

Vlaams
Parlement

stuk **15** (2010-2011) – Nr. 5-I
ingediend op 2 december 2010 (2010-2011)

Ontwerp van decreet

houdende de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2011

Beleidsbrief
Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Tine Eerlingen en de heer Dirk Peeters
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

15 (2010-2011): – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
– Nr. 2 t.e.m. 4: Amendementen

12-A (2009-2010) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

13 (2010-2011) – Nr. 1 en 2: Toelichtingen bij de begroting

14 (2010-2011) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

16 (2010-2011) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

736 (2010-2011) – Nr. 1: Beleidsbrief

INHOUD

I. Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	8
1. Uitgangspunten begroting 2011.....	8
2. Strategische en operationele doelstellingen	9
2.1. Hardware	9
2.2. Software.....	9
2.3. Meer dan mobiliteit	9
3. Kwalitatieve dienstverlening	9
3.1. Vlot en veilig verkeer.....	9
3.1.1. Dynamisch verkeersmanagement	9
3.1.2. Slimme verkeerslichten	10
3.1.3. Vervoersmanagement	10
3.1.4. Maritieme scheepvaartafwikkeling	10
3.1.5. De afwikkeling van de binnenscheepvaart	10
3.1.6. Verkeersveiligheidsbeleid	11
3.1.7. Hoogwaardig verkeerssysteem: Verkeersbordendatabank, ITS, spiegelafstelplaatsen	12
3.1.8. Juridisch en organisatorisch kader.....	13
3.1.9. Aandacht voor bijzondere doelgroepen	13
3.1.10. Betrouwbare data	13
3.1.11. Verkeerscentrum Antwerpen	13
3.2. Kwaliteitsvol openbaar vervoer.....	13
3.2.1. Begroting van De Lijn	13
3.2.2. De kwaliteit van de dienstverlening verhogen.....	14
3.2.3. De (kosten-) efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen....	14
3.2.4. Een beter (openbaar-) vervoeraanbod voor mindermobielen..	15
3.2.5. Een afgestemd spooraanbod	17
3.3. Logistiek Vlaanderen	18
3.3.1. Logistieke ketens versterken	18
3.3.2. Innovatie in de logistieke ketens	19
3.3.3. Promotie van Vlaanderen als logistieke regio	19
3.3.4. ‘Samen Sterk’	19
3.4. Beperking van de impact van het vervoer op mens en milieu	20
3.4.1. Geluid	20
3.4.2. Lichtvervuiling	20
3.4.3. Masterplan Groen vervoer	20

3.4.4. 3E-convenant binnenvaart.....	20
3.5. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid	20
3.6. Beheersovereenkomsten	21
3.7. Regelgeving vereenvoudigen: snellere realisatie infrastructuurwerken ..	21
3.8. Mobiliteit tegen de juiste prijs.....	22
3.8.1. Slimme kilometerheffing	22
3.8.2. Verkeersbelasting.....	22
3.9. Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem ..	23
3.9.1. Werking mobiliteitsconvenants.....	23
3.9.2. Scheepvaartdecreet.....	23
3.9.3. Wegendecreet	23
3.9.4. Staatshervorming	22
3.10. Mobiliteit en het verenigingsleven.....	23
3.11. Gelijke Kansen	24
4. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur.....	24
4.1. De wegen	24
4.1.1. Onderhoud.....	24
4.1.2. Missing links	25
4.1.3. Uitbreiding en onderhoud wegennet met de reguliere begroting ..	25
4.1.4. Minder hinder	26
4.1.5. De toeristische functie van de wegen verbeteren	27
4.2. Fiets- en voetpaden.....	27
4.2.1. Meer en betere fietspaden.....	27
4.2.2. Uitbreiding openbaar vervoer	28
4.3. Het waterwegennetwerk.....	29
4.4. Veilige infrastructuur	30
4.4.1. Wegwerken gevaarlijke punten	30
4.4.2. Nieuwe gevaarlijke punten opsporen.....	30
4.4.3. Tunnelrichtlijn.....	30
4.5. De economische poorten versterken.....	31
4.5.1. Multimodale terminals en hotspots ontwikkelen.....	31
4.5.2. Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toeganke- lijkheid	31
4.5.3. Luchthavens	32
5. Openbare werken meer dan mobiliteit	32
5.1. Kustbeheer.....	32
5.1.1. Multifunctionaliteit van de kust	32
5.1.2. Veiligheid tegen overstromingen	32

5.1.3. Vlaamse Baaien	32
5.2. Integraal waterbeleid	33
5.3. Beheersen waterkwantiteit	33
5.4. Multifunctionaliteit	33
II. Bespreking	34
1. De kwaliteit van de beleidsbrief	34
2. De Lijn	34
2.1. Kostendekkingsgraad openbaar vervoer	34
2.2. Beheersovereenkomst	37
2.3. Besparingen bij De Lijn	39
2.4. Prijselasticiteit en tariefbeleid	39
2.5. Investerings	41
2.5.1. Efficiëntieverbetering	41
2.5.2. Tramprojecten	41
2.5.3. MKBA	42
2.5.4. Prioriteiten	43
2.6. Doorstroming	43
2.6.1. Verkeerslichtenbeïnvloeding	43
2.6.2. VELIKAR	45
2.6.3. Kusttram	45
2.6.4. Snelbussen	39
2.7. Varia	46
2.7.1. Unieke vervoersbewijs	46
2.7.2. Minder-mobielenvervoer	46
2.7.3. Groen openbaar vervoer 2015	47
2.7.4. De Lijn en de stations	47
2.7.5. Leerlingenvervoer	48
2.7.6. Shuttledecreet	49
3. Waterwegen	49
3.1. Stimuleren transport over het water	49
3.1.1. Kades	49
3.1.2. Prijsverschil	50
3.1.3. Binnenschepen	51
3.2. Infrastructuur	52
3.2.1. Wijnegem	52
3.2.2. Seine-Schelde	52
3.2.3. Estuaire vaart – Seine-Schelde West	53

4. Wegen.....	56
4.1. Missing links.....	56
4.1.1. Nieuwe missing links	57
4.1.2. Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	58
4.1.3. E40 en E314	58
4.1.4. R11	60
4.1.5. Noord-zuidverbinding Limburg	61
4.2. Onderhoud	61
4.2.1. Verkeersveiligheid en de staat van de wegen	62
4.2.2. Onderhoudsachterstand	63
4.2.3. Lokale overname van gewestwegen	63
4.3. Congestie	64
4.4. Zwartepuntenprogramma	66
5. Wegverkeer, de software.....	66
5.1. Dynamisch Verkeersmanagement	69
5.2. Slimme verkeerslichten.....	69
5.2.1. Groene golf	69
5.2.2. Toeritdosering	69
5.2.3. Verkeerslichten	69
5.3. Verkeersveiligheid	70
5.3.1. Slachtoffers	70
5.3.2. EU-richtlijn.....	73
5.3.3. Verkeersveiligheidsplan	73
5.3.4. Handhaving.....	73
5.3.5. Statistieken.....	74
5.3.6. Controle tussenafstand voertuigen	74
5.4. De relatie met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest	74
5.5. Varia	75
5.5.1. GIPOD	76
5.5.2. AWW	76
5.5.3. Wegendecreet	76
5.5.4. Bereikbaarheidsadviseurs	77
5.5.5. Verkeersborden	77
5.5.6. Geluidsoverlast.....	78
6. Fietsinvesteringen.....	78
6.1. Fietsinvesteringsprogramma	78
6.2. Vademecum	79

6.3. Gemeentelijke initiatieven	80
6.4. Fietstunnels	81
7. Groen vervoer.....	81
8. Ecocombi's	83
9. Carpoolparkings.....	84
10. Vrachtroutewerken	85
11. Logistiek.....	85
11.1. Logistieke consulenten	85
11.2. Comodaliteit in de havens	86
11.3. Stedelijke distributie.....	86
11.4. Logistiek Vlaanderen	86
12. Regionale luchthavens	86
13. Vlaamse Baaien	88
14. Varia.....	88
14.1. Havenrandweg Zeebrugge	88
14.2. Versnelling	89
14.3. Investeringsdecreet	90
14.4. Pendelfonds.....	90
III. Moties van aanbeveling.....	90
IV. Indicatieve stemming.....	91
Gebruikte afkortingen	92
Bijlage: Presentatie van de heer Sas van Rouveroij bij zijn tussenkomst over de estuaire vaart.....	95

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 18 en 25 november 2010 en op 2 december 2010 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2011. De bespreking had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. De uitgavenbegroting werd besproken in samenhang met de ‘Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken. Beleidsprioriteiten 2010-2011’, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St.* Vl. Parl. 2010-11, nr. 736/1).

Als bijlage wordt aan het verslag toegevoegd: een korte presentatie van de heer Sas van Rouveroy bij zijn opmerkingen over de estuaire vaart (p. 95).

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

Minister *Hilde Crevits* herinnert aan de beleidsnota die zij vorig jaar voorstelde¹, waarin zij de grote lijnen van haar beleid uitstippelde. Thans licht zij samen met de begroting ook haar beleidsbrief toe. Daarin gaat zij in op de realisaties in het eerste jaar van de huidige bestuursperiode en preciseert zij hoe zij in 2011 de beleidsintenties uit haar beleidsnota concreet zal invullen.

Een essentieel element om die beleidsvoornemens uit te voeren is de vertaling ervan in de begroting. Parlements- en commissievoorzitter Jan Peumans heeft gevraagd het verband tussen beleidsbrief en begroting te duiden in de beleidsbrief en de stukken van de begroting. Dat bleek geen gemakkelijke opdracht te zijn. Er bestaat immers geen een-op-eenrelatie tussen de operationele doelstellingen en de begrotingsartikelen. Dat is de reden waarom niet alle vermelde bedragen meteen terug te vinden zijn in de begroting. Toch wil de minister begroting en beleidsbrief vandaag geïntegreerd voorstellen.

1. Uitgangspunten begroting 2011

De minister schetst het kader waarbinnen de begroting werd opgesteld, volgens de richtlijnen zoals afgesproken in de Vlaamse Regering. De begroting gaat in het begrotingsjaar 2011 uit van een nulindexatie voor de niet-loongebonden kredieten. Er is een extra besparing op de apparaatskredieten – dat zijn de budgetten voor de eigen werking van de overheid. Die extra besparing bedraagt 1,5% op de lonen en 2,5% op de werkingsmiddelen. Er is een bijkomende besparing op de facultatieve of niet gereguleerde subsidies van 5%, en een bijkomende besparing op de (semi-)gereguleerde subsidies van 2%. Op de bij formatie vastgestelde begrotingsposten voor communicatie en consultancy wordt in het kader van de begrotingsopmaak 2011 bijkomend 10% bespaard. De totale besparing bedraagt 32,8 miljoen euro op een budget van 2,93 miljard euro voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Om de begroting in evenwicht te krijgen, is er bovendien, na toepassing van de vermelde richtlijnen, nog een bijkomende besparingsronde gehouden van 65 miljoen euro, waarbij MOW 8,750 miljoen euro moest inleveren. Dat brengt de totale besparing voor MOW voor 2011 op 41,5 miljoen euro, verduidelijkt minister Crevits.

Op investeringen wordt (in principe) niet bespaard. In deze budgettaire moeilijke tijden is er zelfs nog extra investeringsruimte gevonden ten belope van ruim 50 miljoen euro.

¹ *Parl. St.* Vl. Parl. 2009-10, nr. 217/1-7.

2. Strategische en operationele doelstellingen

Zoals gevraagd door het parlement houdt de minister voor de structuur van de beleidsbrief rekening met de vorig jaar besproken beleidsnota. Daarom hanteert zij ook in deze beleidsbrief het onderscheid tussen de hard ware en de software van ons vervoerssysteem.

2.1. Hardware

Infrastructuur is een essentieel instrument voor het mobiliteitsbeleid. De Vlaamse overheid bouwt een infrastructuurnetwerk uit van wegen, fietspaden, waterwegen en spoorwegen. Die infrastructuur is slechts een middel om mensen van punt A naar punt B te kunnen laten gaan en om goederen over weg, waterweg of spoorweg op hun bestemming te krijgen. Er moet een goed uitgebouwd en kwalitatief hoogstaand verkeersnetwerk ter beschikking zijn. Dat noemt de minister de hardware van het mobiliteitssysteem.

