeel betreft het bijkomende overslag voor de waterweg.

Als bijlage worden overzichtstabellen van de verschillende kaaimuurprojecten neergelegd evenals een overzichtskaartje met de locaties van de nieuwe laad- en losplaatsen op alle waterwegen in Vlaanderen.

BEHEERSOVEREENKOMST VAN DE NV ZEEKANAAL EN DE DIENST VOOR DE SCHEEPVAART.

Na een proefperiode werd de beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Dienst voor de Scheepvaart in 2001 verlengd. Deze beheersovereenkomst berust op het basisprincipe dat de Dienst voor de Scheepvaart belast wordt met de publieke opdrachten die wettelijk voorzien zijn en waarvoor het Gewest in ruil een dotatie aan de Dienst toekent.

Het is de bedoeling dat ook met de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen een dergelijke beheersovereenkomst wordt afgesloten. De besprekingen hieromtrent zijn lopende. Hierbij wordt niet uitgesloten dat ook hier het systeem van een bonus in geval van realisatie van de doelstellingen wordt gehanteerd.

HET PERSONEEL VAN DE WATERWEGEN

Voor de bediening van de kunstwerken op de waterwegen in beheer bij AWZ voorziet het goedgekeurd personeelsplan van de binnenvaartbegeleiders in 295 betrekkingen. Dit plan is momenteel in uitvoering. De uitbreiding van de bedieningsuren op een aantal plaatsen is

slechts mogelijk binnen dat plan, nadat personeel kan afvloeien van kunstwerken die op termijn via automatisering vanuit één centraal punt kunnen bediend worden.

De simultane uitvoering ervan is niet mogelijk. De uitbreiding van de uren moet doorgevoerd kunnen worden ten behoeve van de scheepvaart, vooraleer het automatiseringsproces volledig uitgevoerd is. Dit noodzaakt een tijdelijke aanpassing van het personeelsplan.

De uitvoering van het plan wordt ook bemoeilijkt door structurele problemen, nl. langdurige ziekten, laattijdige vervangingen bij pensionering, enz., waardoor overuren zijn opgebouwd die niet kunnen weggewerkt worden.

Om dit probleem een oplossing te geven zijn de volgende initiatieven genomen:

1. Aanwerving van 5 contractuelen (startbanenplan) voor één jaar. Deze aanwervingen zijn momenteel in uitvoering en de aanwervingscontracten worden opgemaakt. Deze personeelsleden zullen ingezet worden op het kanaal naar Charleroi.
2. Hertekening van het personeelsplan van de binnenvaartbegeleiders in het kader van het pip/pep - Exploitatie, waarin, tot na de beëindiging van het automatiseringsproces, voorzien wordt in een hoger aantal functies, zodanig dat de structurele problemen een oplossing krijgen. In het hertekende personeelsplan worden daarenboven buffers ingebouwd die een aantal structurele problemen voor de toekomst kunnen opvangen.

Met bovenstaande personeelsbezetting kan de bediening van de kunstwerken binnen AWZ verzekerd worden.

HET ONDERHOUD VAN DE WATERWEGEN

De kredieten voor onderhoud van de waterwegen worden aangerekend op de basisallocatie 14.06 van programma 64.10 voor wat de administratie Waterwegen betreft en basisallocatie 31.08 van hetzelfde programma voor wat de onderhoudsbaggerwerken binnen het territorium van de NV Zeekanaal betreft.

De opsplitsing van de onderhoudskredieten voor de NV Zeekanaal is er gekomen na een opmerking van het Rekenhof die omwille van de doorzichtigheid van de begroting om deze opsplitsing vroeg. Deze opsplitsing is doorgevoerd in de begrotingscontrole 2001.

Om een beoordeling van de kredieten voor onderhoud te doen is het dus nodig de som te maken van de voornoemde basisallocaties.

De evolutie van deze kredieten is sprekend. In 1999 was hiervoor 16.616 duizend euro voorzien terwijl nu een krediet voorzien wordt van 38.411 duizend euro (32.834 voor 14.06 en 5.578 duizend euro voor 31.08).

Dit onderhoudskrediet werd in drie jaar tijd meer dan verdubbeld.

De administratie AWZ werkt momenteel aan een plan waarbij wordt gestreefd om op termijn over te gaan van het huidig curatief onderhoud naar systematisch preventief onderhoud. De opmaak van dit plan is gebaseerd op een aantal inspecties die per waterweg een cijfer geven over de staat van onderhoud op een bepaald ogenblik.

Een grondige studie zal moeten uitwijzen op welke wijze dit plan kan geïmplementeerd worden. Uiteraard zal het belang van de waterweg hier eveneens een zeer belangrijke rol spelen.

Het beleid is er in ieder geval op gericht eerst de meest prioritaire noden voor het onderhoud aan de waterwegen aan te pakken zodat de binnenscheepvaart als volwaardig alternatief voor het goederenvervoer kan ingeschakeld worden.

BIJLAGE 6 : INTEGRAAL WATERBEHEER

Het programma 64.60 werd in 1999 gecreëerd met als doel de veiligheid van de bevolking tegen overstromingen te verzekeren en de zoetwaterreserves op een optimale manier te beheren vanuit een aanpak voor integraal waterbeheer en dit zowel voor de onbevaarbare waterlopen als voor de bevaarbare waterwegen.

Dit was de reden waarom de enige basisallocatie die op dit programma was voorzien beheerd werd tussen leefmilieu en openbare werken.

Om het programma te realiseren werd een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt waarin de verschillende te realiseren projecten werden opgenomen zoals onder meer de werken aan het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde en de afgravingen van de Ketenissepolder.

Omwille van overstromingen ten gevolge van hevige regenval werd bij de begrotingscontrole 1999, het oorspronkelijke krediet van 7437 duizend euro verhoogd naar 22.303 duizend euro.

In 2000 was de basisallocatie nog gemeenschappelijk voor de minister van Leefmilieu en de minister van Openbare Werken. Het krediet werd gereduceerd tot 15.022 duizend euro omdat op dat ogenblik dit krediet volstond om de gestarte projecten verder te zetten. Hierbij moest immers rekening worden gehouden met een aantal administratieve problemen die vooral te maken hebben met de bouw voor het overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde en die de uitvoering van de geplande werken vertragen.

De kredietverlaging in 2001 van 15.022 duizend euro naar 11.611 duizend euro is te wijten aan de splitsing van dit programma in twee basisallocaties, één exclusief voor Leefmilieu en één exclusief voor Openbare Werken.

De totaliteit van het krediet in 2000 bedroeg 15.022 duizend euro en werd voor 2001 opgetrokken naar 17.313 duizend euro. In 2002 is dit krediet nagenoeg constant gebleven met uitzondering van de kredieten voor het jaar 1999 die het directe gevolg waren van een overstroming.

De ogenschijnlijke kredietverlaging is een gevolg van de splitsing van de kredieten voor de beide beherende ministers. In realiteit is het krediet gestegen.

BIJLAGE 7 : INFORMATIE OMTRENT DE SCHELDERADARKETEN

De Schelderadarketen is een instrument dat zowel op Belgisch als op Nederlands grondgebied operationeel is. Het staat ten dienste van de Scheepvaart en draagt bij tot een hogere veiligheid.

De werken die aan de Radarketen worden uitgevoerd gebeuren steeds gemeenschappelijk overlegd tussen Vlaanderen en Nederland.

De aanpassingen aan het Nederlandse gedeelte van de Schelderadarketen wordt door Nederland voorgefinancierd en door Vlaanderen ingevolge een verdrag voor 80,3% terugbetaald. Voor de kosten op Vlaams grondgebied gebeurt de voorfinanciering door Vlaanderen en betaalt Nederland 19,3% terug.

In het recente verleden zijn een aantal technologische ingrepen doorgevoerd om de radarketen aan te passen aan de actuele technologische evoluties. Er worden meer kredieten voorzien in de jaren waarin de technologische aanpassingen worden uitgevoerd. Dit was in de begroting van de 2 vorige jaren het geval.

In periodes waarin geen structurele technologische vernieuwing wordt doorgevoerd worden de nodige kredieten voorzien om de normale onderhoudscyclus en werking te verzekeren.

Momenteel zijn de nodige kredieten voor normale onderhoudswerkzaamheden en kleinere uitgaven voor vernieuwing voorzien.

De structurele aanpassing van Schelderadarketen gebeurt in functie van de technologische evolutie in onder meer radar-, informatica- en telecommunicatietechnologie en wordt afgestemd op de veiligheidseisen voor de scheepvaart.

BIJLAGE 8 : INFORMATIE OVER ONGEVALSTATISTIEKEN

Elk actieplan inzake verkeersveiligheid zou moeten gebaseerd worden op een rationele analyse van de processen die de ongevallen veroorzaakten. Om deze analyses te kunnen uitvoeren, is het noodzakelijk dat snel kan worden beschikt over volledige (exhaustieve), exacte en gedetailleerde gegevens over de verkeersongevallen.

We moeten echter vaststellen dat de momenteel beschikbare gegevens niet tegemoet komen aan deze criteria. De momenteel beschikbare statistieken vertonen immers talrijke zwakke punten. De belangrijkste zijn:

- De huidige procedure om gegevens te verzamelen is omslachtig op administratief vlak;
- De gegevens worden slechts beschikbaar gesteld 6 maanden na het betreffende jaar;
- Verschillende analyses laten veronderstellen dat er een aanzienlijke onderschatting is van de ongevalstatistieken;
- De gegevens over de locatie vertonen vaak een gebrek aan juistheid;
- De gegevens over de ongevallen bevatten niet alle informatie voor een gedetailleerde analyse van de oorzaken van de ongevallen;
- ...

In principe verdwijnen zwarte punten enkel van de lijst als het knelpunt is opgelost, d.w.z. dat het punt niet meer aan de voorwaarden voldoet. Er stellen zich duidelijk een aantal beperkingen aan de gehanteerde methodiek:

1. Het aantal ongevallen per drie jaar is bij een objectief gelijkblijvende onveiligheid niet constant. Het toeval kan bepalen dat een zwart punt in de lijst opgenomen wordt. Een voorbeeld om dit duidelijk te maken: één zwaar ongeval met 3 dodelijke slachtoffers t.g.v. overdreven alcoholgebruik en twee ongevallen met lichtgewonden gedurende drie opeenvolgende jaren kan leiden tot een nieuw zwart punt, terwijl er gedurende de drie vorige en de drie volgende jaren geen ongeval met gekwetsten heeft plaats gehad.
2. Zwarte punten die ingrijpend gewijzigd zijn, en waar de verkeersveiligheid fors is verbeterd, zullen pas na enkele jaren van de lijst verdwijnen. In de eerste plaats is er de vertraging met grosso modo één jaar waarmee de ongevalcijfers overgemaakt worden door het NIS. In de tweede plaats werken de oudere ongevalgegevens nog enige tijd door in het gestelde criterium (de laatste drie jaar). Op locaties waar de verkeersonveiligheid hoog was, en de ingreep zeer doeltreffend was, kan dit ertoe leiden dat dergelijke locaties tot 3 jaar na de ingreep op de lijst van zwarte punten blijft figureren.
3. Verder moet ook onderkend worden dat de verkeersintensiteiten op sommige punten zo hoog zijn, dat zelfs bij een relatief laag risico nog een grote kans is dat de locatie betiteld wordt als zwart punt.
4. Naarmate de ongevallen vollediger en juister gelokaliseerd worden, worden er meer locaties vastgesteld die aan de criteria van een zwart punt voldoen. Alle ongevallen die niet konden worden gelokaliseerd op gewestwegen, als gevolg van een slecht ingevuld statistisch formulier, werden op basis van de PV's juist gelokaliseerd in het kader van een samenwerkingsovereenkomst met de provincies. Dit heeft als gevolg dat er meer zwarte punten worden vastgesteld. Omdat hierdoor over correctere gegevens kon worden beschikt, is de samenwerkingsovereenkomst verlengd. Verwacht wordt dat naarmate de ongevallen met gekwetsten vollediger worden geregistreerd als gevolg van lopende automatiseringsprocessen binnen de federale en lokale politie dit aantal nog verder zal toenemen.