2.2. Software

Vlot en veilig verkeer en het functioneren van deze hardware is slechts mogelijk mits een goede uitrusting en sturing van dat verkeersnetwerk, wat de minister vorig jaar de ‘software’ noemde. Het eerste deel van haar beleidsbrief gaat in op die software.

2.3. Meer dan mobiliteit

Het vervoerssysteem grijpt echter niet alleen in op de mobiliteit van mensen en goederen maar heeft ook een belangrijke impact op de omgeving. In het derde en laatste deel van de beleidsbrief is uitgelegd hoe het mobiliteitssysteem kan functioneren met oog voor elementen zoals duurzaamheid, milieu en natuur, omgeving, veiligheid, toerisme en energie.

3. Kwalitatieve dienstverlening

Een goed werkend mobiliteitssysteem moet vlot en veilig verkeer mogelijk maken. Een kwaliteitsvol, volledig, kostenefficiënt en geïntegreerd openbaar vervoer is hierin een belangrijke schakel. Transport en logistiek zijn vanuit economisch oogpunt belangrijk voor Vlaanderen maar ze leggen tegelijkertijd een belangrijke druk op het transportsysteem. Daarom wil de minister het mobiliteitssysteem optimaal aansturen om de rol van slimme draaischijf van Europa te kunnen blijven spelen.

Een goed functionerend vervoerssysteem zorgt er niet alleen voor dat de vervoersvraag en het aanbod in evenwicht zijn maar beperkt ook de impact op mens en milieu. Tot slot wil minister Crevits de beschikbare budgettaire middelen voor de juiste zaken inzetten en dit op een zo efficiënt mogelijke wijze. Tot daar haar strategische doelstellingen, die in het eerste deel van haar beleidsbrief aan bod komen.

3.1. Vlot en veilig verkeer

De minister wil de bestaande netwerken optimaal benutten voor een vlot en veilig verkeer.

3.1.1. Dynamisch verkeersmanagement

Om de ‘software’ van het transportnetwerk te versterken investeert minister Crevits in het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). In 2011 komt er een investeringsprogramma

van dertig miljoen euro, waarmee het uitgebreid gamma aan verkeerstelematica-instrumenten voor verkeersmonitoring, -sturing en informatieverstrekking wordt uitgebreid. Dat is conform de gekozen beleidsvisie. De dertig miljoen euro betekenen een verhoging van het budget voor DVM in met zes miljoen euro. Die zes miljoen euro is samengesteld uit eenerschikking van 2,5 miljoen afkomstig van de basisallocatie MDU MH214 7310 en een bijkomend investeringskrediet van 3,5 miljoen euro. Die extra middelen zijn toegewezen uit de algemene middelen.

De minister houdt er rekening mee dat het Vlaamse wegennet een uiterst belangrijke schakel vormt in de Europese transportketen. Daarom werkt zij actief mee aan de visievorming en de implementatie van de door de Europese Raad en het Europees Parlement recent goedgekeurde ITS-richtlijn (invoering van intelligente vervoerssystemen). Daarbij streeft de overheid samen met de private sector ernaar dat de Europese weggebruiker in alle lidstaten zoveel mogelijk kan betrouwen op gestandaardiseerde kanalen voor informatievoorziening en hulpverlening.

3.1.2. Slimme verkeerslichten

In het komende jaar wil de minister absoluut stappen vooruit zetten in de optimalisering van de werking van de verkeerslichten. Dat kan zowel met een regeling van de lichten op netwerkniveau, met een adaptieve regeling in stedelijke gebieden, als een verbetering van de bestaande klassieke verkeerslichten. Die betere regeling van verkeerslichten moet de algemene doorstroming van het verkeer ten goede komen en ook de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen.

3.1.3. Vervoersmanagement

Om het aandeel van de duurzame verplaatsingen bij de woon-werkverplaatsingen te verhogen, moeten ondernemingen en werknemers beter geïnformeerd worden over mobiliteit. Zij moeten de middelen aanreikt krijgen om huidige of toekomstige mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen aan te pakken. Daarom zal minister Crevits het mobiliteitsadvies en de werking van het pendelfonds optimaliseren. Dat zal gebeuren op basis van de besluiten van de rondetafel die het pendelfonds momenteel evalueert. Om een nieuwe oproep in het kader van het pendelfonds mogelijk te maken, maakt zij 2,5 miljoen euro vrij op de begroting 2011.

Met een ‘Shuttledecreet’ wil zij een kader creëren voor de organisatie van shuttlediensten tussen knooppunten van openbaar vervoer en afgelegen, moeilijk te ontsluiten, bedrijventerreinen die niet door het geregeld openbaar vervoer kunnen worden bediend.

3.1.4. Maritieme scheepvaartafwikkeling

Ook in 2011 schenkt de minister de nodige aandacht aan een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar en vanuit de Vlaamse zeehavens. De geïntegreerde ketenbenadering wordt geoptimaliseerd door een verbeterde samenwerking tussen alle bij de verkeersafwikkeling betrokken partijen. Zo moeten de wachttijden voor de scheepvaart verminderen.

De overheidsvloot wordt verder gemoderniseerd voor een betere dienstverlening aan de scheepvaart. De indienstneming van de nieuwe beloodsingsmiddelen in de periode 2011-2012 en de daarop afgestemde organisatie zullen leiden tot een moderne en performante loodsorganisatie. De budgetten hiervoor staan in de begroting van de DAB Loodswezen.

Om de beloodsingen en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen hecht minister Crevits ook veel belang aan een verbetering van de kwaliteit van de hydro-

grafische en hydrometeorologische informatieverstrekking aan de scheepvaart. De budgetten hiervoor zijn opgenomen op het artikel MCU MI 1057320 van de afdeling Kust van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK).

3.1.5. De afwikkeling van de binnenscheepvaart

Om de binnenscheepvaart nog doelmatiger, veiliger en vlotter te doen verlopen worden diverse inspanningen geleverd, zoals voor de dienst River Information Services (RIS) waar onder meer een AIS-netwerk (Automatic Identification System) gerealiseerd wordt dat heel Vlaanderen dekt. Dat gebeurt met kredieten van de extern verzelfstandigde agentschappen (EVA's) W&Z (Waterwegen en Zeekanaal) en De Scheepvaart, en voor het gedeelte dat in de havens wordt gerealiseerd met beleidskredieten van het agentschap MDK. Ook worden de bedieningstijden aan de kunstwerken verder geoptimaliseerd en wordt de bediening van de beweegbare kunstwerken van op afstand op meerdere locaties mogelijk gemaakt. Dat gebeurt met de middelen op de begrotingen van W&Z en De Scheepvaart.

3.1.6. Verkeersveiligheidsbeleid

Een efficiënt en effectief verkeersveiligheidsbeleid focust volgens minister Crevits op een integrale benadering van de intussen welbekende “3 E's”: Education (educatie en communicatie), Enforcement (handhaving) en Engineering (infrastructuur). In het software-gedeelte ligt de nadruk op de eerste twee E's, namelijk de educatie en communicatie en de handhaving (enforcement). De derde E komt aan bod bij het ‘hardwaregedeelte’ van de toelichting van de beleidsbrief.

Verkeersveiligheid heeft veel te maken met het gedrag van de weggebruikers, aldus de minister. Daarom wil zij investeren in educatie, sensibilisering en communicatie. Zij wil van elke weggebruiker een veiligere weggebruiker te maken. Deelnemen aan het verkeer is immers een complexe zaak die een juiste toepassing van de regels vereist, het kunnen herkennen van en juist reageren op gevaarlijke situaties, en het kunnen anticiperen op het gedrag van anderen. De vaardigheden die hiervoor nodig zijn, moeten aangeleerd worden, en dat kan onder andere door veel te oefenen. Bovendien blijken gevaarlijke gedragingen vaak niet “voelbaar gevaarlijk” te zijn, hoewel de kans om door dergelijke gedragingen betrokken te raken in een ongeval wel toeneemt.

Educatie en communicatie zijn de instrumenten bij uitstek om de verkeersdeelnemers te informeren, te overtuigen en te trainen. Het is dan ook noodzakelijk om hierin continu en blijvend te investeren. Het principe van levenslang leren staat hierbij centraal.

Er komen projecten die de hoofddoelstellingen van de Staten-generaal voor een betere opvang en begeleiding van verkeersslachtoffers (2007) ondersteunen en dit vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen. Zo tracht de minister een brug te slaan tussen jonge verkeersslachtoffers en de verkeersveiligheidspreventie.

De instrumenten waarmee minister Crevits die doelstelling wil bereiken, bestaan uit de subsidiëring van instellingen en organisaties die zich inzetten voor de verkeersleefbaarheid, de verkeerskunde, de verkeersopvoeding en de verkeersveiligheid. Voorbeelden hiervan zijn de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (5,3 miljoen euro), subsidies aan mobiliteitsverenigingen (1,1 miljoen euro) op de kredieten van het departement MOW. Die middelen maken bijvoorbeeld een project als dat van de ‘verkeersgetuigen’, waarbij zowel slachtoffers als daders van een verkeersongeval hun ervaring delen met jongeren, concreet mogelijk.

Minister Crevits staat dan stil bij de handhaving (de tweede E). Op de Taskforce Handhaving vorige week is aangetoond dat er bij de politie wel degelijk een groot draagvlak is voor handhaving en dat onbemande camera's over het algemeen op de juiste plaatsen staan op de Vlaamse wegen. Niettemin laat de minister de eerste onderzoeksresultaten verfijnen in een wetenschappelijke detailanalyse.

Om de discussie over het nut van flitspalen op autosnelwegen voor eens en voor altijd te beëindigen loopt ook een wetenschappelijke studie op drie plaatsen. Daarin wordt onder andere gepeild hoe auto's zich bij het naderen van een flitspaal gedragen en wat de weerslag is op het algemene rijgedrag en de verkeersveiligheid. Tot die resultaten gekend zijn, komen er geen bijkomende flitspalen op snelwegen. Dat verklaart meteen waarom er 2,5 miljoen euro van het betreffende artikel voor handhaving en doorstroming overgeheveld werd naar Dynamisch Verkeersmanagement.

Op basis van de resultaten van de verdere analyse door de Task Force Handhaving en het Steunpunt Verkeersveiligheid zal de minister het huidige flitspalenbeleid bijsturen waar nodig. De recentelijk verfijnde aanvraagprocedure tot plaatsing van flitspalen is een eerste stap. Gemeenten en politiezones zullen een gezamenlijke aanvraag moeten doen en de meest recente ongevallencijfers zullen verplicht worden meegenomen in de procedure, alsook recente wijzigingen aan de infrastructuur.

De nodigde juridische basis (koninklijk besluit) om het trajectcontrolesysteem op het viaduct van Gentbrugge effectief in werking te stellen is er nu. Na de modelgoedkeuring door de FOD Metrologie, vermoedelijk over zes tot acht weken, kan dit systeem in gebruik worden genomen. Dat zal ook nuttig zijn want in de proefperiode voor de trajectcontrole werden dagelijks vierduizend overtredingen vastgesteld op het viaduct. Dat is zes à zeven procent van alle voorbijrijdende voertuigen. Dat is enorm veel en een beduidend hogere score dan bij een klassieke flitspaal. Op zich wijst dat er al op dat weggebruikers bij een klassieke flitspaal afremmen en weer optrekken, aldus de minister.

Technologieën zoals 'weigh-in-motion' (WIM), toegangscontrole (vrachtwagensluis) en afstandcontrole zal ik zeker verder evalueren en bij een positieve evaluatie uitbreiden. De eerste sites van WIM zijn in gebruik genomen en geven veelbelovende resultaten. Bij die nieuwe installaties ligt de pakkans voor overladen voertuigen op tachtig tot negentig procent. In de loop van 2011 komen er nog zes sites bij, verdeeld over Vlaanderen.

3.1.7. Hoogwaardig verkeerssysteem: Verkeersbordendatabank, ITS, spiegelafstelplaatsen

In de Verkeersbordendatabank is op dit moment alle verticale signalisatie op gemeentewegen en het merendeel van de signalisatie op gewestwegen opgenomen. De permanente actualisering door steden en gemeenten wil de minister alle kansen geven. Daarom zal zij de ondersteunende toepassing 'webbased' maken om de toegang zo gemakkelijk mogelijk te maken. Dat vergroot de gebruiksvriendelijkheid, laat een groter aantal gebruikers toe en zet de deur voor integratie met andere toepassingen wijd open. Uiteraard zijn ook bijkomende analyse- en rapporteringsinstrumenten een prioriteit. Zo moeten wegbeheerders de mogelijkheid krijgen om bijvoorbeeld de eenvormigheid van snelheidsregimes te onderzoeken en te evalueren om vervolgens tot verbetervoorstellen en de implementatie ervan te komen.

De minister heeft aan het departement MOW gevraagd om de uitwerking en concretisering van de Europese ITS-richtlijn van nabij op te volgen en waar wenselijk initiatief te nemen.

Dodehoekongevallen zijn en blijven een aandachtspunt. De minister wil vrachtwagenchauffeurs dan ook alle mogelijkheden geven om hun dodehoekspiegels correct af te stellen.

Daarom investeert zij gespreid over twee jaar in de uitbouw van twintig nieuwe spiegelafstelplaatsen in Vlaanderen. Zij wil dat koppelen aan zowel communicatie en sensibilisatie als aan educatieve projecten van onder meer Fietsersbond en Transport en Logistiek Vlaanderen. De middelen hiervoor zijn opgenomen op het Vlaams Infrastructuurfonds, artikel MBU MF 0021211.

3.1.8. Juridisch en organisatorisch kader

Voor wat betreft de aanvullende reglementen van de gemeenten en steden oefent de minister haar toezichtfunctie uit. Maar zij wil vooral adviserend en ondersteunend te werk gaan. De verdere ontwikkeling van de ‘tekstgenerator’ is in overleg met steden en gemeenten gestart en zal in 2011 tot een uitrolbare toepassing uitgroeien. De middelen hiervoor zitten eveneens bij het Vlaams Infrastructuurfonds, artikel MBU MF 0021211.

3.1.9. Aandacht voor bijzondere doelgroepen

Minister Crevits zal voorts extra aandacht besteden aan de doelgroepen die kwetsbaar zijn in het verkeer. Zij heeft het dan over jongeren, senioren en motorrijders.

3.1.10. Betrouwbare data

Het onderzoek in het kader van het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor verkeersveiligheid- werd, op initiatief van minister Crevits, reeds geheroriënteerd rekening houdend met de prioriteiten van haar beleidsnota. Aandacht voor de kwaliteit en beleidsrelevantie van de output staan voorop. Zo zal aandacht uitgaan naar de afstemming met het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen, de evaluatie van de onbemande camera’s en – in een latere fase – de gevaarlijke punten. Ook de ontwikkeling van beleidsrelevante mobiliteitsindicatoren voor het personenvervoer komt aan bod. Hiervoor is 350.000 euro vrijgemaakt in de begroting van het departement MOW.

De minister ziet het als een absolute vereiste om werk te maken van een betere toegang tot en exploitatie van de verkeersongevallengegevens. Ik zal dit dan ook ondersteunen met de uitbouw van de nodige software-applicaties, een ‘ongevallen-GIS’. Het noemt zij de eerste noodzakelijke stap naar een volwaardige ongevallenanalyse.

Binnenkort zal de minister in de commissie het ontwerp van decreet ‘beheer van de verkeersveiligheid en de weginfrastructuur’ ter bespreking voorleggen; dat is in uitvoering van de EU-richtlijn ter zake. In 2011 zal zij dat decreet operationaliseren met de nodige besluiten van de Vlaamse Regering: iedere actor (bijvoorbeeld de wegbeheerders, het departement MOW enzovoort) moet weten wat zijn taak in het geheel is; de minimumvereisten voor verkeersveilige infrastructuur moeten worden bepaald, het opleidingstraject voor auditoren moet worden gedefinieerd enzomeer.

In afwachting van de start van een wetenschappelijk onderbouwde evaluatie van het programma gevaarlijke punten door het Steunpunt Verkeersveiligheid staat het agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in voor de monitoring van het project ‘wegwerken gevaarlijke punten’. De evaluatie zelf is maar mogelijk nadat er van voldoende punten ongevallengegevens over een periode van drie jaar na de herinrichting beschikbaar zijn.

De studies naar de effectiviteit van de snelheidscamera’s en trajectcontrole langs de autosnelwegen en de roodlicht- en snelheidscamera’s langs secundaire wegen worden gevoerd. Die onderzoeken gebeuren lastens het eerder vermelde krediet voor de werking van het steunpunt MOW, spoor verkeersveiligheid.

3.1.11. Verkeerscentrum Antwerpen

Het Verkeerscentrum levert wetenschappelijk onderbouwde studies en adviezen af en voorziet in kennis en kennisproducten op het gebied van verkeer en mobiliteit. Het Verkeerscentrum stelt zich eveneens tot doel de verkeersveiligheid en reisbetrouwbaarheid te verhogen door het aanleveren van verkeersinformatie en dynamische verkeersgeleiding aan de weggebruikers, rekening houdende met de beschikbare vervoerscapaciteit. Het verkeerscentrum in Antwerpen is aan vernieuwing en modernisering toe. Om die modernisering en vernieuwing mogelijk te maken is een bijkomend krediet van 3,5 miljoen euro ingeschreven op MBU MF003 7310; dat krediet komt overgeheveld van MBU MF004 7340 (cofinanciering spoor).

3.2. Kwaliteitsvol openbaar vervoer

3.2.1. Begroting van De Lijn

De werkingsdotatie van De Lijn bedraagt 794,3 miljoen (MB0 ME001 4141). Die exploitatiedotatie wordt in het kader van de besparingsbeslissing van de Vlaamse Regering teruggebracht van een bedrag van 821.361.000 euro in 2010 tot een bedrag van 794.377.000 euro.

De afname van de werkingsdotatie noemt de minister een gevolg van een reeks verhogingen en verlagingen. Ze is samengesteld uit een recurrente besparing van twintig miljoen euro vanaf 2011. Deze besparing wordt gecompenseerd door een dotatieverhoging van 5,5 miljoen euro ter vrijwaring van het aanbod.

Aan het management van de Lijn werd in dit verband de opdracht meegegeven de besparing enkel te realiseren op efficiëntieverbeteringen die het aanbod niet negatief beïnvloeden of met extra inkomsten. De rest van het verschil is te verklaren door een verhoging van de dotatie voor gestegen brandstofprijzen en een verlaging als gevolg van een vermindering van de schuldaflissing en de gedaalde financiële kosten die ermee samenhangen. Ten slotte is er ook nog de terugname van tien miljoen euro, die dit jaar eenmalig toegekend werd om de efficiëntiemaatregelen bij de Lijn geleidelijk te kunnen invoeren.

Om die besparingsdoelstellingen te bereiken zal De Lijn volgende principes hanteren. De kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten wordt zo veel mogelijk ontzien. Er worden geen formele aanpassingen aan het regelgevend kader (met name aan de besluiten basis-mobiliteit en netmanagement) verwacht. Er vinden geen gedwongen afdankingen van personeel met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur plaats. De investeringen vallen buiten de scope van de besparingen. Alle maatregelen die een effect kunnen hebben op de arbeidsomstandigheden van het personeel zullen paritair overlegd worden. Ook met de betrokken exploitanten, die een evenredige inspanning moeten leveren als De Lijn, zullen de nodige besprekingen moeten worden gevoerd.

In 2011 wordt tevens voorzien in vijf miljoen euro extra als beschikbaarheidsvergoeding in het kader van het Masterplan Antwerpen. Er werd tevens een ruiter opgenomen om de eerder toegekende beschikbaarheidsvergoedingen, in het kader van het Masterplan Antwerpen, over te dragen van 2010 naar 2011. Een 'ruiter' is een mogelijkheid op de begroting om middelen van het ene naar het andere jaar over te dragen. Hiermee zullen in 2011 21 trams aangekocht worden voor Antwerpen (projectencluster Brabo 2) tegen een geraamd bedrag van 48.200.000 euro.

Daarnaast wordt de basisallocatie van de investeringen aan De Lijn (MB0 ME005 6141) voor 114.876.000 euro overgedragen naar een nieuwe basisallocatie (MB0 ME013 6141) en samengevoegd met de kredieten van de basisallocatie van investeringsbijdragen aan De Lijn (VIF), MBU ME001 6141 voor een bedrag van 20.722.000 euro.

In het kader van de regeringsbeslissing van 22 juli 2005 over het Masterplan Antwerpen en de NV BAM loopt in 2010 de jaarlijkse volstorting (of kapitaalverhoging) van 41,1 miljoen ten einde en valt die weg in 2011. Vanaf 2011 is er een beheersvergoeding aan de BAM (MB0 MB002 0100) van 10,7 miljoen euro per jaar. In het kader van het Masterplan Antwerpen zullen hierover nieuwe afspraken gemaakt moeten worden.

3.2.2. De kwaliteit van de dienstverlening verhogen

Doorstroming van openbaar vervoer is voor de minister in eerste instantie een discussie over seconden en niet over budgetten of kilometers busbaan. Daarom opteert zij voor een verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer met een tweesporenbeleid. Enerzijds wil zij de infrastructuur verbeteren, zowel met punctuele aanpassingen als met ingrepen voor grotere gebieden of trajecten (zoals bijvoorbeeld voor de kusttram). Anderzijds wil zij voortgaan met te investeren in verkeerslichtenbeïnvloeding. Zij kiest hierbij voor innovatieve systemen, zoals verkeerslichtenbeïnvloeding met ‘Korte Afstands Radio’ (KAR). 17,7 miljoen euro is hiervoor vrijgemaakt op MDU MH 2147310 (doorstroming en handhaving). Voor de installatie van het KAR-systeem worden afzonderlijke kredieten ingeschreven binnen de investeringskredieten van De Lijn.

Voor de doorstroming wil minister Crevits niet alleen de snelheid maar ook de stiptheid van het openbaar vervoer verbeteren. Wanneer de doorstromingsmaatregelen ten gevolge van de steeds toenemende congestie geen voldoende stiptheid kunnen garanderen tijdens bijvoorbeeld de spitsperiode, zal de dienstregeling worden aangepast. Er komen dus variabele rijtijden. Dat betekent echter ook dat de rijtijd ingekort wordt als blijkt dat de doorstromingsmaatregelen een gunstig effect hebben. Het is de bedoeling klant en chauffeur een zo betrouwbaar mogelijke en realistische dienstregeling aan te reiken. Daartoe komen er ook stiptheidsindicatoren in de beheersovereenkomst van De Lijn.

Met de invoering van de MOBIB-kaart, met als einddoel een ééngemaakt vervoersbewijs, hoopt de minister de drempel voor het openbaar vervoer opnieuw verlagen. In de eerste helft van 2011 is er in Vlaams-Brabant een eerste operationele test met een chipkaart. In 2012 volgen bredere proefprojecten.

Bij volgende tariefaanpassingen blijft het streven naar meer vereenvoudiging voorop staan. De voorverkoop wordt verder gestimuleerd om de doorstroming te verbeteren. Het sms-ticket zal uiterlijk in 2011 ook beschikbaar zijn bij de operatoren base en mobistar.

Voor het leerlingenvervoer en de rol die De Lijn hierin vervult zal de minister een protocol met minister van Onderwijs afsluiten.

De Lijn zal de communicatie met de klant blijven verbeteren door de eigen website gebruiksvriendelijker te maken en door beter te informeren over geplande en ongeplande storingen of omleidingen. De Lijn zal voor haar communicatie ook andere kanalen inschakelen zoals andere websites, elektronische nieuwsbrieven en mobiele internet toepassingen.

3.2.3. De (kosten-) efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen

De Lijn zal haar kostendekkingsgraad verhogen door de efficiëntie van de exploitatie te verbeteren. Dat kan onder andere door het openbaar vervoeraanbod meer vraaggericht te

maken. De doorstromingsmaatregelen zijn ook positief voor de efficiëntie van de exploitatie. Ondanks de verbetering van de kostendeckingsgraad moeten het comfort en de dienstverlening op peil blijven.

De Mobiliteitsvisie 2020 vormt de leidraad voor de meerjarenplanning per provincie. Op basis van een MKBA komt er een prioritering van de openbaarvervoerprojecten. Momenteel wordt aan de methodiek voor deze MKBA gewerkt. Alle nieuwe tramprojecten worden met een MKBA getoetst. Daarnaast zal het bestaande netwerk verbeterd worden. Uit de gebiedsevaluaties, die in het najaar van 2010 van start gaan, zullen bepaalde voorstellen voor bijsturing volgen. Die voorstellen zullen ook opgenomen worden voor de concrete invulling van het meerjarenprogramma, dat lastens de investeringsbegroting van de Lijn dient te worden gerealiseerd.