De minister ook nog eens benadrukken, de heer Desmyter, secretaris-generaal van LIN heeft dat recent in deze commissie naar aanleiding van de bespreking van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen ook reeds gedaan, dat het aantal zwarte punten een slechte indicator voor de effectiviteit van het gevoerde beleid. Daarvoor is hij te sterk afhankelijk van de kwaliteit van de gegevens. Een betere indicator is het totaal aantal verkeersslachtoffers, onderverdeeld naar ernst, op gevaarlijke punten.

In het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen wordt hierover gesteld dat het aandeel ongevallen (en hun ernst) op kruispunten duidelijk afnam in de periode 1991-1999, terwijl dit elders toenam. De ongevallen buiten kruispunten zijn bovendien ernstiger dan deze op kruispunten.

Het moet daarom overwogen worden om de behandeling van de onveiligheid meer te richten op de mogelijkheden om als gewest iets aan de onveiligheid te doen, dan wel om het aantal verkeersslachtoffers en de ernst van de letsels als basis te blijven nemen voor de prioritisering. Een groter inzicht in de effectieve, gemiddelde onveiligheid van een locatie impliceert ook dat niet alleen rekening wordt gehouden met ongevallen met gekwetsten, maar dat ook rekening wordt gehouden met ongevallen die gelukkig maar, alleen stoffelijke schade veroorzaakten.

GEVEN DE ONGEVALSSTATISTIEKEN VOLDOENDE ZICHT OP DE OORZAKEN VAN DE ONGEVALLLEN?”

De minister verklaart, net zoals de heer Desmyter dit enkele weken geleden reeds heeft gesteld, dat dit niet zo is. Ook het federale begeleidingscomité van de staten-generaal van de verkeersveiligheid geeft in een verslag van 16-11-2001 de aanbeveling dat stappen zouden worden ondernomen om op korte termijn een performant statistisch systeem inzake verkeersveiligheid op punt te stellen.

Degelijk systeem zou volgens dit comité moeten worden gebaseerd op de volgende elementen:

- registratie van de minimale identificatiegegevens en de omstandigheden van het ongeval door de politiediensten op de plaats van het ongeval, indien mogelijk via onmiddellijke invoering in de PC.
 - Rechtstreekse link met het nationaal register, teneinde onmiddellijk de individuele identificatiegegevens in te vullen (en te verifiëren).
 - Onmiddellijke link met het DIV-bestand voor de identificatie van het voertuig.
- Periodiek doorsturen van deze gegevens naar een databank van het type “data warehouse”.
- De ongevalgegevens vervolledigen met aanvullende gegevens uit andere bestanden. Hoewel de link tussen de bestanden moet worden tot stand gebracht op basis van individualiseerbare gegevens, kunnen de individuele gegevens vervolgens anoniem gemaakt worden, aangezien de gegevens voor de analyses slechts statistische gegevens zijn.
- Raadpleging mogelijk maken van de databank d.m.v. OLAP-softwareprogramma's van de vierde generatie, die de gebruikers de mogelijkheid geven een “on-line” multidimensionale analyse uit te voeren.
- De verschillende betrokken partijen inzake verkeersveiligheid de mogelijkheid bieden de statistieken te raadplegen via het Internet.

In een eerste analyse zouden nuttige links kunnen worden tot stand gebracht met de volgende databanken:

- Bestand van de rijbewijzen; aanpassing van de rijopleidingen;
- Bestanden met de technische eigenschappen van de voertuigen; invloed van uitrustingen voor actieve en passieve veiligheid, van de verhouding gewicht/vermogen...
- Bestand van de ziekenhuizen; invloed van de verkeersongevallen op de sociale zekerheid, type trauma's,...

De minister verwacht van het nog op te richten steunpunt “veiligheid bij toenemende mobiliteit”, dat het hierover concrete voorstellen doet, dat is alleszins mede onderwerp van de overeenkomst met dit steunpunt. De goedkeuring van de overeenkomst met dit steunpunt staat eerstdaags op de agenda van de Vlaamse regering.

BIJLAGE 9 : VERKEERSBELEID

Op basis van het Decreet van 21 maart 1990, artikel 3 heeft de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde de volgende doelstellingen en opdrachten:

- het opstellen van de programma's, de organisatie en de coördinatie van de opleiding, de bijscholing en de permanente vorming inzake verkeerskunde, alsook het adviseren bij de aanstelling van lesgevers in de verkeerskunde;
- het stimuleren van het wetenschappelijk onderzoek en van het universitair onderwijs betreffende verkeerskunde;
- het zoeken naar financiële partners bij de overheid op alle bestuurlijke niveaus en in de privé-sector, ter realisatie van de bovenstaande doelstellingen en opdrachten;
- het adviseren van het Vlaams Parlement en van de Vlaamse Regering met betrekking tot aangelegenheden inzake verkeerskunde.

De VSV kan, na goedkeuring door de Vlaamse regering, en onder de door de Vlaamse regering bepaalde voorwaarden, andere activiteiten betreffende de verkeers- en vervoersproblemen organiseren of op zich nemen.

Het toezicht en de controle op de activiteiten en de aanwending van de middelen van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde worden waargenomen door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur.

Ingevolge twee moties van het Vlaams Parlement zijn de middelen t.b.v. de VSV en Komimo verder verhoogd. De resolutie t.a.v. de middelen van de VSV dateert reeds van de vorige regering. Meer recent is er de met redenen omklede motie van de heer Carl Decaluwe tot besluit van de op 28 juni 2001 in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, tot het stimuleren van autoluwe initiatieven. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (*Parl. St., Vl. Parl.*, 2000-2001, nr 788/2).

De extra middelen die ter beschikking gesteld worden aan Komimo zijn specifiek bedoeld om tegemoet te komen aan de door het parlement gestelde wens tot stimulering van autoluwe initiatieven en aan de toenemende wens van gemeenten die in dit kader initiatieven willen nemen. De concrete werking en de besteding van deze middelen dient voorgelegd aan IF, de wetenschappelijke evaluatie van het programma maakt op dit ogenblik deel uit een in Europees verband opgezet onderzoek TAPESTRY.

De begroting van de VSV voor het jaar 2002 werd met 10 miljoen BEF opgehoogd. Van de bijkomende tien miljoen werd 4 miljoen gereserveerd voor de dagopleiding aan de Internationale Hogeschool voor Verkeerskunde te Diepenbeek. Met de resterende bedrag werden de nieuwe voorstellen eveneens opgenomen, waarbij het nieuwe voorstel Verkeerstechnische Leergangen werd herleid tot 500.000 frank en dat op alle nieuwe voorstellen 10% wordt bespaard. In januari 2002 zal dit voorstel voorgelegd worden aan de algemene vergadering.

Het ontwerp jaarverslag VSV 2000-2001 stelt de minister hierbij ter beschikking van de commissie. Dit geeft een duidelijk beeld van de resem van activiteiten van de VSV, gericht op permanente vorming en bijscholing, het realiseren van academische opleidingen en diverse activiteiten van de stuurgroep onderwijs, gericht op het kleuter-, basis- en het secundair onderwijs en tenslotte in beperkte mate advies en onderzoek.

VOORSTEL JAARVERSLAG VSV 2000 - 2001**WOORD VOORAF**

Beste lezer,

Het meest opmerkelijke feit van het voorbije jaar zijn ongetwijfeld de tien kaarsjes die de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) mocht uitblazen. Inderdaad, exact tien jaar geleden werd de VSV erkend bij decreet door het Vlaams Parlement. De meest in het oog springende activiteit die naar aanleiding van deze verjaardag werd georganiseerd waren de ‘Avonden van de mobiliteit’.

Tijdens de vier avonden gingen talrijke eminente sprekers in op verschillende facetten van mobiliteit. Zo werd bijvoorbeeld aandacht besteed aan verkeersveiligheid en emoties in het verkeer.

Naast de ‘Avonden van de Mobiliteit’ was 2000-2001 o.a. een belangrijk jaar wegens de provincie- en gemeenteraadsverkiezingen. Naar aanleiding hiervan gaf de VSV een nieuw boek uit onder de titel ‘Mobiliteit & Kwaliteit’. De interesse voor deze nieuwe uitgave toont duidelijk aan dat er op het terrein een behoefte bestaat aan vorming en opleiding betreffende verkeer en mobiliteit in de ruime zin van het woord.

Omdat er vanuit verschillende hoeken steeds meer beroep wordt gedaan op de Stuurgroep Onderwijs, werd er in 2000 door de VSV een secretaris aangeworven zodat de werking van de Stuurgroep verder kan worden gestroomlijnd. Dit zal er ongetwijfeld toe leiden dat de Stuurgroep in de nabije toekomst nog beter de toenemende verwachtingen zal kunnen inlossen.

Tot slot wil ik nog aanstippen dat de VSV vanaf het jaar 2000 op vraag van de heer Steve Stevaert, Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, de werkzaamheden van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid coördineerde.

Over de verschillende andere activiteiten van de VSV leest u meer op de volgende bladzijden.

Veel leesgenot

Jan Peumans,
Voorzitter

OPDRACHTEN EN DOELSTELLINGEN VAN DE VSV

Decreet van 21 maart 1990, artikel 3

De Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde heeft de volgende doelstellingen en opdrachten:

- het opstellen van de programma's, de organisatie en de coördinatie van de opleiding, de bijscholing en de permanente vorming inzake verkeerskunde, alsook het adviseren bij de aanstelling van lesgevers in de verkeerskunde;
- het stimuleren van het wetenschappelijk onderzoek en van het universitair onderwijs betreffende verkeerskunde;
- het zoeken naar financiële partners bij de overheid op alle bestuurlijke niveaus en in de privé-sector, ter realisatie van de bovenstaande doelstellingen en opdrachten;
- het adviseren van het Vlaams Parlement en van de Vlaamse Regering met betrekking tot aangelegenheden inzake verkeerskunde.

De VSV kan, na goedkeuring door de Vlaamse Regering, en onder de door de Vlaamse Regering bepaalde voorwaarden, andere activiteiten betreffende de verkeers- en vervoersproblemen organiseren of op zich nemen.

Het toezicht en de controle op de activiteiten en de aanwending van de middelen van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde worden waargenomen door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur.