De Lijn zal bij de bepaling van haar aanbod van openbaar vervoer rekening houden met het aanbod van de spoorwegen en de andere stads- en streekvervoermaatschappijen. De Lijn neemt daarom constructief deel aan overleg met die maatschappijen, onder meer met het oog op een zo goed mogelijke afstemming van vraag en aanbod, halten, reisinstructies en dienstregelingen.

Specifiek voor wat de comodaliteit tussen fiets en openbaar vervoer betreft, zal De Lijn actief de installatie van fietsvoorzieningen bij – minstens – alle hoofdhaltens van het openbaar vervoer promoten bij de lokale besturen. Voor deze subsidies maakt De Lijn gebruik van een eerdere vastlegging en dienen in 2011 geen nieuwe middelen te worden vrijgemaakt.

Het afgelopen jaar voerde De Lijn een aantal gerichte marketingacties. In de beheersovereenkomst wordt een evaluatie van de marketingacties opgenomen. Hierbij zal een afweging van de kosten/baten en een analyse van de resultaten gemaakt worden. Op die manier kan al dan niet noodzaak van de toekomstige marketingacties aangetoond worden. Indien blijkt dat bepaalde acties niet het gewenste resultaat opleveren, worden ze bijgestuurd of stopgezet.

3.2.4. Een beter (openbaar-) vervoeraanbod voor mindermobielen

De minister wil aandacht besteden aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder mobiele. Hiervoor investeert zij in het openbaar domein, de haltes en de voertuigen. Dit jaar heeft De Lijn bijvoorbeeld bij de opmaak van de gidsen voor busstations en bushaltes rekening gehouden met de toegankelijkheid voor mindermobielen en personen met een handicap. In 2011 zal De Lijn de toegankelijkheid van de bestaande haltes opnieuw evalueren. Op basis van die evaluatie komt er, samen met de betrokken partners, een actieplan om het aantal toegankelijke haltes uit te breiden.

Alle nieuwe bussen zijn uitgerust met oprijplaat en lage vloer. De samenwerking met de verschillende belanghebbenden wordt verdiept. Daarom wordt volgend jaar een klankbordgroep opgericht: met gebruikers, beleidsbeslissers, uitvoerders enzovoort.

De vervoersmogelijkheden voor mindermobielen worden verbeterd. Het huidige aanbod is te versnipperd en niet-gebiedsdekkend. De principes en concepten van een reglementaire basis voor de organisatie en subsidiëring van de Mobiliteitscentrales en de Diensten Aangepast Vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit (DAV's) worden voorbereid.

Vorig jaar werd door de ministers van Gelijke Kansen en van Mobiliteit beslist dat de kredieten voor de subsidiëring van de Diensten Aangepast Vervoer naar het beleidsdomein Mobiliteit worden overgedragen. Er wordt daarom een nieuwe basisallocatie gecreëerd

waarop de middelen vanuit gelijke kansen ten bedrage van 910.000 euro worden overgeheveld.

Er worden extra middelen uitgetrokken voor de subsidiëring van de DAV's op verschillende begrotingsposten van het departement MOW. Op dit nieuwe artikel worden ook middelen ingeschreven voor de start en omvorming van de proefprojecten ter voorbereiding van een complementair, geïntegreerd en gebiedsdekkend vervoersysteem voor personen met beperkte mobiliteit (PBM) in Vlaanderen. Dat zal van start gaan op 1 april 2011. Een proefproject zal gestart of omgevormd worden met de DAV's van Grimbergen en Leuven in gecombineerd landelijk en kleinstedelijk gebied. Het bijkomende bedrag van 811.000 euro dat hiervoor nodig is, wordt gevonden met compensaties en betekent dus een gevoelige verhoging van het beschikbare budget. Samen met het door De Lijn vrijgehouden bedrag van 450.000 euro voor het proefproject Mol-Leopoldsborg, is er een totaal beschikbaar budget van 2.171.000 euro.

3.2.5. Een afgestemd spooraanbod

Het spoorbeleid is niet los te zien van het hele mobiliteitsbeleid. Er is ook een nauwe band met het stads- en streekvervoer. Met het oog op een verbetering van de mobiliteit in Vlaanderen wordt een globale Vlaamse spoorstrategie uitgewerkt. Dit om voldoende te kunnen wegen op het investeringsprogramma van het spoor. Daarbij wil minister Crevits aandacht besteden aan de regionale spoorlijnen met een lage bedieningsfrequentie. Er wordt onderzocht of die lijnen niet beter met light rail kunnen geëxploiteerd worden.

De ontwikkeling van stationsomgevingen als multimodale knooppunten is een speerpunt in die strategie. De projecten van Mechelen, Gent-Sint Pieters en Kortrijk zijn hiervan enkele voorbeelden. Stationsomgevingen zijn belangrijke knooppunten in een gemeente. Het gaat over echte mobiliteitsknooppunten waar trein, tram, bus, voetgangers, fietsers, auto's en taxi's samenkomen. Die plaatsen zijn belangrijk omdat mensen hier de overstap kunnen maken van het ene vervoersmiddel naar het andere. Ze zijn ook belangrijk omdat ze mee de leefomgeving van steden en gemeenten bepalen.

Om het marktaandeel van het goederenvervoer in het spoor te verhogen, blijft de minister bij Infrabel aandringen op een aantal capaciteitsuitbreidingen.

Voor 2011 is er een dotatie van 8,7 miljoen euro begroot voor het IVA Fonds Stationsomgevingen. Er is 10,9 miljoen euro beleidskrediet voorzien in het IVA Fonds Stationsomgevingen en de betaalkredieten bedragen 8,9 miljoen euro. Het over te dragen saldo voor toekomstige verplichtingen van het IVA bedraagt 26,6 miljoen euro. Op de opmerkingen van het Rekenhof in verband met de complexe structuur van dit IVA zal de minister ingaan bij een aanpassing van de begroting in 2011.

Stadsontwikkeling en kwaliteit van het openbaar vervoer gaan bij het opknappen van een stationsomgeving hand in hand. Er zijn dan ook altijd meerdere partners betrokken bij investeringen in stationsomgevingen. Meestal gaat dit om de NMBS, De Lijn en de gemeente. De Lijn heeft voor haar investeringen in de stationsomgevingen (uitbouw haltes, aanleg busbanen, real time info enzovoort) extra geld nodig.

In het Fonds voor Stationsomgevingen wordt elk jaar geld gestort. Op dit moment zijn er projecten ter waarde van 100 miljoen euro gepland. Concreet gaat het in eerste instantie om de vernieuwing van stationsomgevingen in 25 gemeenten: Aarschot, Antwerpen-Luchtbal, Brecht, Kapellen, Lier, Aalst, Deinze, Dendermonde, Eeklo, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters, Geraardsbergen, Opwijk, Ronse, Diest, Vilvoorde, Landen, Tongeren, Diksmuide, Ieper, Lichtervelde, Oostende, Roeselare, Tielt en Veurne. Ondertussen zijn ook projecten voorzien in Mechelen, Lier, Kortrijk, Turnhout-Zuid, Genk, Sint-Truiden,

Waregem, Torhout, Ingelmunster, Izegem. Daarnaast kan met deze middelen ook geïnvesteerd worden in camerabeveiliging van de busstations.

3.3. Logistiek Vlaanderen

3.3.1. *Logistieke ketens versterken*

Van Vlaanderen de logistieke draaischijf van Europa maken is een doelstelling die de Vlaamse Regering zich vanaf de start stelde. De minister heeft – in samenwerking met het logistieke speelveld – in het voorbije jaar een structuur opgezet, waarbinnen die doelstelling gerealiseerd kan worden. De structuur van Flanders Logistics is gebouwd op vier logistieke pijlers: Flanders Land Logistics, Flanders Port Area, Flanders Air Transport Network en Flanders Inland Shipping Network.

Samenwerking tussen de private sector, de overheid en de kennisinstellingen, het gebruiken van de synergieën tussen de verschillende pijlers zijn belangrijke principes binnen Flanders Logistics. In het kader van Flanders Logistics is daarbij voor de logistieke consultants 373.000 euro extra ingeschreven (MBU MG016 7320).

Wanneer men de logistieke ketens in Vlaanderen wil versterken moet men de logistieke stromen rationaliseren. Minister Crevits denkt hierbij aan het inzetten van logistieke consultants om bedrijven te helpen hun transportstromen te herbekijken. De hoofdtaak van die logistieke consultants is sensibiliseren, faciliteren, motiveren, demonstreren en doorbreken van gewoontevorming. Concreet zal er in 2011 gewerkt worden aan het vastleggen van het profiel en takenpakket van deze logistieke consultants. Ook het werk dat de transportdeskundigen in samenwerking met de waterwegbeheerders realiseren past in dit kader.

Het Piek-project waarvan de resultaten in de zomer van 2011 verwacht worden, onderzoekt hoe stillere laad- en losoperaties in stedelijke omgevingen de hinder voor omwonenden kunnen beperken. Daarnaast is er in samenwerking met het beleidsdomein Leefmilieu een onderzoek naar het invoeren van milieuzones in steden en wordt bekeken hoe de fietskoeriers efficiënter kunnen worden ingezet binnen een stedelijke omgeving.

Comodaliteit noemt de minister een belangrijke factor bij het rationaliseren en verankeren van de logistieke ketens. Door bedrijven neutrale informatie te verschaffen over de verschillende transportmogelijkheden kunnen ze gestimuleerd worden hun goederenstromen co-modaal te maken.

De inspanningen op het vlak van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing door het Promotiebureau SSS en Promotie Binnenvaart Vlaanderen, waarvoor 1,5 miljoen euro opgenomen is op artikel MB 0 MG 0053300 zal opgedreven worden.

Wat betreft de ecocombi's en de LVZ's (langere en zwaardere vrachtwagencombinaties) zal minister Crevits een aantal voorstellen van proeftrajecten uitwerken, in overleg met de vrachtwagensector en de MORA. Om effectief van start te kunnen gaan, is er op federaal en Vlaams niveau nog wetgevend werk te verrichten.

Een ander vernieuwend project dat de minister ten zeerste ter harte wil nemen is het vrachtwagenroutenetwerk. Volgend jaar wil zij een proefproject 'pilotuitvoering op het terrein in het gebied ten westen van Roeselare begrensd door de N35 – N369-A19 en N32' starten. Bovendien wil zij een aantal regionale studies laten uitvoeren. Voor de regio Vlaamse Ardennen zal, vertrekkend van de kennis die er reeds opgebouwd werd met experimenten in de methodestudie, de eigenlijke studieopdracht voor een vrachtrou-

tenetwerk aangevat worden. In de provincie Limburg start eerst en vooral een gebiedsgerichte verkenning van het grensgebied (regio Maasland) met als doel de huidige versie van de vrachtroute voor dit grensgebied verder te verfijnen. Vervolgens wordt een proces van overleg en communicatie ingezet met betrokken actoren (AWV, gemeentes, provincie, SERR-Limburg, gebruikers enzovoort) om het gehele vrachtroutenetwerk Limburg uit te diepen. In de overige regio's in Vlaanderen worden overlegproces en studies voor een vrachtroutenetwerk gestart. De middelen zijn opgenomen op de begroting van het departement MOW (artikel MB 0 MF 0021211).

3.3.2. *Innovatie in de logistieke ketens*

Voor wat betreft innovatie in de transportinfrastructuur is de minister er zich van bewust dat de Vlaamse overheid als beheerder een belangrijke verantwoordelijkheid draagt. Verscheidene initiatieven worden genomen. Een van de projecten die op de agenda staan voor 2011 is een proefproject in het kader van INLANAV (Innovative Inland Navigation) dat het gebruik van kleine waterwegen moet stimuleren. Indien de Europese Commissie haar akkoord geeft voor een steunmaatregel voor het vervoer van pallets met de binnenvaart, kan dit ook als incentive worden gebruikt om ook in die niche de binnenvaart te introduceren.