ALGEMENE VERGADERING EN RAAD VAN BEHEER

De Algemene Vergadering van de VSV bestaat uit (overeenkomstig het besluit van de Vlaamse Executieve van 23 oktober 1991):

Voornaam	Naam	Benoemd namens	Functie	Tewerkgesteld bij
Leo	Bogman	VVP	Provincieraadslid	Provinciebestuur Antwerpen
Peter	Bongaerts	VVP	Docent	Provinciale Hogeschool Limburg
Leo	Clinckers	Vlaams Minister van Economie	Directeur	Zeekanaal NV
Erwin	Debruyne	VVSG	Stafmedewerker	VVSG
Annie	De Maght-Aelbrecht	VVSG	Burgemeester	Stadsbestuur Aalst
Carl	Decaluwe	SERV	Volksvertegenwoordiger	Vlaams Parlement
Patricia	De Waele	CW-Lease	Mobility Manager	ING-Car Lease
Ruddy	Dieleman	BIVV	Adviseur van de directie	BIVV
Joost	Germis	SERV	Adviseur Studiedienst	VEV

Rik	Haekens	Vlaams Minister van Openbare Werken	Raadgever	Kabinet Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie
Luc	Henau	Vlaams Minister van Onderwijs	Inspecteur Secundair Onderwijs	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Departement Onderwijs
Ben	Immers	VLIR	Hoogleraar	KU Leuven
Edwin	Jacobs	NCB	Directeur	NCB
Ulrich	Keppler	KVIV	Raadgevend Ingenieur	Groep Planning
André	Moons	ARGO	Directeur	KAGO Vilvoorde
Geert	Popelier	VTB-VAB	Jurist	VTB-VAB
Louis	Roppe	VVSG	Voorzitter	VVSG
Jan	Saveyn	VSKO	Pedagogisch ccördinator	VSKO
Martine	Serbruyns	Als zelfstandig adviseur	Zelfstandig adviseur	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Mobiliteitscel
Bavo	Smits	KOMIMO	Campagnecoördinator	Fietzersbond
Thérèse	Steenberghen	GFG	Ingenieur	GfG – KULeuven R & D
Christel	Straetemans	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Attaché	Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Yvan	Strubbe	Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden	Raadgever	Kabinet Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie
Marc	Tanghe	VPI	Directeur	VPI
Rudy	Tegenbos	Tritel	Directeur	Tritel
Eddy	Van de Voorde	VLIR	Hoogleraar	UFSIA
Herman	Van Houcke	OVSG	Leerkracht basisonderwijs	
Elke	Van Hoyer	Vlaams Minister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting	Adjunct van de directeur	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap AROHM Afdeling Ruimtelijke Planning

Peter	Vansevenant	VVSG	Adjunct van de directeur	Dienst Mobiliteit Stad Gent
Frank	Van Thillo	ABVV	Adviseur	BTB
Hans	Verbruggen	SERV	Stafmedewerker	Langzaam Verkeer
Ghislain	Vermassen	VVSG	Burgemeester	Gemeentebestuur Maaseik
André	Vits	Europese Commissie	Adjunct-diensthofd	Europese Commissie
Paul	Wyckmans	VSKO	Opdrachthouder vakoverschrijdende thema's	VSKO
Jos	Zuallaert	Langzaam Verkeer	Afgevaardigd Bestuurder	Langzaam Verkeer

Volgende personen werden benoemd in de hoedanigheid van onafhankelijke deskundigen:

Voornaam	Naam	Functie	Tewerkgesteld bij
Louis	Albrechts	Gewoon Hoogleraar	K.U. Leuven
Karel	Debaere	Diensthofd	Intercommunale Leiedal
Cor	Dierckx	Raadgever	Kabinet Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie
Luc	Hens	Gewoon Hoogleraar	VUB
Dirk	Lauwers	Directeur	Iris-consulting
Willy	Miermans	Docent	HSV
Marc	Van Naelten	Docent	K.U. Nijmegen
Jef	Van Reusel	Docent	H.A.I.R.

Volgende personen zijn verantwoordelijk voor het inhoudelijk en financieel toezicht:

Voornaam	Naam	Functie	Tewerkgesteld bij
Nora	De Leyn	Adjunct van de directeur	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Ruimtelijke Planning
Paul	Cattrysse	Directeur	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Dienst Geregeld Vervoer en Regionale Luchthavens

Door de Algemene Vergadering werden op 21 september 1999, naast de voorzitter, de heer Jan Peumans, verkozen tot lid van de Raad van Bestuur:

Mevrouw Marian Verbeek en de heren Louis Albrechts, Cor Dierckx, Luc Henau, Luc Hens, Geert Popelier en Yvan Strubbe.

Mevrouw Marian Verbeek werd in de raad van bestuur opgevolgd door de heer Erwin Debruyne. De algemene vergadering stemde hiermee in op 24 april 2001.

De heer Jan Peumans werd door de Vlaamse Regering aangeduid als voorzitter van de Algemene Vergadering en de Raad van Bestuur

STRATEGISCH BELEIDSPLAN

In het jaar 2000 werd het nieuwe strategisch beleidsplan goedgekeurd. Dit plan biedt houvast voor de volgende jaren, die ongetwijfeld weer talrijke uitdagingen met zich mee zullen brengen.

IN HET STRATEGISCH BELEIDSPLAN GAAT DE VSV HET ENGAGEMENT AAN OM EEN DOORSTROOM IN TWEE RICHTINGEN TE REALISEREN. ENERZIJD WORDT NIEUWE VERKEERSKUNDIGE KENNIS VERSPREID NAAR DE VERSCHILLENDE GEÏNTERESSEERDE DOELGROEPEN, ANDERZIJD WORDEN DE BEHOEFTE AAN VORMING EN OPLEIDING AAN DE DIVERSE VERANTWOORDELIJKE OVERGEMAAKT. DE VSV WIL ZICH MET ANDERE WOORDEN DUIDELIJK PROFILEREN ALS EEN TREFPUNT VOOR KENNIS. HIERBIJ MAG NIET UIT HET OOG WORDEN VERLOREN DAT DE VSV DOOR HAAR ACTIVITEITEN EEN MAATSCHAPPELIJKE DRAAGVLAK SCHEPT VOOR NIEUWE VERKEERSKUNDIGE MAATREGELEN.

Naast dit algemene engagement rekent de VSV de volgende acties tot haar kerntaken:

- Verhogen van de verkeerskundige kennis in Vlaanderen

Het is absoluut noodzakelijk meer mensen te vormen betreffende verkeerskunde.

- Een duidelijke profilering

Naast een duidelijk herkenbare huisstijl realiseerde de VSV ook structurele veranderingen. De verschillende activiteiten werden bijvoorbeeld gehergroepeerd in vier afdelingen:

- Permanente Vorming & Bijscholing
- Academisch Onderwijs
- Stuurgroep Onderwijs
- Advies & Onderzoek

- Creëren van toegevoegde waarde

De VSV weegt elke uitgave vooraf af tegen de te verwachten baten en bepaalt waar een bepaalde inbreng de hoogste opbrengst zal teweegbrengen. O.a. door een taakverdeling tussen het secretariaat en de partners wordt gestreefd naar een steeds hogere efficiëntie.

- Waken over de decretale taken en de belangen van de organisatie

De VSV zal ook in de toekomst blijven pleiten voor kwaliteitsvolle vorming en opleiding in de verkeerskunde. Dit is immers de basisvereiste voor een onderbouwde oplossing van het mobiliteitsprobleem.

PARTNERS

In 2000 - 2001 waren de partners van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde:

Voor permanente vorming & bijscholing: Kabinet van de heer Stevaert, Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie
Bijscholing Verkeerskunde

Hogeschool voor Verkeerskunde Diepenbeek
Langzaam Verkeer vzw
Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
Kamer van Koophandel & Nijverheid Mechelen
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Wegen en Verkeer
Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Voor academisch onderwijs:

Katholieke Universiteit Leuven
Universiteit Antwerpen
Universiteit Gent
Vrije Universiteit Brussel
Hogeschool voor Verkeerskunde Diepenbeek
VLEKHO – Centrum voor Voortgezette Opleidingen

Voor stuurgroep onderwijs:

Langzaam Verkeer vzw
Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
Mobil-ED vzw

Voor advies & onderzoek:

Fietsersbond
Bond Trein-, Tram- en Busgebruikers

ACTIVITEITENVERSLAG

VSV-SECRETARIAAT

Het secretariaat van de VSV slaagt er hoe langer hoe meer in een vaste waarde te worden in het Vlaamse mobiliteitslandschap. Zo maakt de VSV bijvoorbeeld deel uit van de redactie van Verkeersspecialist, Mobiliteitsbrief en het Mobiliteitshandboek. Bovendien is de VSV één van de Aanspreekpunten Kinderrechten en ziet op die manier toe op de implementatie van kinderrechten. Tot slot maakt de VSV o.a. deel uit van de Werkgroep Mobiliteit van de Industriezone Mechelen Noord, de Adviesgroep Duurzame Ontwikkeling van de Provincie West-Vlaanderen en de werkgroep Totaalplan Fiets. Ook de burger doet steeds meer beroep op de VSV. Op die manier wordt er steeds meer opgetreden als contactpunt voor vragen en info betreffende verkeer en mobiliteit.

Dankzij de professionalisering neemt het secretariaat ondersteunende taken op zich die vroeger door verschillende partners werden uitgeoefend. Daarnaast worden ook nieuwe opdrachten ingevuld: actief promotiebeleid, realisatie van een website en de coördinatie van de verschillende initiatieven zijn hiervan enkele voorbeelden. Deze toename van de activiteiten van het secretariaat laat toe dat de verschillende partners zich kunnen concentreren op de inhoud en verhoogt de efficiëntie van de verschillende initiatieven van de VSV.

PERMANENTE VORMING & BIJSCHOLING

Algemeen

Permanente Vorming betekent voor de VSV:

‘Permanente Vorming moet erover waken dat de bijgeschoolden, maar ook de verantwoordelijke mandatarissen, de ambtenaren en de andere geïnteresseerden in het algemeen, in kennis gesteld worden van (nieuwe) mogelijkheden tot oplossingen van bepaalde verkeersproblemen. Via actuele thema’s en een brede opzet biedt Permanente Vorming inzicht in de globale problematiek.’

Bijscholing houdt voor de VSV in:

‘Bijscholing richt zich tot mensen die reeds door een opleiding of door hun werk ervaring hebben opgedaan betreffende verkeerskunde. Bijscholing biedt deze mensen de kans op verschillende deelterreinen (gemeentelijk verkeersbeleid, ontwerpen van de publieke ruimte, ...) hun kennis bij te spijkeren.’

Projecten

- Praktijkschool Gemeentelijk Verkeersbeleid

Onder de naam Praktijkschool Verkeer organiseren de VSV en Langzaam Verkeer reeds vijf jaar kortlopende cursussen over bijzonder concrete, actuele thema's. De doelgroep bestaat uit al wie op gemeentelijk niveau een bijdrage levert aan het plaatselijke mobiliteitsbeleid (leden van het college van burgemeester en schepenen, gemeenteraadsleden, ambtenaren, politie en leden van gemeentelijke adviesraden). De druk bijgewoonde vormingsmomenten tonen duidelijk aan dat gemeenten nood hebben aan praktische informatie. Op 23, 24 en 25 februari 2000 vond de eerste editie van de Praktijkschool Gemeentelijk Verkeersbeleid 2000 plaats. Op de agenda stonden het ontwerpdecreet basismobiliteit en de nieuwe richtlijnen voor de mobiliteitsconvenants. In totaal namen meer dan 150 mensen deel.

Op 11, 12 en 14 december 2000 vond in samenwerking met het kabinet van federaal minister van verkeer, mevrouw Isabelle Durant, de tweede editie van de Praktijkschool Gemeentelijk Verkeersbeleid 2000 plaats. Op de agenda stond het ‘Federaal mobiliteits- en verkeersveiligheidsplan, gesitueerd binnen het nationaal veiligheidsplan’ en ‘Projecten als straatcode en wegencategorisering gesitueerd binnen het federaal verkeersveiligheidsplan’.

- Studiecyclus Gemeentelijk Verkeersbeleid

De Studiecyclus Gemeentelijk Verkeersbeleid verstrekt informatie over de recentste ontwikkelingen in het gemeentelijk verkeersbeleid. In 2000 vond de studiedag op 7 december plaats in het Vlaams Centrum voor Amateurlunten te Brussel. De studiedag had als titel ‘Woon-schoolverkeer’ en besteedde o.a. aandacht aan veilige schoolroutes en schoolomgevingen, comfortabel collectief vervoer naar school, innoverende verkeers- en mobiliteitseducatie en opmerkelijke campagnes. Voor dit evenement schreven 128 mensen in. De organisatie gebeurde in samenwerking met het Langzaam Verkeer. Naar aanleiding van deze studiedag werd ook een verslagboek uitgegeven.

- Zone 30 Een wereld van verschil

De recente wetswijziging maakt van zone 30 een interessant beleidsinstrument. De nieuwe diareeks en brochure vormen een belangrijke impuls voor de verbetering van de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de publieke ruimte. Om de verschillende actoren te stimuleren zoveel mogelijk zelf met het materiaal aan de slag te gaan werd ook een foto-CD gemaakt.

- Vlaams Europees Rapportagepunt

De Europese Unie organiseert talloze onderzoeks-, demonstratie- en educatieve projecten over mobiliteit. Deze vernieuwende projecten zijn in Vlaanderen vaak onbekend. Daarom richtte de VSV het Vlaams Europees Rapportagepunt (VER) op. De bedoeling van VER is:

- Inzichten en ervaringen uit onderzoeks- en demonstratieprojecten van de Europese Unie in Vlaanderen verspreiden;
- Geïnteresseerden wegwijs maken in het doolhof van de Europese instanties, begeleiding bij het opvragen van gegevens en het indienen van projecten;
- VER in Europese netwerken integreren om zo de toegang tot de bestaande netwerken en informatiestromen te vergemakkelijken.

Op het einde van 1999 verscheen de tweede aflevering van de losbladige VER-publicatie. De map werd aangevuld met nieuwe interessante projecten binnen de onderzoeksprogramma's die in de eerste aflevering al behandeld werden. Bovendien kwamen nu ook andere programma's met hun respectievelijke projecten aan bod, onder meer betreffende telematica en regionaal beleid. Ook werden de subsidiemogelijkheden binnen het Vijfde Kaderprogramma van de Europese Commissie aangegeven, en een reeks van interessante websites, Europese netwerken en databases opgenomen. In het voorjaar van 2000 werd de website van VER uitgebouwd. In het najaar van 2000 werd de site van VER gelinkt aan de website van de VSV zodat vanaf dan alle informatie uit de VER-map ook digitaal raadpleegbaar is.

- Terugkomdag Cursus 'Het gemeentelijk mobiliteitsplan'

De VSV organiseerde reeds cursussen over het gemeentelijk mobiliteitsplan te Tielt, Genk, Berchem en Brussel. In totaal volgden 241 mensen deze opleiding. Om de ontstane netwerken te versterken organiseerde de VSV een terugkomdag voor alle oud-cursisten. In de voormiddag werd aandacht besteed aan regionale fietsroutenetwerken en de verhouding tussen structuurplan en mobiliteitsplan. In de namiddag werden twee workshops georganiseerd. De eerste workshop handelde over de rol van de auto in het gemeentelijk mobiliteitsplan. De tweede besteedde aandacht aan de interne organisatie, de impact van de gemeenteraadsverkiezingen en het evenwicht tussen korte en lange termijn maatregelen. De terugkomdag werd gefinancierd met middelen uit de begroting 1999.

- Opleiding 'Mobiliteitsmanagement en Bedrijfsvervoerplan voor Bedrijven'

Verschillende wetgevende initiatieven schudden de wereld van de bedrijfsvervoerplannen wakker. De vraag naar deskundige medewerkers of organisaties die bedrijfsvervoerplannen kunnen opstellen, nam dan ook zienderogen toe. De VSV, Langzaam Verkeer en Traject ontwikkelden dan ook in 1999 – 2000 een curriculum en een organisatorisch concept voor een opleiding over dit specifieke onderwerp. Het resultaat, een tiendaagse opleiding, betekent voor de deelnemers ook training on the job. Wie de volledige opleiding volgde, maakte immers onder deskundige begeleiding een bedrijfsvervoerplan op voor de eigen organisatie. De opleiding ging van start te Mechelen, in de Kamer van Koophandel en Nijverheid op 3 oktober 2000. In totaal rondde negen mensen de opleiding af.

- Opleiding over Bedrijfsvervoerplannen voor vakbonden

Specifiek voor de vakbonden organiseerde VSV i.s.m. Traject, ABVV, ACV en ACLVB een praktische opleiding over de bedrijfsvervoerplannen. De ééndaagse opleidingen vonden plaats op 27, 28 en 29 september en 5 en 6 oktober 2000 in de vijf Vlaamse provincies. In totaal volgden meer dan 110 mensen de opleiding. Doel van een opleiding zowel voor vakbonden als voor ondernemingen was om zowel werknemers als werkgevers te motiveren om werk te

maken van een duurzamer woon-werkverkeer. Naar aanleiding van deze opleiding werd ook een losbladige map voor vakbondsafgevaardigden samengesteld.

- Handboek Mobiliteit & Kwaliteit

Naar aanleiding van de gemeente- en provincieraadsverkiezingen van 1994 publiceerde de VSV het handboek '*Gemeentelijk Verkeersbeleid*'. Eén verkiezing verder zijn de toen aangehaalde thema's in steeds meer gemeenten evident. Omdat de organisatie van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid echter nog beter kan, gaf de VSV naar aanleiding van de verkiezingen in 2000 het boek '*Mobiliteit & Kwaliteit – Een Nieuwe Basis voor een Krachtig Mobiliteitsbeleid in Steden en Gemeenten*' uit. In dit boek passen auteurs van Langzaam Verkeer en de Hogeschool voor Verkeerskunde voor het eerst het systeem van integrale kwaliteitszorg toe op het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Op basis van analyses in verschillende testgemeenten besteden de auteurs aandacht aan de organisatie van de gemeente, het beleid van haar medewerkers, de communicatie en het overleg met de burger, het financieel beheer, de samenwerking met externe partners, de beleidsrapportage en het evaluatiesysteem. Omdat we het niet willen laten bij theoretische beschouwingen, werd ook driemaal een opleiding over kwaliteitszorg in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid georganiseerd. De opleidingen te Brussel, Gent en Heist-op-den-Berg werden bijgewoond door 76 belangstellenden. Het spreekt voor zich dat het handboek de rode draad vormde bij de opleiding. Van het handboek zijn inmiddels meer dan driehonderd exemplaren verkocht.

- Gemeenteraadsverkiezingen 2000

De gemeenteraadsverkiezingen van 2000 brachten in heel wat gemeenten nieuwe gezichten aan het roer. Ook op het gebied van verkeer en vervoer wensden deze mensen nieuwe initiatieven te nemen. Permanente Vorming reikte de nieuwe bewindsplannen een aantal thema's, werkwijzen en aandachtspunten aan. Het gaat om volgende thema's:

- Welke kritische succesfactoren maken het mogelijk dat een gemeente een globaal mobiliteitsplan realiseert? De focus ligt daarbij op de organisatorische en procesmatige factoren, met andere woorden op het management van het mobiliteitsbeleid.

- Solidariteit in mobiliteit. De scenario's die moeten ontwikkeld worden in het mobiliteitsplan en de tendens om mobiliteit duurder te maken zetten aan het denken over meer fundamentele vragen: wie heeft recht op welke mobiliteit?

Om zoveel mogelijk mensen te kunnen bereiken werd gekozen voor de formule 'Avonden van de Mobiliteit'. In totaal werden er vier georganiseerd met in totaal meer dan vierhonderd inschrijvingen. Uit de evaluatie blijkt dat de algemene waardering schommelt tussen 7 minimaal en 8,1 maximaal. Concreet ging aandacht naar:

29 november 2000 E-Mobiliteit - Over EQ in het Verkeer

13 december 2000 Mobili'tijd'' - Mobiliteit een kwestie van tijd en ruimte

24 januari 2001 Macht en Mobiliteit - Over Basismobiliteit

7 februari 2001 Veiligheid en Mobiliteit - Over de keuzes van een gemeente

- Specialisatiecursus 'Atelier Publieke Ruimte'

Atelier Publieke Ruimte (APR) dat wordt georganiseerd in samenwerking met het gemeentebestuur van Gent, leidt ontwerpers op voor de inrichting van de publieke ruimte. Tegelijk vestigt APR de aandacht op het belang van de kwaliteit van de publieke ruimte voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van steden en gemeenten. De deelnemers verwerven ook inzicht in het functioneren van de publieke ruimte en de plaats ervan in een ruimer stedenbouwkundig en verkeerskundig geheel.

Ervaren binnen- en buitenlandse ontwerpers en docenten van verschillende opleidingsinstituten werkten de cursus uit die loopt over twee jaar met elk twee semesters van tien lesdagen. In 2000 werd het tweede en derde semester georganiseerd. Vijftien cursisten schreven in voor het tweede werkjaar. Naast deze lessen werden het afgelopen jaar Ivan Nio, Jordi Farrando en Jan Moereels uitgenodigd voor een avondlezingen. Telkens volgden een zeventigtal personen de avondlezing.

Tijdens het tweede semester werd een herinrichtingsvoorstel voor het centrum van Drongen (deelgemeente van Gent) ontwikkeld. Tijdens het derde semester werden eerdere ontwerpen uitgewerkt tot een architecturaal-bouwkundig ontwerp. Een gedetailleerde toelichting over de gehanteerde methodiek en de bereikte resultaten van de ontwerp oefeningen van de eerste editie van de specialisatie cursus zijn samengebracht in een verslagbundel.

In 2001 werd de tweede editie van de specialisatie cursus afgerond. Veertien mensen behaalden het getuigschrift. Uit de anonieme evaluatie van docenten, atelierbegeleiders, themaspecialisten en gastdocenten blijkt dat de deelnemers APR positief beoordelen: de opleiding krijgt een globale beoordeling van 8,3.

- Cursus ‘Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan – Basis van het Mobiliteitsconvenant’

Op vraag van de Vlaamse Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening ontwikkelde de VSV in 1997 voor het eerst een bijscholing over het mobiliteitsplan op het gemeentelijke niveau. Wegens de grote belangstelling werd de cursus geactualiseerd en in 2000 voor de vijfde keer georganiseerd. Deze vijf opleidingen samen werden gevolgd door 241 deelnemers.