3.3.3. *Promotie van Vlaanderen als logistieke regio*

Om Vlaanderen als logistieke regio te promoten is er Flanders Logistics. Om dat initiatief voldoende maatschappelijk draagvlak te geven zal er onder andere een meerjarencommunicatieplan worden ontwikkeld met informatieacties, draagvlakacties en imagoacties. Voorts wil de minister Vlaanderen ook promoten als logistieke regio in het buitenland. Hiervoor zal onder meer worden samengewerkt met FIT (Flanders Investment & Trade) en FITA (Flanders International Technical Agency). Voor deze initiatieven wordt een gedeelte voorzien van de middelen op artikel MB0 MC 0010100.

3.3.4. *'Samen Sterk'*

Flanders Logistics is zoals al gezegd, opgebouwd rond vier pijlers. Voor Flanders Land Logistics zijn onder andere de volgende acties afgesproken: de inzet van logistieke consultants, het gebruik van fietskoeriers stimuleren, onderzoek doen naar milieuzones, pilootprojecten met leveringen in de dagrand, een virtueel huis voor groene logistiek uitwerken, een label voor groene logistiek in het leven roepen en de logistieke hotspots opnemen in het nieuwe Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Voor Flanders Port Area zijn onder andere afgesproken: een tweede Vlaamse havendag organiseren in juni 2011, omwonenden actiever betrekken bij de havens, informatie verstrekken over havens en maritieme transport, best practices rond duurzaamheid uitwisselen en een benchmark van de dienstverlening in onze havens uitvoeren.

Voor Flanders Inland Shipping Network wil de minister onder meer: transportdeskundigen inzetten, binnenvaartvoorzieningen binnen de havens verder uitbouwen, werken aan innovatieve en duurzame concepten (palletvervoer, alleen varende bakken), kleine schepen moderniseren, personeel opleiden met de binnenvaartsimulator Lena en informatieavonden voor potentiële klanten organiseren.

Binnen Flanders Air Transport Network wordt, op basis van de opgelijste knelpunten, bekeken welke concrete acties genomen kunnen worden om de luchtvaart als volwaardige modus tot zijn recht te laten komen.

3.4. Beperking van de impact van het vervoer op mens en milieu

3.4.1. *Geluid*

In het kader van de Europese Richtlijn over de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai keurde de Vlaamse Regering op 23 juli 2010 de actieplannen ‘Wegverkeerslawaai fase 1’, ‘Spoorverkeerslawaai fase 1’ en ‘Omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport’ goed. Voor het wegverkeer worden ondertussen ook de kosten en baten van mogelijke bijkomende maatregelen bestudeerd.

Op basis van de resultaten van de kostenbatenstudie voor het wegverkeer zal het actieplan in 2011 voortgezet worden in samenwerking met LNE. Aan een versneld tempo worden op de meest belaste locaties geluidsschermen geplaatst en lawaaierige wegdekken heraangelegd. Waar mogelijk kiest men voor stille varianten in wegverharding. De al aanwezige kennis over geluidsvriendelijke wegdekken verder uitgediept. Deze maatregelen worden gefinancierd via artikel MDU MH 2107310.

3.4.2. *Lichtvervuiling*

Wat lichtvervuiling betreft, worden momenteel de lichten op de meeste snelwegen, behalve op de complexen, van middernacht tot zes uur gedoofd. Minister Crevits wil dit vanaf de zomer 2011 omdraaien: de lichten blijven gedoofd en wanneer nodig gaan ze aan, zoals op de verkeerswisselaars en bij werken. Zoals aangekondigd zal zij dit ook blijven opvolgen. De lichtpollutie wordt voorts beperkt door te kiezen voor betere verlichtingstechnieken.

3.4.3. *Masterplan Groen vervoer*

Door in eerste fase vooral in de steden in te zetten op milieuvriendelijke voertuigen opteert minister Crevits voluit voor groene mobiliteit.

De bussen van De Lijn moeten groener worden. Tegen begin volgend jaar zullen alle eigen voertuigen waarbij het technisch mogelijk is, uitgerust zijn met een roetfilter. In de Gentse regio komt er een experiment bij een beperkt aantal bussen met B30-biodiesel.

De minister wil eveneens een vergroening van de dienstvoertuigen van haar departement en agentschappen. Volgend jaar wordt er proef gereden met een aantal dienstvoertuigen met een alternatieve aandrijving zoals diesel-hybride of batterij-elektrisch. Het gebruik van elektrische en hybride voertuigen wordt gestimuleerd. De ontwikkeling van de oplaadtechnologie wordt op de voet gevolgd. De mogelijkheden van laadpalen op openbare plaatsen wordt onderzocht. Als de resultaten van een eerste proefproject op de autosnelwegparking Ruisbroek positief zijn, wordt de installatie van nieuwe oplaadpunten gestimuleerd.

3.4.4. *3E-convenant binnenvaart*

De 3E's (ecologisch, economisch en energiezuinig) zijn drie opmerkelijke troeven van de binnenvaart. In uitvoering van het 3E-convenant binnenvaart zal onder andere in 2011 een kwaliteitslabel voor de binnenvaart uitgewerkt worden.

3.5. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid

Het is de bedoeling van de Vlaamse Regering om eind 2012 over een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen te beschikken. De opdracht om tot een nieuw Mobiliteitsplan Vlaan-

deren te komen is (conform het Mobiliteitsdecreet) toevertrouwd aan de gewestelijke planningscommissie die multidisciplinair is samengesteld. Om het maatschappelijk draagvlak voor het nieuwe beleidsplan te verhogen werd een participatietraject uitgetekend met een publieksparticipatie van de ruime bevolking. Maar ook de strategische adviesraden (MORA, SARO en Mina-Raad) en de VVSG zullen nauw betrokken worden bij de opmaak van het plan.

Parallel aan de uitwerking van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werkt de gewestelijke planningscommissie ook aan een monitoringssysteem voor de uitvoering van het plan op basis van indicatoren. De uitbouw van een dergelijk monitoringssysteem gebeurt in samenwerking met de wetenschappelijke steunpunten.

3.6. Beheersovereenkomsten

De beheersovereenkomsten noemt de minister een belangrijk instrument om de efficiëntie van de agentschappen op te volgen. De nieuwe beheersovereenkomsten voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden in 2010 afgewerkt en gaan volgens planning in op 1 januari 2011. Ze zijn een vertaling van de beleidsprioriteiten uit haar beleidsnota, uit Vlaanderen in Actie en het Pact 2020.

3.7. Regelgeving vereenvoudigen: snellere realisatie infrastructuurwerken

De werkzaamheden van de commissies Berx en Sauwens hebben volgens de minister aangetoond dat het versnellen en vereenvoudigen van investeringen beter moet. De parlementaire Commissie voor de Versnelling van Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten, onder voorzitterschap van Vlaams volksvertegenwoordiger Johan Sauwens formuleerde een aantal belangrijke en nuttige aanbevelingen. De door de Vlaamse Regering aangestelde expertencommissie onder leiding van mevrouw Cathy Berx formuleerde op haar beurt eveneens een reeks waardevolle adviezen.

Die aanbevelingen en adviezen resulteerden in een visienota die op 15 oktober 2010 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd. Daarin wordt op een optimaler aanwenden van de mogelijkheden die de huidige regelgeving al biedt om sneller en beter investeringsprojecten te realiseren. Voorts geeft de minister toe dat, vooral voor projecten die een bestemmingswijziging behoeven, een optimalisatie van de regelgeving aangewezen is. Dat wil zij doen met een hertekend geïntegreerd en participatief proces met achtereenvolgens: een startbeslissing, een voortraject, een voorkeurbesluit, een projectuitwerking en een projectbeslissing.

Volgens minister Crevits zal het niet volstaan alleen de processen te hertekenen en de regelgeving aan te passen. Er moet een beter projectmanagement komen, waarbij gestreefd wordt naar een meer oplossingsgerichte inbreng van alle betrokkenen. Naast een projectleider kan ook een procesbegeleider worden ingeschakeld om de bij het project betrokken partners vlotter en sneller door de verschillende procedures te loodsen.

Inzake de onteigeningen kan de minister melden dat, dankzij een constructief overleg met de federale overheid, op korte termijn standaardbestekken beschikbaar zullen zijn om landmeters-experts in te schakelen ter ondersteuning van de Aankoopcomités.

3.8. Mobiliteit tegen de juiste prijs

3.8.1. Slimme kilometerheffing

De minister bevestigt dat de streefdatum voor de invoering van de ‘slimme kilometerheffing’ voor vrachtwagens 2013 is en blijft. De invoering van de kilometerheffing gebeurt in overleg met de andere Belgische gewesten. Afstemming met de Nederland is wenselijk maar, gelet op de recente ontwikkelingen in Nederland, niet noodzakelijk, aldus minister Crevits. Het tarief zal berekend worden op basis van afgelegde afstand en afhankelijk van tijdstip, locatie, rijrichting en voertuigkenmerken.

Vlaanderen, tezamen met de andere gewesten, heeft ook het Belgische voorzitterschap van de EU-Raad ondersteund bij de agendering en bespreking van een mogelijke herziening van de Eurovignetrichtlijn. Op 15 oktober 2010 hebben de ministers van Transport van de Europese Unie overeenstemming bereikt. De herziening zal de lidstaten de mogelijkheid geven zware vrachtwagens boven 3,5 ton te belasten voor externe kosten. De hoogte van de heffing wordt afhankelijk van de voertuigklasse en emissie, de afgelegde afstand, het tijdstip en de locatie. Het Europese Parlement moet de herziening nog goedkeuren.

3.8.2. Verkeersbelasting

Vanaf 1 januari 2011 zal de inning van de verkeersbelasting, de belasting op inverkeerstelling en het Eurovignet in eigen Vlaams beheer gebeuren. De drie minister-presidenten hebben afgesproken dat er voor het einde van het jaar een globaal akkoord moet zijn rond de hervorming van de verkeersfiscaliteit. Dat akkoord moet drie onderdelen bevatten, waarover de minister-presidenten in hun respectieve regeringen de goedkeuring zullen vragen: een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton, een vignet voor personenwagens, en een erkenning van de specifieke situatie van Brussel als stadsgewest

Een aan het Steunpunt Goederenstromen gevraagde studie heeft tot doel na te gaan of er mogelijk schadelijke gevolgen zijn voor de Vlaamse havensector, als belangrijke motor van de Vlaamse economie en welvaartscreatie, de logistieke sector in zijn geheel en de industrie. Daartoe, zal het steunpunt het effect van de invoering van rekeningrijden analyseren op de kostprijs (en aansluitend ook de prijszetting) van de voor de Vlaamse havens belangrijke vervoerstromen van en naar het hinterland. Belangrijk is het effectieve gedrag van de beslissingsnemers in de logistieke keten op die kosten- en prijswijzigingen in te schatten.

Eerder dit jaar heeft ook het Steunpunt Begroting en Fiscaliteit een studie uitgevoerd. Die studie had volgens de minister echter een andere finaliteit had. Er werd ondermeer gewerkt op basis van enquêtes, waarbij er altijd een risico is van vertekening bij het antwoorden. Het gaat om het berekenen van het boekhoudkundig effect van het invoeren van rekeningrijden op de rendabiliteit. Minister Crevits is evenwel in hoofdzaak geïnteresseerd in de effectieve gedragswijziging bij het invoeren van rekeningrijden voor vrachtverkeer. Vervoer is dynamisch, beslissingsnemers kunnen en zullen ook inspelen op andere kostenelementen (zoals productiviteit, beladingsgraden enzovoort). Er werd gewerkt met een falingspredictiemodel; op zich interessant, maar met dit type onderzoek riskeert men discussie over de ‘houdbaarheid’ van de coëfficiënten.

Nederland heeft beslist om rekeningrijden niet in te voeren op dit ogenblik. Dat betekent niet dat het vervoer in Nederland goedkoper wordt. Nederlandse truckers, ook die van en naar de haven van Rotterdam, zullen hun Eurovignet moeten blijven betalen en bij gebruik van Vlaamse wegen de kilometerheffing. Ook dat zal in de aan het Steunpunt Goederenvervoer gevraagde studie worden meegenomen. Minister Crevits wijst erop

dat de zuivere doorvoer ook duurder zal worden. Maar daarvan had Vlaanderen tot nu toe weinig of geen inkomsten. Dat kan nu positief veranderen en de aantrekkingskracht van Vlaamse havens verbeteren. De minister vindt het jammer dat het huidige voorstel van rekeningrijden wordt beoordeeld op basis van partiële, dus onvolledige argumentatie. Daarom haar vraag aan het Steunpunt Goederenstromen om een volledig overzicht te geven. Vanzelfsprekend zal het steunpunt gebruik maken van alle beschikbare studies en wordt er gekeken naar alle beïnvloedende variabelen, waaronder de concurrentiekracht van havens en bedrijven.

3.9. Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem

3.9.1. *Werking mobiliteitsconvenants*

Het ontwerp van het evaluatieverslag van de Task Force Mobiliteitsconvenants geeft aan dat er een aantal tekortkomingen zijn in de onderlinge afstemming van het Mobiliteitsdecreet en het Decreet inzake de mobiliteitsconvenants. Eveneens zijn inhoudelijke en procedurele bijsturingen noodzakelijk. Minister Crevits wil daarom starten met het opbouwen van een nieuw verbeterd kader dat het mobiliteitsconvenant in zijn geheel efficiënter en eenvoudiger moet maken, zowel op het vlak van de randvoorwaarden voor financiering, de besluitvorming rond projecten als de administratieve procedures.

3.9.2. *Scheepvaartdecreet*

Het scheepvaartdecreet moet een transparant regelgevend kader leveren dat de binnenvaart zal ondersteunen. De voorbereidende besprekingen voor dit initiatief lopen intussen.

3.9.3. *Wegendecreet*

Met het Wegendecreet wil de minister een decretaal kader creëren voor bepaalde wegnormen en inrichtingsprincipes. De totstandkoming van dat decreet moet in overleg gebeuren met andere betrokken partijen (zowel intern als extern aan de Vlaamse overheid) en moet rekening houden met gelijklopende initiatieven als een eventueel Investeringsdecreet.

3.9.4. *Staatshervorming*

Minister Crevits wil de efficiëntie van het overheidsapparaat ook verhoogd zien door de bevoegdheden op een doordachte wijze toe te wijzen aan de verschillende bestuursniveaus. Zij verwijst hiervoor naar de lopende federale regeringsonderhandelingen en de initiatieven met betrekking tot Mobiliteit en Openbare Werken in het groenboek interne staatshervorming.

3.10. Mobiliteit en het verenigingsleven

Minister Crevits constateert dat iedereen verkeersveiligheid belangrijk vindt, maar toch zijn de meeste verenigingen niet direct bezig met verkeersveiligheid. Het middenveld is wel degelijk geïnteresseerd, alleen ontbreekt het hen vaak aan de op maat gesneden informatie. Op basis van de kennis verworven door de Verenigingen voor Verkeersveiligheid worden in 2010 ondersteunende maatregelen aangeboden, zoals een website met best practices. In 2011 zal nagegaan worden hoe we lokale initiatieven kunnen ondersteunen in het kader van verkeersveiligheidsprojecten.

3.11. Gelijke Kansen

In het Vlaamse gelijkekansenbeleid wordt sinds 2005 gewerkt met de opencoördinatiemethode (OCM) voor het integreren van een gelijkekansenperspectief in elk Vlaams bevoegdheidsdomein. Wat de bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken betreft, engageerde de minister zich om de operationele doelstellingen uit het door de Vlaamse Regering bepaalde doelstellingskader bepaald met betrekking tot de thema's gender, seksuele identiteit en fysieke toegankelijkheid uit te voeren.

Wat betreft de toegankelijkheids- en mobiliteitsnoden worden de operationele doelstellingen uit het opencoördinatiemethode geïncorporeerd in hoofdstuk 1.2. van de beleidsbrief.

De operationele doelstellingen rond evenwichtige participatie van mannen en vrouwen in zichtbare functies en het bevorderen van genuanceerde en niet-stereotyperende beeldvorming in communicatie-initiatieven vanuit het beleidsdomein vormen een continu aandachtspunt binnen de instellingen van het beleidsdomein.

Ook wordt meegewerkt aan het bepalen van een doelstellingskader voor de thema's handicap en toegankelijkheid van informatie.

4. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur

De infrastructuur beschouwt de minister als de 'hardware' van het mobiliteitssysteem. Tot hier besprak zij een reeks maatregelen om de 'software' van het mobiliteitsysteem te verbeteren. Die software kan echter maar een performant systeem opleveren als ook de hardware kwalitatief hoogstaand is. De hardware van het vervoersysteem verdeelt de minister onder in enerzijds de verschillende schakels van het vervoersnetwerk en anderzijds de zeehavens en luchthavens, die zij de economische poorten noemt. Een kwalitatief hoogstaande hardware moet tegelijkertijd volledig en goed onderhouden zijn.

4.1. De wegen

4.1.1. Onderhoud

Op 28 oktober 2010 heeft de minister in de commissie het laatste rapport van de Toestand van het Wegennet gepresenteerd². Zij meent op goede weg te zijn om de achterstand in het onderhoud op de autosnelwegen tegen 2015 weg te werken. Zo goed als de helft (47) van de autosnelwegen lag er in maart dit jaar, op het moment van de metingen, goed tot uitstekend bij. Dat is een fikse stijging ten opzichte van vorig jaar toen nog maar 39% er goed bij lag.

Tegelijk wordt door de administratie gewerkt aan een plan om de achterstand op de gewestwegen tegen 2020 weg te werken. Van de gewestwegen ligt maar een op de vijf er uitstekend bij. Een op de vijf gewestwegen heeft dringend onderhoud nodig en een op de drie moet binnen de drie jaar aangepakt worden. Minister Crevits wil graag overgaan naar cyclisch onderhoud. Men moet er dan ook eerst voor zorgen dat de wegen in goede conditie zijn, vooraleer men die cyclisch kan onderhouden.

² Gedachtewisseling over het veertiende rapport 'Toestand van het Wegennet'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Griet Smaers, *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 826.

Voor de winter 2010-2011 heeft zij een aanbesteding gehouden om twee asfaltcentrales open te houden in Vlaanderen zodat eventuele winterschade sneller kan hersteld worden. Dat bestek kadert in het 'Winter Actie Plan', waarvoor een protocol is gesloten met de betrokken partners. Het Agentschap Wegen en Verkeer staat in voor de uitvoering van infrastructuurwerken in het kader van het structureel onderhoud. De middelen hiervoor zijn vrijgemaakt binnen het Vlaams Infrastructuurfonds op artikel MDU MH210 7310, waar globaal 324,1 miljoen euro opgenomen is. Voor het gewoon onderhoud (maaien, vegen, kleine herstellingen) van de gewestwegen is 113,2 miljoen euro ingeschreven voor 2011.

4.1.2. *Missing links*

Bij het wegwerken van de missing links in het Vlaamse wegennet wordt prioriteit gegeven aan wegwerkzaamheden waarvoor de voorbereidingen al het verst gevorderd zijn. Tegen het einde van de regeerperiode zullen de werken voor het wegwerken van zes missing links aanbesteed of afgerond zijn. De zes missing links die expliciet in het regeerakkoord en in de beleidsnota zijn opgenomen, worden via een publiek-private samenwerking gerealiseerd. Voor heel wat van die projecten werd in 2010 belangrijke vooruitgang geboekt of zullen in 2011 belangrijke stappen worden gezet.

De minister geeft volgende opsomming van die zes missing links. De werken voor de aanleg van de verbindingsweg E19-luchthaven (noordelijke wegontsluiting Zaventem) worden voortgezet en in februari 2012 zal de infrastructuur naar verwachting beschikbaar zijn. In januari-februari 2011 wordt de bouwvergunning voor de Noord-Zuid-verbinding Kempen verwacht, zodat de aannemer in het voorjaar van 2011 van start kan gaan met de uitvoering van de werken. Het einde van de werken is gepland voor medio 2013. Na het bekomen van de bouwvergunning voor de zuidelijke tak van de R4 Gent en de contractsluiting zal de uitvoering van de werken in september 2011 starten. De projecten in Gent en Zwijnaarde zijn gepland van 2011 tot 2013. De projecten Eilandje en Merelbeke lopen van 2011 tot 2014.

Na de selectie van de kandidaten voor de omvorming van de A11 havenrandweg zuid naar Zeebrugge zullen in 2010 en 2011 de onderhandelingen gevoerd worden op basis van het DBFM-bestek. Gelijktijdig zullen ook de onteigeningen gerealiseerd worden. Voor de Noord-Zuidverbinding in Limburg zullen in 2010 en 2011 na de selectie van de kandidaten de onderhandeling gevoerd worden op basis van het DBFM-bestek. Gaandeweg zullen de eventuele bijkomende elementen uit het nog vast te leggen GRUP en de lopende project-MER meegenomen worden. Ook de onteigeningen worden voortgezet. In 2011 wordt de procedure voor de project-MER voor de Omleiding van Ronse (N60) gestart. Parallel hiermee zal het referentieontwerp met DBM-bestek worden opgesteld. Daarnaast zullen de startnota, projectnota en verkeerskundige studies uitgevoerd worden.

Voor 2011 dienen nog geen beschikbaarheidsvergoedingen te worden vrijgemaakt. Er komt eventueel een kapitaalsverhoging bij de NV VIA-Invest als dat nodig is voor het te verwachten investeringspakket.

4.1.3. *Uitbreiding en onderhoud wegennet met de reguliere begroting*

Met de reguliere begroting van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt voortgewerkt aan andere missing links. De geplande activiteiten worden in de beleidsbrief toegelicht en staan opgenomen in de indicatieve investeringsprogramma's die aan de commissie zijn overgezonden. Het gaat om de verkeerswisselaar Lummen, de N31 Brugge-Zeebrugge, de A12 Boom-Brussel, het noordelijke deel van de R0, de omvorming van de A8 in Halle tot autosnelweg, de N49 Westkapelle-Zelzate, een vierde rijstrook op de E40 Brussel-Leuven,

de R4-West, de A102, een onderzoek van een spitsstrook op de E40 richting Luik, en de A19 Ieper-Veurne.

Tevens wordt een nieuwe basisallocatie (MDU MH216 7310) aangemaakt voor de ondertunneling van de R11. Die ondertunneling is nodig om te maken dat de luchthaven van Antwerpen voldoet aan de nieuwe internationale veiligheidsnormen. Het project vormt meteen ook de eerste stap in de omvorming van de R11 zoals beslist in het kader van het Masterplan 2020. Hiervoor is 45 miljoen euro ingeschreven.

Voor wat betreft de vastleggingskredieten op het artikel (MDU MH210 7310) van het structureel onderhoud van de wegen en bijhorende investeringen om doelstellingen in het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen te halen, is er een terugname van acht miljoen euro eenmalige kredieten die toegekend werden bij de begrotingscontrole 2010. Bij de projectmatige invulling van de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan wordt gefocust op de projecten die als kritisch worden beschouwd voor de realisatie van deze doelstellingen. Dat betreft het gefaseerd aanpakken van de missing links en de capaciteitsuitbreidingen van het Vlaams gewestwegennet, de verdere consequente realisatie van het project ‘gevaarlijke punten’ met het FFEU, het realiseren van goed uitgebouwde fietsroutenetwerken (deels op basisallocatie MDU MH208 6351, fiets- en doortochtenbeleid waarvoor 49,9 miljoen euro opgenomen is), het herinrichten van doortochten (ook op basisallocatie MDU MH208 6351, fiets- en doortochtenbeleid), het beveiligen van de snelwegparkings en de parkings van nevenbedrijven in het kader van het bestrijden van de criminaliteit en het onveiligheidsgevoel bij de gebruikers, structureel onderhoud van de autosnelwegen, het uitvoeren van maatregelen om de geluidsoverlast te beperken, en het uitwerken van het dynamisch verkeersmanagement.

Binnen het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) wordt voor investeringen in wegen en structureel onderhoud van wegen op de begroting 2011 324,2 miljoen euro opgenomen. Samen met de middelen voor het project op de R11 brengt dit de investeringsmarge van het Agentschap Wegen en Verkeer op 369,2 miljoen euro, wat een serieuze stijging inhoudt ten opzichte van de aanvankelijk voor 2009 ingeschreven 283 miljoen euro. Voor de specifieke invulling van die middelen wordt verwezen naar voormelde indicatieve investeringsprogramma's.

Voor het gewoon onderhoud van de wegen (vegen, maaien, klein onderhoud enzovoort) is 113,2 miljoen euro ingeschreven voor 2011.

4.1.4. *Minder hinder*

De aandacht voor het beperken van hinder bij wegwerkzaamheden is de laatste jaren sterk toegenomen. Het Agentschap Wegen en Verkeer is een van de belangrijkste opdrachtgevers voor wegwerkzaamheden in Vlaanderen en levert ernstige inspanningen om de hinder bij wegenwerken zoveel mogelijk te beperken en hierdoor het draagvlak voor werken te vergroten.