De cursus, in totaal tien dagen, was een combinatie van theorie en praktijk en stelde de deelnemers in staat om:

- de uitvoering van het mobiliteitsplan te begeleiden;
- de procedures van het mobiliteitsconvenant toe te passen;
- het actieplan te ontwikkelen.

De cursus kwam tot stand door een samenwerking van VSV met Langzaam Verkeer, IRIS-Consulting, de Hogeschool voor Verkeerskunde en het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegen en Verkeer. De cursus werd gevolgd door mensen van de gemeenten, het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de provinciebesturen, De Lijn, intercommunales en studie bureaus. In totaal ging het om 38 mensen. Het theorie gedeelte werd gedoceerd, het praktijk gedeelte gebeurde in kleine werkgroepen. Hierbij stond de ontwikkeling van het eigen gemeentelijk mobiliteitsplan en de toepassing van het mobiliteitsconvenant in de eigen situatie voorop. De evaluatie leert dat de deelnemers tevreden terugblikten op de cursus. De inhoud werd als bijzonder actueel ervaren en kreeg dan ook een score van 8,5. De algemene waardering bedroeg 7,5.

- Studiedag openbaar vervoer in landelijk gebied

In samenwerking met de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) werd een initiatief ontwikkeld betreffende het collectief vraagafhankelijk vervoer. De verschillende nieuwe mogelijkheden die deze nieuwe vorm van openbaar vervoer biedt voor vervoersmaatschappijen, gebruikers en overheden werden belicht op de studiedag die plaatsvond op 28 september 2000 in het Vlaams parlement te Brussel. O.a. volgende aspecten werden aandachtig beluisterd door 135 deelnemers: de plaats van de belbus in het Vlaamse mobiliteitsbeleid en het lokale mobiliteitsbeleid, mogelijkheden en bedreigingen, de belbus vanuit gebruikersperspectief en de

maatschappelijke meerwaarde van de belbus. Uit de evaluatie blijkt dat de aanwezigen tevreden waren. Zowel op lezing als presentatie halen negen van de twaalf sprekers meer dan 7 op 10. Om de bevindingen ook voor de toekomst te ontsluiten, werd een verslagboek gepubliceerd.

ACADEMISCHE OPLEIDINGEN

Algemeen

Onder academische opleiding verstaat de VSV de opleidingen die worden georganiseerd in samenwerking met hogescholen of universiteiten. De klemtoon ligt hier eerder op algemene vorming dan wel op direct toepasbare kennis.

Projecten

- Postacademische Opleiding Verkeerskunde

In het academiejaar 2000-2001 organiseerden Katholieke Universiteit Leuven, Universiteit Antwerpen, Universiteit Gent en Vrije Universiteit Brussel voor het eerst in Vlaanderen een uitgebreide Post-Academische Opleiding Verkeerskunde. De VSV ontwikkelde hiervoor een uitgebreid curriculum en organisatorisch concept. De themalijnen van de VSV, met name de duurzame mobiliteitsontwikkeling, dienden daarbij als leidraad.

De Post-Academische Opleiding biedt:

- Inzicht in een geïntegreerde benadering van de mobiliteit, zowel voor personen- als goederenvervoer;
- Praktische instrumenten om deze benadering te concretiseren;
- Een overzicht van de recente inzichten in duurzame mobiliteit, vervoersbeheer en regulering, bereikbaarheid en leefbaarheid, maatschappelijke aanvaarding en verkeers- en vervoersmaatregelen.

De deelnemers

- Verwerven inzicht in de denkwijzen van de verschillende betrokken disciplines en in de technieken en maatregelen die vanuit deze disciplines worden aangereikt;
- Zijn dankzij de Post-Academische Opleiding in staat geïntegreerde oplossingen aan te bieden voor de mobiliteitsproblematiek.

De Postacademische Opleiding Verkeerskunde wordt geconcretiseerd in de volgende vier modules:

1. Duurzame mobiliteit
2. Vervoersbeheer en regulering
3. Bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid
4. Maatschappelijke aanvaarding van vervoersbeleidsmaatregelen

Tijdens de periode februari – juni 2000 werden modules 1 en 3 georganiseerd. Voor deze eerste lessenreeks schreven zich 21 cursisten in. In september 2000 startten modules 2 en 4 op (deze lessenreeks liep tot midden januari 2001). De deelnemersgroep bestond in die periode uit 26, waarvan de helft nieuwe cursisten.

- Inleidende Academische Opleiding Verkeerskunde

De Inleidende Academische Opleiding omvat tien colleges verkeers- en vervoersplanologie en wordt gedoceerd door professor Jan Korsmit. In 2000 vond deze inleidende opleiding plaats aan de KUL en werd ze afgestemd op een verdere invulling van de achtergronden en aanpak van een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Concreet werd o.a. aandacht besteed aan: logistiek,

sturing van de mobiliteit, openbaar vervoer, ontwerp van infrastructuur, opbouw van het vervoerssysteem en visie op toekomstig beleid. De VSV, de Katholieke Universiteit Leuven, de Universiteit Antwerpen, de Universiteit Gent en de Vrije Universiteit Brussel steunen het initiatief. 28 studenten schreven zich in. Na de uitreiking van de getuigschriften op het stadhuis van Lier vond een stadswandeling plaats onder leiding van de heer Dirk Engels, directeur van Tritel, het studiebureau dat het gemeentelijk mobiliteitsplan opstelde voor de stad Lier.

- Opleiding tot Verkeerskundige, Hogeschool voor Verkeerskunde Diepenbeek

De opleiding tot verkeerskundige aan de Hogeschool voor Verkeerskunde, kadert in de beleidsvisie van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde. Deze opleiding (drie jaar hoger onderwijs van het korte type voor sociale promotie) wordt betoelaagd door het Ministerie van Onderwijs en de Provincie Limburg. Met de VSV bestaat een nauwe samenwerking. Verschillende leden van de Algemene Vergadering van de VSV treden op als docent of als gastdocent bij de Hogeschool voor Verkeerskunde.

Het academiejaar 2000-2001 telde in totaal 71 studenten, waarvan 23 in het eerste jaar, 28 in het tweede jaar en twintig in het derde jaar. Er werden diverse studiereizen georganiseerd. Voor het eerste jaar vonden de eendaagse excursies plaats naar Leuven, Noord-Limburg, Brugge en Maastricht. De gemeenschappelijke meerdaagse studiereis vond plaats van 7 tot 11 mei en ging richting Duitsland. Volgende zaken kwamen aan bod:

- Bezoek Emscherpark in Nordrhein-Westfalen;
- Bezoek Dortmund;
- Bezoek Munster met toelichting van hun fietsbeleid;
- Bezoek aan de Technische Universiteit Braunschweig met uitleg over lopende onderzoeksprogramma's, het verkeersbeleid van de stad en bezoek aan Autostadt te Wolfsburg.

In totaal werden er negen eindwerken ingediend. Hier volgt een greep uit het aanbod:

- Duurzame mobiliteit, strategie of referentiekader;
- Autorijden ... is altijd een beetje een oorlog
- Van rijopleiding tot verkeers- en mobiliteitseducatie
- Telematica en Intelligent Speed Adaptation in België

De Hogeschool voor Verkeerskunde verrichte het afgelopen jaar ook heel wat studiewerk. Onder meer volgende onderwerpen werden onder de loep genomen:

- Opstellen van een ongevalsGIS voor de provincie Limburg
- Afbakening bebouwde kommen van de provincie Limburg
- Opstellen provinciaal fietsroutenetwerk Limburg
- Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen in opdracht van het Vlaams Gewest.

- Opstellen van een curriculum voor het hogeschoolniveau

In 1997-1998 toonde een studie in opdracht van minister Baldewijns de nood aan professionalisering in de verkeerskunde aan. De VSV maakte middelen vrij om deze vaststelling te concretiseren in een inhoudelijk en onderwijskundig concept. De Hogeschool voor Verkeerskunde stelde hierover een rapport op waarin de structuur van de toekomstige opleiding wordt omschreven als het twee-cyclus-concept: kandidatuur-licentie, ofwel bachelor-master. In het rapport stelt men voor om de eerste cyclus algemeen beroepsgericht te houden, terwijl de tweede cyclus zich richt op specialisatie. De drie basisjaren zullen naast een algemene vorming ook een brede, praktijkgericht opleiding bieden die beroepskansen op de markt biedt, evenwel niet op kaderniveau. De twee hogere jaren dienen een verdieping te brengen,

specialisaties aan te reiken en te leiden naar kaderfuncties. Aspiranten uit andere disciplines (architectuur, economie, geografie, ...) kunnen mits een overgangsjaar, ook deze specifieke modules volgen.

- Opleiding 'Master in Mobiliteitsmarketing'

De opleiding 'Master in Mobiliteitsmarketing' koppelt de ervaring van specialisten uit de mobiliteitssector aan theoretische, academische inzichten. De synergie die daaruit ontstaat, laat toe om een concreet en gefundeerd inzicht te verwerven in de marketingstrategieën en – technieken. Omwille van de zich snel opvolgende veranderingen in de mobiliteitssector is dit meer dan ooit van cruciaal belang.

De klemtoon ligt op de dynamiek van de sector en de daaruit volgende noodzaak tot initiëren, eerder dan tot reageren. Daarbij krijgen de meest uiteenlopende aspecten van marketing denken, doen en evalueren volop aandacht. Theoretische basisconcepten en vooral concrete zowel 'positieve' als 'negatieve' bedrijfservaringen geven samen een grondig inzicht in de uitdagingen van een consistente marketingstrategie.

De opleiding bestaat uit dertig sessies. De eerste zeven sessies zijn volledig gewijd aan de verschillende facetten van mobiliteit en schetsen een mobiliteitsraamwerk. Vanaf de achtste sessie spitst het programma zich toe op marketing. Zowel de principes als concrete cases komen aan bod. De programmaleiding bestaat uit afgevaardigden van de Hogeschool voor Verkeerskunde, Vlaamse Stichting Verkeerskunde en de VLEKHO Business School.

Vijftien studenten schreven zich in voor de tweede uitgave van deze opleiding. Uit de evaluatie blijkt dat de cursus kwalitatief goed scoort. Dit blijkt uit het feit dat de opleiding aan de verwachtingen beantwoordt en dat verschillende studenten de opleiding aan anderen aanbevelen.

Aansluitend op de opleiding 'Master in Mobiliteitsmarketing' vond in het voorjaar van 2001 een enquête en congres plaats met als thema 'Mobiliteit als deel van een integraal human resourcesbeleid'. De enquête richtte zich tot laatstejaarsstudenten en peilde naar hun verwachtingen betreffende mobiliteit en werkgelegenheid. Op het congres stond de vraag centraal hoe mobiliteit kon worden gebruikt als een extra-legaal voordeel. Concreet werd aandacht besteed aan:

- Nieuwe trends op de arbeidsmarkt;
- Het belang van een duurzame mobiliteit voor het human resourcesbeleid
- De vernieuwende aanpak van de mobiliteitsproblematiek
- Succesvolle voorbeelden uit binnen- en buitenland.