De partners van het ‘Minderhinderprotocol’ komen driemaandelijks samen om alle belangrijke wegenwerken op autosnelwegen en primaire wegen te bespreken. Zo kan AWV op voorhand over de geplande werken op die wegen communiceren en geeft het de protocolpartners de mogelijkheid suggesties en verbetervoorstellen te doen voor de timing en de organisatie van de werken. Met het Agentschap Wegen en Verkeer bestaat de formele afspraak dat op autosnelwegen bijzondere inspanningen worden gedaan om de periode van hinder tot het strikte minimum te beperken, bijvoorbeeld door het werkregime van zeven dagen op zeven en vierentwintig uur rond in te voeren. Hiervan kan enkel afgeweken worden mits grondige motivatie.

De databank van het Coördinatiepunt Wegenwerken (CPW) bevat naast gegevens over werken van AWW ook informatie over werken op gemeentewegen. Door afspraken tussen de verschillende opdrachtgevers worden die werken beter op elkaar afgestemd. Zo kon al de hinder bij 250 tot 300 wegenwerken worden beperkt. Op dit ogenblik werkt het Coördinatiepunt Wegenwerken constructief samen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) en de Vlaamse Raad voor Nutsbedrijven (VRN) om een extra databank te construeren waarin alle mogelijke informatie over het openbaar domein kan worden opgenomen, het zogenaamde ‘Generiek Informatie Platform Openbaar Domein’ (GIPOD). Hierdoor is een koppeling mogelijk met systemen als het ‘Kabel en Leiding Informatie Portaal’ (KLIP) waardoor opdrachtgevers gemakkelijker een link kunnen leggen tussen hun eigen systeem en het CPW. Met de komst van dit bredere GIPOD worden alle partners in de toekomst aangespoord de data in te geven. Hierdoor is de coördinatie van alle werken op het openbaar domein (niet enkel wegwerkzaamheden) mogelijk.

4.1.5. De toeristische functie van de wegen verbeteren

In 2010 werd de aanbesteding gehouden voor het ontwerp van de beeldvlakken van de toeristische borden op autosnelwegen. In 2011 zullen die ontwerpen uitgewerkt worden en verschijnen de nieuwe borden op het terrein.

4.2. Fiets- en voetpaden

4.2.1. Meer en betere fietspaden

Minister Crevits wil meer fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) als uitgangspunt. Door de krachten te bundelen en procedures te optimaliseren wordt de volgende jaren een extra inspanning geleverd om het BFF verder te realiseren, in samenwerking met de provincies en de lokale besturen.

Het Fietsteam verenigt de Vlaamse overheidsdiensten die investeren in fietspaden. Dat Fietsteam bereidt een meerjareninvesteringsprogramma voor de periode 2011-2014 voor. Dat programma voorziet in investeringen en subsidies voor fietspaden die samen jaarlijks een bedrag van gemiddeld honderd miljoen euro vertegenwoordigen. Het Fietsteam bekijkt hoe de middelen het meest efficiënt kunnen worden aangewend en doet een voorstel voor de verdeling van de middelen uit de virtuele ‘Fietspot’. Die Fietspot bestaat uit de som van de middelen voor fietsinvesteringen waarover de Vlaamse entiteiten beschikken (dus exclusief de middelen van provincies en gemeenten voor de uitbouw van het BFF). De financiële middelen van de Fietspot zijn dus verspreid over diverse budgetten (basisallocaties): bij AWW middelen voor fietspaden en onderhoud fietspaden (basisallocatie MDU MH 2107310 en FFEU), subsidies aanleg fietsinfrastructuur volgens de modules 13 (en 12), 4 en 10, het Fietsfonds (MDU MH 2086351), en EFRO-cofinanciering (MBU MC 0116321). Ook middelen voor investeringen langs waterwegen (begroting De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal) en investeringen bij De Lijn (van de investeringsdotatie van De Lijn) steken in de Fietspot.

De fietstoets is reeds geruime tijd ingevoerd bij de werkzaamheden van AWW. Om geen bijkomende planlast te creëren werd ervoor geopteerd om de fietstoets als ‘denkreflex’ op te nemen. De fietsmodules (11, 12 en 13) die in het kader van het convenantenbeleid kunnen worden afgesloten, volgen de globale wijzigingen en worden verbeterd, zowel procedureel als wat de subsidieregeling zelf betreft. Jaagpaden vormen vaak aantrekkelijke, snelle en veilige fietsroutes. Zonder afbreuk te willen doen aan de primaire functie van de jaagpaden als exploitatieweg voor het gebruik van en het toezicht op de bevaarbare

waterwegen, worden jaagpaden ook aangewend voor fietsverkeer. Missing links worden opgelost en het structureel onderhoud van jaagpaden moet de veiligheid en het comfort verbeteren.

Om de kwaliteit van bestaande fietspaden te verhogen, worden in 2011 vijf meetfietsen op pad gestuurd. In het kader van een proefproject worden alle fietspaden in vijftien gemeenten gescreend. Op basis daarvan zal een database ontwikkeld worden met richtlijnen voor latere gebruikers (onder leer van de lokale overheden). Mogelijks zal bijkomend AWW in 2011 over de fietspadprofilometer kunnen beschikken. Hiermee wordt het comfort van de fietspaden gemeten.

In 2010 werd een nieuwe versie van het Standaardbestek 250 voor de wegenbouw opge maakt. Hierin werden vlakheideisen opgenomen voor fietspaden, zowel voor beton- en asfaltverhardingen als voor bestratingen met betonstraatstenen. De aandacht voor de netheid van fietspaden moet gehandhaafd blijven. De acties ‘op een proper fietspad terug naar school’ en ‘de lenteschoonmaak’ worden jaarlijks ingepland in het onderhoud van de fietspaden. De minister laat zoeken naar optimale oplossingen om fietspaden sneeuwvrij te houden.

Op basis van een inventaris van missing links tussen Vlaamse en Brusselse functionele fietsroutes worden die missing links weggewerkt. De realisatie van enkele fietssnelwegen die de Vlaamse Rand met het centrum van Brussel verbinden en de verbindingen met de luchthaven genieten daarbij prioriteit.

Omdat de waterwegbeheerders zijn opgenomen in het Fietsteam gaat er ook meer aandacht naar investeringen in fietsroutes die eveneens belangrijk zijn voor het recreatieve fietsverkeer. Routes die zowel door functionele als recreatieve fietsers gebruikt worden krijgen bijzondere aandacht.

Het netwerk van Fietspunten bij Vlaamse treinstations neemt alsmaar uitbreiding. Ook het serviceaanbod wordt uitgebreid met onder andere deelfietsen. Er wordt onderzocht hoe de werking van die Fietspunten kan worden ondersteund. Voor de fietspunten werd in 2011 een afzonderlijke basisallocatie gecreëerd in de begroting, namelijk artikel MB 0 F 0103300 met een budget van 150.000 euro.

4.2.2. Uitbreiding openbaar vervoer

Dit jaar heeft de minister verschillende tram- en sneltramprojecten van de Mobiliteitsvisie 2020 onderzocht op hun meerwaarde en haalbaarheid. Zo hebben is er een shortlist opgesteld met de prioritaire projecten voor deze legislatuur, die zijn opgenomen op pagina 74 en volgende van de beleidsbrief. De lopende studies, aanbestedingsprocedures en opgestarte werken worden volgend jaar voortgezet.

Er komen initiatieven in 2011 om de voorstadsnetten van Antwerpen, Gent en Leuven te versterken en een snelle uitrol van het GEN rond Brussel blijft een doelstelling.

Het snelbussennetwerk is een ander niet onbelangrijke schakel in het openbaar vervoersnetwerk. Minister Crevits wil het concept van de snelbus verfijnen. Zij vraagt zich onder andere af hoe de snelbus in het openbaarvervoersnetwerk past, welke snelheid is vereist, welke comforteisen (potentiële) klanten hebben, en welke doelgroep beoogd wordt met de snelbussen.

Stations zijn vaak knooppunten van het openbaar vervoersnetwerk, aldus de minister. Zij laat onderzoeken hoe en in welke mate lokale stations en stopplaatsen binnen de voorstelbare vervoernetwerken van Brussel, Antwerpen en Gent kunnen worden uitgebreid of

opnieuw in gebruik genomen. Die locaties hebben immers vaak nog een groot potentieel. Daarnaast komen er inspanningen voor de multimodale bereikbaarheid van stations en stopplaatsen in het buitengebied.

Cambio blijft groeien in Vlaanderen, stelt minister Crevits vast. Nu probeert men naast individuele klanten eveneens bedrijven aan te trekken. Ook het carpoolen blijft de minister stimuleren door de inschrijving voor Vlaamse bedrijven op de Carpooldatabank gratis te houden.

Het spoor is voor minister Crevits de laatste maar ook een van de belangrijkste schakels in het openbaarvervoernet. Vanuit een eigen Vlaams spoorbeleid maakt de minister een lijst van prioritaire spoorprojecten. Bij de bespreking van de nieuwe langetermijninvesteringen van de NMBS is het de bedoeling de voor Vlaanderen prioritaire projecten erin te krijgen.

4.3. Het waterwegennetwerk

Hoewel het Vlaamse waterwegennet behoorlijk is uitgebreid, is er volgens de minister door de groeiende belangstelling voor het vervoer te water behoefte aan een aantal infrastructurale ingrepen. Het infrastructuurmasterplan van de Vlaamse waterwegbeheerders vormt het uitgangspunt voor de investeringen tijdens deze legislatuur. De ambitie van het masterplan is in de toekomst te beschikken over een netwerk dat in staat is om het groeiende goederenvervoer over de waterweg op een vlotte en veilig wijze te verwerken. Bijzonder aandacht gaat in het masterplan naar het wegwerken van de missing links en bottlenecks in het Vlaamse waterwegennet.

Enerzijds gaat het om het realiseren van een aantal projecten waarvoor de beslissing tot uitvoering in het verleden al werd genomen. In het bijzonder zullen het project Seine-Schelde en de modernisering en verhoging van de bruggen over het Albertkanaal aangepakt worden. Voorts worden ook de modernisering van het Zeekanaal Brussel-Schelde en de verhoging van de spoorwegbrug over de Beneden-Nete aangepakt. Voor een aantal andere projecten zullen onderzoeken bepalend zijn voor de beleidsbeslissing. Dat is het geval voor het project Seine-Schelde West, de verruiming van de sluiscapaciteit op het Albertkanaal, de bouw van nieuwe sluizen op de Bovenschelde, de opwaardering van de Dender en van het kanaal Bocholt-Herentals en de modernisering van het kanaal Brussel-Charleroi. Voor al die projecten zijn de voorbereidende studies aan de gang en zullen op basis van de resultaten hiervan ten gepaste tijde knopen worden doorgehakt.

NV De Scheepvaart en NV W&Z ontvangen in dit kader een investeringsdotatie van 48 miljoen euro. Voor het project Seine-Schelde wordt daarnaast nog in een bedrag van 23,5 miljoen euro voorzien. Voor het beheersen van de waterkwantiteit (Sigmaplan) wordt 39,9 miljoen ingeschreven. Voor deze werken werd bij de opmaak van de begroting 2011 in zes miljoen euro extra voorzien. Ten slotte wordt er 1,4 miljoen euro vrijgemaakt in het kader van de multifunctionaliteit van de waterweg.

Naast nieuwe infrastructuur acht de minister ook een goed onderhoud van het bestaande netwerk belangrijk. De waterwegbeheerders plannen in 2011 zowel een aantal lokale baggerwerken als structurele onderhoudsbaggerwerken zoals op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten om beperkingen van de diepgang te vermijden. Voor baggerwerken en buitengewoon onderhoud wordt in 33,5 miljoen euro voorzien op de begroting van beide agentschappen.

Voor het onderhoud van oevers, kaaimeuren, sluizen, bruggen en duikers voorzien de waterwegbeheerders ook in 2011 in hun investeringsprogramma's in aanzienlijke bedragen om de bedrijfszekerheid en stabiliteit van de infrastructuur te verzekeren.