STUURGROEP ONDERWIJS

Algemeen

De VSV ziet verkeers- en mobiliteitsopvoeding als een belangrijke taak. Wie vandaag de jongeren sensibiliseert voor een verantwoorde vervoerskeuze en een correct verkeersgedrag, legt de basis voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Om deze doelstelling hard te maken is de Stuurgroep Onderwijs van het VSV reeds zeven jaar actief in het basis- en secundair onderwijs. De laatste jaren gaat ook aandacht naar het pedagogisch hoger onderwijs. Hier worden immers de leerkrachten gevormd die later voor de klas zullen staan.

Om het draagvlak te verstevigen wierf de Stuurgroep Onderwijs een eigen secretaris aan, de heer Bart Van Camp. Het dagelijks beheer van de werkzaamheden wordt door dit secretariaat ingevuld. Verder wordt gewerkt aan een strategisch beleidsplan voor alle VSV-activiteiten die verband houden met verkeers- en mobiliteitseducatie.

Met dit beleidsplan is reeds een eerste aanzet gegeven om te komen tot enkele strategische doelstellingen. Verder verstevigde de Stuurgroep Onderwijs haar rol als overlegplatform waar de verschillende betrokkenen bij verkeers- en mobiliteitseducatie elkaar kunnen ontmoeten. Door meer als helpdesk voor scholen, ouderverenigingen en leraren te functioneren nam de bekendheid toe en werd de verspreiding van het concrete aanbod gestimuleerd.

Projecten

Pedagogisch Hoger Onderwijs

- Opleiding Onderwijzers Basisonderwijs

De VSV streeft ernaar dat verkeers- en mobiliteitseducatie in elke klas een hoger rendement haalt. Een eerste stap is om er ook meer aandacht aan te besteden gedurende de opleiding van de leraars. Op concrete vragen van instituten voor Pedagogisch Hoger Onderwijs (PHO) werd in opvolging van het project “Goed begonnen is half gewonnen” voorzien in actieve begeleiding. Doelstelling is en blijft een module ‘verkeers- en mobiliteitseducatie’ in alle PHO’s te installeren. Daartoe werden vijf vormingssessies voorzien.

Basis- & Secundair Onderwijs

Leerlingen kunnen pas rekenen op een goede verkeers- en mobiliteitseducatie als hun leraars op de hoogte zijn van de hedendaagse uitdagingen en lesmethodes. De VSV besteedt daarom veel aandacht aan de navorming van de leraars in het basis- en secundair onderwijs, zeker omdat het huidige nascholingsaanbod weinig aandacht besteedt aan verkeers- en mobiliteitseducatie en velen zich afvragen hoe de vakgebonden en vakoverschrijdende eindtermen / ontwikkelingsdoelen met betrekking tot verkeers- en mobiliteitseducatie in de school- en klaspraktijk kunnen worden gerealiseerd.

- Educatieve Gids

Om de mogelijkheden beter kenbaar te maken werd de ringmap en cd-rom Educatieve Gids Secundair / Basisonderwijs op grote schaal verspreid. De educatieve gids Secundair / Basisonderwijs geeft een overzicht van de initiatieven die door verschillende organisaties werden ontwikkeld op het gebied van verkeers- en mobiliteitseducatie. De gids wordt tweejaarlijks bijgewerkt. In 2000 werd de gids in de vorm van een cd-rom en een losbladige ringmap gedrukt en verdeeld, in 2001 wordt de actualisatie reeds voorbereid.

In oktober en november 2000 vinden tien demonstratienamiddagen plaats waarin het nieuwe materiaal van de Stuurgroep Onderwijs wordt voorgesteld aan het secundair en basisonderwijs.

Voor het Basisonderwijs werden daarnaast volgende projecten ontwikkeld:

- Fietsparkoers

Om het doe-onderwijs te stimuleren werd enkele jaren geleden een fietsparkoers ontwikkeld met daarbijbehorende handleiding ‘Fietsvaardigheidsroutes’. Aangezien het succes werd een tweede parkoers gemaakt. Dit parkoers wordt zowel aan scholen, ouderverenigingen als

gemeenten uitgeleend. Uiteindelijk promoten we het idee om binnen elke gemeente een fietsparkoers te voorzien dat door de plaatselijke scholen gebruikt kan worden.

- **Nascholing leraren lager onderwijs**

Om de huidige groep onderwijzers aan te spreken, werden per provincie twee nascholingsmomenten georganiseerd. Tevens werden ontmoetingsdagen voor het basisonderwijs georganiseerd. Deze dagen zijn bedoeld voor de verkeersgangmakers.

- **Actualisatie ‘Van eindtermen naar leerplannen’**

De actualisatie ‘Van eindtermen naar leerplannen’, het tweede deel uit de reeks ‘Verkeers- en mobiliteitseducatie in de basisschool’ drong zich op na een reeks van wijzigingen in de verkeersreglementering. Deze wijzigingen, met name de nieuwe borden voor voetgangers en fietsers, zijn van belang voor het onderwijs.

- **Verkeerseducatieve route**

Met de slogan ‘Van de klas de straat op’ maakt de Stuurgroep Onderwijs duidelijk dat er bij verkeers- en mobiliteitseducatie voldoende aandacht moet gaan naar praktijkeducatie. Vooral de vrees om mogelijke ongevallen staat verkeerseducatie op straat vaak in de weg. De Verkeerseducatieve Route biedt hier een oplossing: een bepaalde route of straat wordt speciaal uitgekozen, eventueel aangepast en bewegwijzerd als Verkeerseducatieve Route. Omdat verschillende scholen van deze route gebruik maken, erkent ook iedereen in de gemeente het belang ervan en legt de nodige voorzichtigheid aan de dag. Het voorbije jaar werden drie gemeenten begeleid bij het uitwerken van een Verkeerseducatieve Route. In Desselgem en Scherpenheuvel-Zichem werden permanente verkeerseducatieve routes opgestart. In Essen vond één dag fietsonderwijs plaats op een route in de omgeving van de school. De aanpak en de ervaringen werden geboekstaafd in de brochure ‘Met de Klas de Straat op’ en verspreid.

- **Lessenpakket Mobiliteitseducatie voor het Basisonderwijs: Mobilessen**

Er bestaat reeds heel wat educatief materiaal voor het basisonderwijs. Jammer genoeg beantwoordt het echter niet altijd aan de doelstellingen en eindtermen van verkeers- en mobiliteitseducatie. Aansluitend bij eindtermen en ontwikkelingsdoelen ontwikkelde de Stuurgroep Onderwijs het lessenpakket Mobilessen. Het voorbije jaar werd het lessenpakket uitgetest in enkele scholen. Op basis van de evaluatie werd het in september gedrukt.

- **Educatief pakket schoolvervoerplannen**

Schoolvervoerplannen staan sinds de vernieuwde richtlijnen voor de mobiliteitsconvenants hoog op de agenda. Door het ondertekenen van module 10 bij het mobiliteitsconvenant komt een gemeente in aanmerking voor een herinrichting van een schoolomgeving op een gewestweg. De school die voordeel heeft bij de herinrichting moet echter ook zelf een inspanning leveren: er dient immers een schoolvervoerplan te worden opgemaakt. De doelstelling is dat iedereen de meest geschikte vervoerskeuze maakt, rekening houdend met de omstandigheden.

Er bestaan bij de opmaak van een schoolvervoerplan heel wat links met wat er in de klas gebeurt. Leerlingen kunnen bijvoorbeeld zelf onderzoek doen naar het eigen verplaatsingsgedrag of kunnen voorstellen doen voor een verbetering van de infrastructuur. De Stuurgroep Onderwijs stelde in 2000-2001 een handleiding op voor leerkrachten die in de klas willen werken aan een schoolvervoerplan. Voor geïnteresseerde scholen voorziet de

Stuurgroep Onderwijs begeleiding. Het pakket is bruikbaar voor basisonderwijs en de eerste graad van het secundair onderwijs.

- **CD-ROM**

Na Speedi in het secundair onderwijs verdient ook het basisonderwijs zijn cd-rom. De eerste stap is daarbij het bedenken van een concept en het werven van fondsen om het project mogelijk te maken.

- Verkeers- en mobiliteitseducatie in de kleuterschool

De aanpak voor het lager onderwijs (Mobilessen) bleek om verschillende redenen ontoereikend te zijn voor het kleuteronderwijs. De omkadering en benadering zijn van belang om binnen te kunnen dringen in de dagelijkse klaspraktijk. Bovendien moet een nieuwe brochure voor het kleuteronderwijs een antwoord bieden aan de ontwikkelingsdoelen. Daarom werd een brochure uitgewerkt die aan vijf pilootscholen werd voorgelegd. Op basis van hun reacties werd de brochure herwerkt zodat beter kon worden ingespeeld op de realiteit van de kleuterschool. In 2001 zal de definitieve brochure gedrukt en verspreid worden.

Voor het Secundair Onderwijs zijn daarnaast volgende projecten ontwikkeld:

- Eindtermen

De eindtermen tweede en derde graad komen er aan. Naar analogie met de eerste graad worden alle ontwerp-eindtermen tweede graad doorgenomen en worden alle eindtermen die naar verkeers- en mobiliteitseducatie (kunnen) verwijzen, gebundeld in een overzichtelijke tekst. Er wordt tevens gedacht aan een koppeling met leerplannen en een handleiding met concrete tips zoals voor het basisonderwijs.

- Bromfietsen en praktische educatie

Heel wat leerlingen secundair onderwijs verplaatsen zich met de bromfiets. Met deze keuze wordt een eerste stap gezet in het gemotoriseerd vervoer. Verkeersveiligheid en bromfietsen moet daarom een belangrijk aandachtspunt zijn in het secundair onderwijs. In 2000 werd een concept uitgewerkt.

- Video Verkeer en Mobiliteit

Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid stelde voor een videofilm te realiseren voor 14-16 jarigen met als inhoud 'Verkeer en Mobiliteit'. Deze videofilm houdt een algemene verkenning van het domein in met o.a. de concrete problemen op vlak van veiligheid en mobiliteit, de oorzaken, mogelijke maatregelen en suggesties inzake oplossingen. De VSV ondersteunt dit project.

- **Buitengewoon Secundair Onderwijs**

Tijdens de demonstratienamiddagen stelde zich meermaals de vraag naar lesmateriaal voor het buitengewoon onderwijs (BUSO). Omdat het BUSO zoveel verschillende types rijk is, werd het voorbije jaar een verkennende ronde gehouden betreffende de mogelijke inhoud en haalbaarheid van een lespakket voor dit type onderwijs. Er vond een screening plaats van bruikbaar materiaal. Tevens werd een enquête afgenomen over de veiligheid van BUSO-leerlingen tijdens de woon-schoolverplaatsing. De resultaten worden gebruikt voor concrete en aangepaste lesfiches die binnen het BUSO gebruikt kunnen worden.

- Begeleiding Individuele Scholen en Steungroep Begeleiders

De Steungroep speelt in op het aanbod nascholing secundair onderwijs. Bovendien begeleidt ze scholen die lessen, een verkeersproject of een verkeersdag opzetten met materiaal van de VSV. In dit verband trekken we de aandacht op de mini-onderneming MOVE waarbij acht laatstejaarsstudenten Economie-Moderne Talen van het Scheppersinstituut in Mechelen een schoolvervoerplan hebben uitgewerkt.

ADVIES EN ONDERZOEK

- Europees Project PORTAL

PORTAL is een Europees programma met als doel 'promoting the take up of project results by leading educational institutions'. Concreet komt dit neer op volgende subdoelen:

- het omzetten van EU-onderzoeksresultaten in didactisch materiaal voor bestaande cursussen en opleidingen;
- het verspreiden van deze (vewerkte) onderzoeksresultaten door toonaangevende opleidingsinstituten (Leading Educational Institutions of LEI's) in Europa;
- het integreren en uittesten van het ontwikkelde lesmateriaal in bestaande of nieuwe cursussen van de LEI's;
- het actualiseren en verbeteren van bestaande cursussen en opleidingen.

In het PORTAL-project is Langzaam Verkeer de hoofdcontractant en verzorgt in die functie de administratieve contacten met de EU en de partners van het consortium. De VSV is de ondersteunende contractant.

PORTAL biedt verschillende mogelijkheden. De VSV is voor België het enige LEI en wordt opgenomen in een Europees netwerk dat wetenschappelijke inzichten en ervaringen van demonstratieprojecten operationaliseert en verspreidt. De VSV is het verdeelpunt van nieuw materiaal, een functie die nauw aansluit bij haar decretale taken. Aangezien de Europese context aan belang zal blijven winnen, neemt de VSV een belangrijke optie op de toekomst door deelname aan dit Europese project.

De VSV kan ook de ontwikkeling van nieuw materiaal op Europees vlak mee sturen door de eigen behoeften en het eigen aanbod in te brengen, door deel te nemen aan de besluitvorming betreffende te ontwikkelen cursusconcepten en didactische richtlijnen en de ontwikkelde concepten en richtlijnen te evalueren en bij te sturen.

De VSV kan de ontwikkelde materialen ten volle benutten door het testen van ontwikkeld Europees materiaal in de eigen cursussen en door gebruik te maken van de contacten, kennis en ervaring opgedaan op Europees niveau.

De VSV kan een omvangrijk nieuw aanbod op de markt brengen bestaande uit cursusconcepten en didactische richtlijnen, inzichten en ervaringen, didactisch materiaal voor gebruik in cursussen en opleidingen, ... Tenslotte kan de VSV en de verschillende partners binnen het toegewezen takenpakket zelf taken opnemen.

- Onderzoek fietsvriendelijkheid van bedrijven en overheden

Op initiatief van de VSV voerde de Fietsersbond een onderzoek bij een verschillende bedrijven in Vlaanderen om hun fietsvriendelijkheid tegen het licht te houden. Aan de hand van een aantal criteria worden ondernemingen ertoe aangezet extra maatregelen te nemen om meer

werknemers op de fiets te krijgen. Het onderzoek werd vormgegeven in de brochure ‘De fiets werkt!’ waarin de voordelen voor een fietsvriendelijk bedrijf worden opgesomd. Daarnaast worden de verschillende maatregelen om het fietsen van en naar het werk te bevorderen toegelicht. Tot slot worden enkele opmerkelijke voorbeelden toegelicht.

- Onderzoek beschikbaarheid openbaar vervoer

Naar aanleiding van de ‘Week van Vervoering’ voerde de BTTB in 1999 een verkennend onderzoek uit naar het aanbod van De Lijn in het weekend. Per deelgemeente werd nagegaan of werd voldaan aan een minimumnorm inzake frequentie en amplitude. Hiertoe werd het totale weekendaanbod van De Lijn geïnventariseerd. Deze onderzoeksgegevens werden verwerkt in een databestand en geanalyseerd met de GIS-toepassing Arcview.

Het opzet van het ‘Onderzoek beschikbaarheid openbaar vervoer’ was het onderzoek van 1999 te verfijnen. Zo werden de bestaande gegevens aangevuld en werd o.a. rekening gehouden met het spooraanbod. Het vervolgonderzoek bracht eveneens de spreiding van de NMBS-stations in Vlaanderen in kaart. Deze gegevens werden aangevuld en vergeleken met het bebouwing en de bevolkingscijfers. Tenslotte legde het onderzoek de link met het voorliggend wetsvoorstel ‘Basismobiliteit op het spoor’. Zo werd de reistijd, een belangrijke kwaliteitsfactor, vanuit elk Vlaams station naar Brussel in kaart gebracht. Deze oefening liet toe om de spreiding en de kwaliteit van het spooraanbod vanuit de verschillende provincies te evalueren.

PUBLICATIES

De volgende publicaties zijn nog beschikbaar (port bijkomend te betalen).

PERMANENTE VORMING & BIJSCHOLING

Video gemeentelijk verkeersbeleid	Gratis
Diareeks gemeentelijk verkeersbeleid	3.600 fr. - huur 300 fr.
Mobiliteit in welvaartstijd	100 fr. Distributie en
mobilititeit	350 fr. Stilstaan bij
mobilititeit	400 fr. Regionaal
mobilititeitsbeleid in Vlaams-Brabant	200 fr.
Referaten van 6 december 1996 Wie heeft er nu geen auto!	350 fr. Diareeks
leefbare hoofdstraten	3.600 fr. - huur 300
fr. Diareeks Zone 30	3.600 fr. - huur 300 fr.
Dia-reeks Openbaring van vervoer	3.600 fr. - huur 300
fr. Foto-cd Openbaring van vervoer	3.000 fr. - huur 250 fr.
Referaten Internationale Studiedagen 1999	
- Studiebezoek Kortrijk en omgeving	100 fr.
- Het vervolgen van verkeersovertredingen	100 fr.
- VerkeersGIS	100 fr.
- Snelheidsbeheersing en verkeershandhaving (2 delen)	200 fr.
Verslagboek atelier publieke ruimte 1997-1999	500 fr.
De vormgeving van de publieke ruimte.	
Krachtlijnen voor een nieuwe aanpak	500 fr.
Beraad omtrent mobiliteit: communiceren over mobiliteit	250 fr.
Gemeentelijk verkeersbeleid in de praktijk	490 fr.
Distributie en mobiliteit	350 fr.
Senioren en mobiliteit	200 fr.

Gemeentelijk verkeersbeleid - Studiedag 9 december '99 300 fr. (voor de 3 dln)

- Europa in het gemeentelijk verkeersbeleid
- Verkeersveiligheidsdoelstellingen
- Inspraak in het gemeentelijk verkeersbeleid

Mobiliteit, welvaart en welzijn – Verkeersongelijkheid en Vervoersarmoede in een duale samenleving, 1995 200 fr.

Autosolisme – Onderzoek naar de motieven welke kunnen motiveren om het autosolisme op te geven, 1993 250 fr.

Keuze van een vervoermiddel in de woon-werkverplaatsing, 1994 100 fr.

Transport demand management in de VS 200 fr.

Vervoermanagement bij bedrijven – Aanbevelingen, 1994 100 fr.

Stimuleringsmaatregelen voor vervoerplannen in Nederland, 1994 200 fr.

Het bedrijfsvervoerplan in Vlaanderen – Een situatieschets, 1994 100 fr.

De potentiële kaart van bedrijfsvervoerplannen, 1995 300 fr.

Bedrijfsvervoerplannen Referaten Colloquium 28 maart 1994 200 fr.

Handboek bedrijfsvervoerplan, 1994 250 fr.

STUURGROEP ONDERWIJS Binnen bereik. Cursus verkeers- en mobiliteitseducatie voor het pedagogisch hoger onderwijs 800

fr. Transparantenmap verkeers- en mobiliteitseducatie 1.000 fr. Diareeks verkeers- en mobiliteitseducatie 3.000 fr. - huur 300

fr. Verkeers- en mobiliteitseducatie in de basisschool: ontwikkelingsdoelen en eindtermen 60

fr. Van eindtermen naar leerplannen 120 fr. Zo doen wij het, de klaspraktijk 180 fr. Verkeers- en

mobilitateitseducatie. Referaten van de studiedagen op 20 november 1996 en 15 januari 1997 450 fr. Verkeers- en

mobilitateitseducatie. Tien lespakketten voor het secundair onderwijs 250 fr. Video en

brochure: de taal van het gaspedaal 700 fr. Gids educatief materiaal basisonderwijs 1 per school gratis Gids

educatief materiaal secundair onderwijs 1 per school gratis Fietsvaardigheidstraining FietsIEfieTS 250 fr. Werkboek op

automatische piloot: 3de graad TSO/BSO 250 fr. Cd-rom Speedi 1 ex. 250 fr., 5 ex. 750

met handleiding fr., 10 ex. 1.250 fr. Cd-i 1 ex. 250 fr., 5 ex. 750

Speedi met handleiding fr., 10 ex. 1.250 500 fr. huur - 7.000 fr

fr. Fietsparkoers waarborg

FINANCIEEL

Uitvoering begroting 2000 - overzicht

PROJECTEN	Begroot in bef	Begroot in Euro	Uitvoering bef	Uitvoering Euro
Secretariaat	4.000.000	99.157,41	4.742.910	117.573,66
Permanente Vorming & Bijscholing	9.862.215	244.477,92	7.533.218	186.743,59
Vlaams Europees rapportagepunt (VER)	640.000	15.865,18	686.500	17.017,89
Studiedag 'Gemeentelijk verkeersbeleid'	380.000	9.419,95	521.849	12.936,30
Zone 30 Herbekeken	440.000	10.907,32	439.014	10.882,87
Cursus 'Vervoersmanagement voor ondernemingen'	360.000	8.924,17	317.606	7.873,25
	540.000	13.386,25	240.000	5.949,44
Gemeenteraadsverkiezingen 2000	400.000	9.915,74	554.472	13.745,00
Beheer – permanente	360.000	8.924,17	370.804	9.191,99
Jongeren en mobiliteit	450.000	11.155,22	478.427	11.859,90
Praktijkschool 'Gemeentelijk Verkeersbeleid'	1.170.000	29.003,54	911.671	22.599,73
Handboek 'Mobiliteit & Kwaliteit'	300.000	7.436,81	300.000	7.436,81
Studiedag 'Openbaar Vervoer in Landelijk Gebied'	1.541.500	38.212,79	419.325	10.394,80
	1.417.455	35.137,79	776.225	19.242,11
Opleiding 'Het gemeentelijk Mobiliteitsplan'				
Opleiding 'Bedrijfsvervoerplannen voor de vakbonden'	1.498.000	37.134,45	1.517.325	37.613,50
	365.260	9.054,56	-	-
Specialisatiecursus 'Atelier publieke ruimte'				
Terugkomdag 'Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan'				
Academisch Onderwijs	5.090.000	126.177,80	4.267.096	105.778,54
Postacademische Opleiding Verkeerskunde	3.340.000	82.796,44	1.936.407	48.002,27
Opstellen Curriculum Hogeschoolniveau	1.500.000	37.184,03	1.500.000	37.184,03
Cursus 'Mobiliteitsmarketing'	250.000	6.197,34	326.365	8.090,38
Internationale Hogeschool verkeerskunde	-	-	504.324	12.501,86
Stuurgroep Onderwijs	5.635.000	139.688,00	7.549.219	187.140,24
Ringmappen educatief aanbod	725.000	17.972,28	1.176.200	29.157,24
Folder nascholing en mobiliteitseducatie	120.000	2.974,72	134.444	3.332,78
Samenwerking met derden	80.000	1.983,15	72.436	1.795,64
Comeniusproject	220.000	5.453,66	115.711	2.868,40
Actualisatie brochures eindtermen	40.000	991,57	40.000	991,63
Verkeerseducatieve route	290.000	7.188,91	344.264	8.534,08
Mobiliteitseducatie in de lagere school	290.000	7.188,91	372.204	9.226,70
Actiedag en actiepakket woon- school verkeer	350.000	8.676,27	340.000	8.428,38
CD-rom MOVE	200.000	4.957,87	200.000	4.957,87
Mobiliteitslessen in de kleuterschool	350.000	8.676,27	337.091	8.356,27
Videofilm 'Verkeer en mobiliteit'	200.000	4.957,87	200.000	4.957,87
Lespakket 'Brommend naar school'	180.000	4.462,08		
Buitengewoon secundair onderwijs	350.000	8.676,27	292.178	7.242,90
Eindtermen	310.000	7.684,70	196.742	4.877,11
Ontmoetingsdagen basisonderwijs	520.000	12.890,46	573.600	14.219,17
Demonstratienamiddagen	520.000	12.890,46	688.088	17.057,25
Werking PHO-leraren lager onderwijs	440.000	10.907,31	135.540	3.359,95

Secretariaat	250.000	6.197,34	250.000	6.197,34
Werking stuurgroep	200.000	4.957,87	247.381	6.132,58
Drukken Brochures			398.921	9.888,99
10/10 Label			1.434.419	35.558,32
Advies & Onderzoek	1.250.000	30.986,69	1.743.880	43.229,66
Onderzoek fietsvriendelijkheid van bedrijven / overheden	400.000	9.915,74	400.000	9.915,74
Onderzoek naar de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in Vlaanderen	100.000	2.478,94	92.500	2.293,01
Voorstel van decreet houdende de mobiliteit Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid	750.000	18.592,01	-	-
			1.251.380	31.020,90
Europees poject PORTAL	1.857.413	46.044,06	1.857.415	46.044,11
TOTAAL	27.694.628	686.531,89	27.693.738	686.509,83

Overzicht begrotingsvoorstellen 2001

PROJECTEN	Begroot in bef	Begroot in Euro
Secretariaat	13.540.800	335.667,66
Vaste kosten	8.060.000	199.802,18
Diverse ondersteuning projecten	5.480.800	135.865,48
Bijscholing & Permanente Vorming	6.512.356	161.437,08
Atelier publieke ruimte	2.247.000	55.701,67
Europees project PORTAL	1.857.413	46.044,07
Verkenning Bijscholing en Permanente Vorming	297.943	7.385,81
Vlaams Europees Rapportagepunt (VER)	640.000	15.865,18
Studiedag 'Gemeentelijk verkeersbeleid'	380.000	9.419,95
Cursus vervoersmanagement	VSV	
Praktijkschool gemeentelijk verkeersbeleid	400.000	9.915,74
Jongeren en mobiliteit	100.000	2.478,94
Informatieverspreiding	VSV	
Opleiding 'Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan'	VSV	
Vormingsinitiatief over basismobiliteit	VSV	
Informatieronde Kwaliteitszorg gemeentelijk verkeersbeleid		
Communicatie Mobiliteitsplan Vlaanderen	590.000	14.625,72
	VSV	
Stuurgroep Onderwijs	4.795.000	118.864,94
Bekendmaking en verankering	1.170.000	29.003,54
Basisonderwijs	2.185.000	54.164,73
Secundair onderwijs	540.000	13.386,25
Nascholing en begeleiding leraren – Demonstrationamiddagen	750.000	18.592,01
Secretariaat stuurgroep onderwijs	VSV	
Werking stuurgroep	150.000	3.718,40
Academisch Onderwijs	6.476.844	160.556,76
Post-Academische Opleiding verkeerskunde	5.476.844	135.767,41
Promotie Dagschool Verkeerskunde	VSV	

Uitdieping basisdisciplines dagopleiding verkeerskunde	750.000	18.592,01
Cursus mobiliteitsmarketing	250.000	6.197,34
Advies & Onderzoek	1.375.000	34.085,36
Verkeer en gezondheid	45.000	1.115,52
Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid	1.330.000	32.969,84
TOTAAL	32.700.000	810.611,83

BIJLAGE 10 : AANVULLENDE TOELICHTING DAB LOODSWEZEN

Op 30 juni 2000 werd het decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2000, aangenomen door het Vlaams Parlement. Met de bekrachtiging en afkondiging van dit decreet en inzonderheid hoofdstuk XVI, artikel 30, heeft de Vlaamse regering haar goedkeuring gegeven betreffende de oprichting van een Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen.

Deze dienst wordt belast met het loodsen en beloodsen van zeeschepen evenals het verstrekken van hiermee gepaard gaande diensten en adviezen.

De dienst beschikt voor de uitvoering van haar opdrachten over haar eigen inkomsten uit de activiteiten en indien nodig over een jaarlijkse dotatie voorzien in het decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap.

BEGROTING 2002

(in duizend euro)

ONTVANGSTEN				
ESR	BA	Omschrijving	2001	2002
820	264J0820	Overgedragen saldo	0	0
0601	264J0601	Diverse ontvangsten	124	2.530
0602	264J0602	Ontvangsten voor orde inclusief vbs ten behoeve van het Gewest	3.966	3.966
1101	264J1101	Terugvordering wedden en toelagen	0	6
1608	264J1608	Ontvangsten uit loodsgelden	56.230	56.882
1609	264J1609	Ontvangsten uit LOA	124	124
1610	264J1610	Ontvangsten uit diverse diensten en adviezen	0	25
4610	264J4610	Dotatie ter dekking van de exploitatiekosten van de DAB Loodswezen (PR 64.50 BA 41.01)	0	0
Totaal Ontvangsten			60.444	63.533

(in duizend euro)

UITGAVEN					
ESR	BA	Omschrijving	2001	2002 GVK	2002 GOK
0100	364J100	Diverse uitgaven waaronder modernisering beloodsingstechnieken	268	825	825
1110	364J1110	Personeelskosten	36.827	24.673	24.673
1111	364J1111	Personeelskosten van het eigen personeel van de DAB	PM	248	248
1130	364J1130	Toelagen aan loodsen en het ander personeel	PM	12.930	12.930
1131	364J1135	Specifieke kosten voor loodsen waaronder opleidingen	174	174	174
1201	364J1201	Algemene werkingskosten	1.785	1.936	1.936
1211	364J1211	Specifieke werkingskosten andere dan deze bedoeld in de overige basisallocaties	803	832	832
1212	364J1212	Kosten voor huur gebouwen	PM	75	75
1230	364J1230	Betaling van de aan Nederland toekomende loodsgelden wegens loodsprestaties op de Zeeschelde	1.116	620	620

1231	364J1231	Uitgaven met betrekking tot reorganisatie- en management-Studies	50	50	50
1232	364J1232	Kosten voor beloodsing te land	1.014	1.029	1.029
1233	364J1233	Kosten voor beloodsing op zee redebotten	297	302	302
1234	364J1234	Kosten voor beloodsing op zee loodsbotten	11.155	11.155	11.155
1235	364J1235	Kosten voor beloodsing in de lucht	2.479	3.718	3.718
1236	364J1236	Kosten voor gebruik installaties	PM	PM	PM
1237	364J1237	Kosten voor lasten uit het verleden	0	420	420
7210	364J7210	Kosten voor aanschaffing, inrichting van gebouwen en van bijhorende aanpassingswerken	PM	62	62
7401	364J7401	Kosten voor uitrusting	510	518	518
		Uitgaven voor orde	3.966	3.966	3.966
Totaal uitgaven			60.444	63.533	63.533

(in duizend euro)

RESERVEFONDS

ONTVANGSTEN				
ESR	BA	Omschrijving	2001	2002
		Overgedragen saldo		
	864J8707	Toewijzing		
Totaal ontvangsten				

UITGAVEN				
ESR	BA	Omschrijving	2001	2002
Totaal uitgaven				

De opdrachten worden gefinancierd met eigen inkomsten uit de activiteiten. Er wordt geen dotatie voorzien. Voor de ontvangsten uit loodsgelden is een verhoging met ca. 2 % gepland. Daarmee blijven de Vlaamse loodsgelden gemiddeld aansluiten bij de Nederlandse, weliswaar op een iets lager niveau. Door de vertraging van de wereldeconomie en de impact ervan op de scheepvaart wordt verwacht dat het effect van de kleine gemiddelde loodsgeldverhoging zal uitgevlakt worden.

Verwacht wordt dat de diverse ontvangsten merkelijk zullen stijgen omdat een uitbereiding van de helibeloodsing voor de klanten gepland wordt. De meeropbrengst wordt op ca. 2.500 duizend Euro geraamd.

De bevoegde administratie bereidt momenteel een ontwerp van Besluit van de Vlaamse regering voor. Hierin zal een helivergoeding van ca. 1.363 Euro voorgesteld worden aan schepen die zelf vragen om per helikopter beloodst te worden als er op dat ogenblik andere beloodsingsmiddelen inzetbaar zijn en geen verdere veiligheidsoverwegingen meespelen. Dit bedrag dekt de economische meerkost van de helibeloodsing.

Als de loodsboot bij zwaar weer niet meer kan ingezet worden, wordt een helivergoeding van ca. 620 Euro voorgesteld. De motivering hierbij is dat de klant op dat ogenblik geen goedkopere beloodsing via een loodsboot kan kiezen. Voor veiligheid van de scheepvaart is het bij zware weersomstandigheden nog meer dan normaal wenselijk over de assistentie van een loods te beschikken.

De bevoegde administratie steunt voor deze gedifferentieerde aanpak op billijkheidsoverwegingen en meent hiervoor een rechtsgrond te hebben in artikel 15 van het loodsdecreet dat stelt dat het aan de Vlaamse regering toekomt om de voorwaarden en de regelen van de vergoedingen, bepaald in hetzelfde artikel vast te leggen.

De nota en het bijhorend Besluit aan de Vlaamse regering zal kunnen voorgelegd worden na het kerstreces.

Deze doorrekening van de kosten voor helibeloodsing zal doorgevoerd worden ingevolge de opmerkingen en de audit van het Rekenhof en de resolutie van het Vlaams Parlement hierover.

Voor de terugvordering van wedden en toelagen wordt een apart ontvangstenkrediet voorzien en ingeschreven.

Voor de betaling van de aan Nederland toekomende loodsgelden wegens loodsprestaties ingevolge het Scheldereglement wordt een verdere daling van krediet bekomen door de invoering van nieuwe beloodsingsplaatsen en een betere verdeling van de schepen. Hierdoor zal de DAB aan Nederland minder loodsgelden dienen terug te betalen.

Het krediet voor de personeelskosten (11.10) daalt omdat het krediet wordt opgesplitst en de loodstoelage wordt op het krediet (11.30) Toelagen aan loodsen en het ander personeel ingeschreven. Zodoende zal men een beter inzicht krijgen in de loonkosten.

Voor de uitgaven helibeloodsing wordt een verhoogd bedrag ingeschreven gezien de geplande uitbreiding. De meeruitgave wordt ruim door de meerontvangsten op het ontvangstenkrediet (06.01) gecompenseerd.

Voor mogelijke schadegevallen bij loodsprestaties wordt vanaf het operationeel worden van de DAB namelijk 1 januari 2001 in deze begroting een bedrag van 420 duizend Euro ingeschreven.