Kaaimuren noemt de minister de op- en afritten van de waterweg die het mogelijk maken om goederen te laden en te lossen. De aanleg ervan vergt evenwel belangrijke investeringen die voor bedrijven een drempel vormen om van de waterweg gebruik te maken. Sinds 1998 beschikt de Vlaamse overheid met goedkeuring van de Europese Commissie over het instrument van de pps-regeling voor de bouw van kaaimuren. De basisprincipes zijn na al die jaren onveranderd: tachtig percent financiering Vlaamse overheid en twintig percent financiering door de privé-partner in combinatie met een overslaggarantie over de waterweg. Meer dan 150 projecten werden sinds 1998 goedgekeurd en nog altijd blijft de interesse. In 2010 nam minister Crevits daarom het initiatief om de verlenging van de steunmaatregel bij de Europese Commissie aan te melden zodat de pps-regeling ook na 2010 verder kan aangebonden worden aan potentiële klanten. Voor kaaimuren en overslagpunten wordt 7,9 miljoen vrijgemaakt.

4.4. Veilige infrastructuur

4.4.1. *Wegwerken gevaarlijke punten*

Sinds december 2008 is er een nieuwe beperkte overeenkomst tussen AWV en de tijdelijke vennootschap TV 3V. TV 3V zal de lopende projecten behandelen tot het einde van de fase waarin ze zich bevinden (bijvoorbeeld fase ontwerp). Vervolgens zal het Agentschap Wegen en Verkeer de projecten overnemen. Minder dan twintig percent van die punten en zones dient op dit moment nog aanbesteed te worden. Het FFEU zal, zoals ook afgesproken in het regeerakkoord, de verdere afwerking van dit project financieren.

Tegen eind 2010 zal 95% van de definitieve ontwerpen goedgekeurd zijn, 90% van de projecten zullen aanbesteed zijn en 65% van de projecten volledig uitgevoerd. Van zodra voldoende cijfergegevens beschikbaar zijn, zal het steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, spoor personenmobiliteit, een evaluatie maken van het programma gevaarlijke punten.

4.4.2. *Nieuwe gevaarlijke punten opsporen*

Op basis van ongevallencijfers die ter beschikking gesteld worden door ADSEI (Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie) worden de gevaarlijke punten geïdentificeerd. Die ongevalgegevens worden jaarlijks gekoppeld aan de hectometerpunten van de gewestwegen. De meest recente ontvangen en gelokaliseerde cijfers dateren van 2007. De recentste ongevalgegevens van de lokale politiezones zullen bijkomend gebruikt worden.

Op basis van deze gegevens en de verwerking via een objectieve behoefteanalyse, kan men nieuwe gevaarlijke punten ontdekken. De objectieve analyse gebeurt aan de hand van de ongevalgegevens over een periode van drie jaar, waarbij rekening wordt gehouden met het aantal dodelijke slachtoffers, het aantal zwaargewonden en het aantal lichtgewonden. De nieuwe projecten worden dan in het jaarlijkse investeringsprogramma opgenomen.

4.4.3. *Tunnelrichtlijn*

In 2010 werd gestart met de uitwerking van as-built-plannen en veiligheidsdossiers van de Tijsmanstunnel en de drie TERN-tunnels (Kennedy-, Craeybeckx- en Vierarmentunnel). De veiligheidsanalyses in het kader van het tunnelbeheer worden in de volgende jaren ook voor de andere tunnels verder gezet. Dit alles kadert in de uitbouw van het ‘Vlaams Tunnelcentrum’.

4.5. De economische poorten versterken

4.5.1. *Multimodale terminals en hotspots ontwikkelen*

Door de nood aan opslag- en overslagcapaciteit voor containers en andere goederen is een doordachte uitbouw van het netwerk van inland-containerterminals en regionale overslagcentra noodzakelijk. Ook worden samenwerkingsverbanden tussen de verschillende terminals aangemoedigd. In 2011 zal bovendien bekeken worden hoe de logistieke hotspots – die gekend zijn onder de noemer extended gateways – kunnen verankerd worden in het nieuwe Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RVS).

4.5.2. *Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid*

De maritieme toegankelijkheid versterken gebeurt vanuit verschillende perspectieven, meldt minister Crevits. Een uitgangspunt is de toegankelijkheid van maatgevende schepen; een van de projecten hier is de Scheldeverdieping. Een andere doelstelling is de ont-dubbeling van de maritieme toegang; de minister heeft het dan over de SHIP-projecten waarvan tegen eind 2011 de project-MER zou moeten afgerond zijn: de sluis in Terneuzen waarvoor momenteel de onderhandelingen volop lopende zijn en de tweede sluis in de Waaslandhaven waarvoor in 2011 een dochteronderneming onder de nv Vlaamse Zeehavens opgericht wordt om in uitvoering te kunnen gaan.

Ook moet er voldoende geïnvesteerd te worden in het onderhoud van de maritieme toegang, aldus de minister. De problematiek van de baggerspecie komt hier aan bod. In 2011 zal bijvoorbeeld het project Amoras gestart en in gebruik genomen worden. Om de recurrente onderhoudsbaggerwerken als gevolg van de verdieping van de Schelde en de exploitatie van het slibverwerkingsproject Amoras te financieren, wordt voor 2011 15 miljoen euro extra overgeheveld van het VIF (MBU MG003 3122). Het aandeel op die basisallocatie voor de bouw van Amoras wordt vanaf 2011 aangewend op het onderhoudsartikel MB0 MG003 1410 van de algemene uitgavenbegroting, voor de terugbetaling van de pre-financiering en de exploitatie van het Amoras-project.

In haar beleidsbrief vermeldt de minister hierbij ook het flankerend milieubeleid bij havenuitbouw. Zij denkt hierbij zowel aan de verbetering van de leefbaarheid van de woonomgeving als aan natuurcompensaties.

4.5.3. *Luchthavens*

Ook de luchthavens zijn voor minister Crevits belangrijke economische poorten. Gezien de sterk veranderende omgeving waarbinnen de luchtvaart opereert, acht zij het noodzakelijk dat de overheid een stabiel kader biedt, om een optimale exploitatieomgeving te creëren. De minister wil daartoe een geïntegreerd en overkoepelend luchtvaartbeleid voeren. Hierbij wil zij de belangen van zowel de luchthaven Zaventem als de regionale luchthavens verdedigen.

Wat betreft de regionale luchthavens blijft Vlaanderen investeren in de instandhouding van de basisinfrastructuur. Elke luchthaven focust op de niche waarin hij het meest concurrentieel is: Antwerpen de zakenluchtvaart, Oostende Brugge het vrachtvervoer en chartermaatschappijen, en Kortrijk-Wevelgem 'general aviation'. De onderhandelingen voor de selectie van een privé-partner zijn gestart. Momenteel worden de aanbiedingen van de kandidaten onderzocht. Het is de bedoeling om hierin ook in 2011 concrete stappen vooruit te zetten.

Om de regionale luchthavens alle kansen te geven zich te ontwikkelen, wordt de beheers-hervorming van de luchthavens Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem doorgevoerd. De minister is ervan overtuigd dat de samenwerking tussen de publieke LOM en de private LEM de ontwikkeling van de regionale luchthavens ten goede zal komen. Voor de kapitalisering in het kader van de luchthavens wordt in 2011 een bedrag van 22 miljoen euro ingeschreven op artikel MB 0 MD 0118141. In afwachting van de totstandkoming van de nieuwe beheersvormen blijven de respectievelijke dotaties aan de luchthavens behouden.

Voor de luchthaven van Zaventem en de volledige luchthavenregio moet er een evenwicht nagestreefd worden tussen werk, leefomgeving en veiligheid. Zo wordt het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling (START) voor de luchthaven van Zaventem voortgezet. Om een stabiel en rechtszeker kader voor de luchthavenexploitatie te creëren, zal de minister afspraken met de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastleggen in een samenwerkingsakkoord.

5. Openbare werken meer dan mobiliteit

5.1. Kustbeheer

5.1.1. Multifunctionaliteit van de kust

Het multifunctioneel karakter van de kust krijgt van de minister speciale aandacht. Bij het uitvoeren van werken en het beheer van het patrimonium worden steeds inspanningen geleverd om de verschillende functies te combineren. Minister Crevits verwijst hier bijvoorbeeld naar de lopende en geplande zeedijkrenovaties (Middelkerke, Nieuwpoort, De Haan-Wenduine).

5.1.2. Veiligheid tegen overstromingen

Het beschermen van de kust tegen overstromingen blijft een van de grote prioriteiten van de minister. Drie projecten staan op stapel: het geïntegreerd kustveiligheidsplan (waarvoor in 2011 een Masterplan Kustveiligheid zal ingediend worden bij de Vlaamse Regering), het openbarewerkenplan (OW) Oostende, en het Zwinproject (waarvoor de minister hoopt in 2011 de gronden voor de Zwindijk te kunnen aankopen). De minister werd daarvoor (kustverdediging) twee miljoen euro extra beleidskrediet toegekend uit de algemene mid-delen (MCU MI106 7320).

5.1.3. Vlaamse Baaien

Het project Vlaamse Baaien betreft de uitwerking van een langetermijnvisie voor kust-beheer en -ontwikkeling waarvan de invulling in eerste instantie nauw samenhangt met de doelstellingen van het beleidsdomein MOW. Het project vertrekt van volgende vragen. Hoe kunnen we omgaan met de verandering van het klimaat tot 2100? Hoe kan de natuur opnieuw meer ruimte krijgen? Hoe kan de kustzone in de toekomst aantrekkelijker gemaakt worden voor toeristen en bewoners? Hoe moeten we omgaan met de ontwikke-lingen van de jachthavens van Nieuwpoort en Blankenberge en de havens van Oostende en Zeebrugge? Het project wordt gefaseerd aangepakt. Pakket 1 – het geïntegreerd kust-veiligheidsplan – is het basispakket. Pakket 2 omvat de opstelling van een masterplan en pakket 3 is een innovatief onderzoekstraject om de haalbaarheid van de overige projecten in beeld te brengen. Een samenwerkingsverband Ecorise dient op korte termijn concreet vorm te krijgen.

5.2. Integraal waterbeleid

Verskillende diensten van het beleidsdomein MOW vervullen hun rol binnen het integraal waterbeleid door hun vertegenwoordiging in de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) en door het toepassen van de principes van geïntegreerd waterbeleid bij het beheer van de waterwegen. In 2011 zal men, met het oog op de vereenvoudiging en de afstemming van de regelgeving, de wijzigingen van het Decreet inzake integraal waterbeleid voorbereiden.

In 2011 zal ook het plan van aanpak voor de uitwerking van overstromingsrisicobeheerplannen worden gefinaliseerd. Tegen eind 2011 zullen de overstromingsgevaarkaarten en overstromingsrisicokaarten gemaakt zijn. De watersnood van de voorbije herfst heeft het belang aangetoond van dergelijke kaarten en extra investeringen in waterbeheersing.

5.3. Beheersen waterkwantiteit

Het beheersen van het waterpeil noemt de minister cruciaal voor de scheepvaart, maar ook voor het verzekeren van de veiligheid van de bevolking en de bescherming van bedrijven en landbouw- en natuurgebied tegen ongewenste overstromingen. Daarom komen er projecten zoals de bouw van de nieuwe stuw in Kerkhove (Bovenschede), werken te Hochter Bampd en Herbricht (Grensmaas) enzovoort. Er wordt daarbij prioritair werk gemaakt van het lopende studietraject voor de stuwen op de Dender; de realisatie wordt zo spoedig mogelijk opgenomen in de meerjarenplanning.

Waterbeheersing betekent ook dat bij een tekort aan water een aangepast beheer kan gevoerd worden (bijvoorbeeld het sluisencomplex Ham). Het stimuleren van rationeel watergebruik past eveneens binnen het kader van waterbeheer.

De verdere uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 en het geactualiseerd Sigmaplan is gepland voor 2011. W&Z krijgt 6,3 miljoen euro extra voor het Sigmaplan (MB0 MG012 6141). Die broodnodige middelen worden vrijgemaakt door interne herschikkingen, aldus de minister. Om de schade te beperken in periodes van dreigende wateroverlast worden het monitoringsysteem, de voorspellings- en verwittigingssystemen meer uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de kust als voor de waterwegen. Die systemen zijn evenzeer belangrijk in droge periodes met lage waterstanden. In 2011 start een portaalsite voor crisiscommunicatie van de CIW. De informatie over bevaarbare en niet bevaarbare waterlopen wordt er gecentraliseerd.

5.4. Multifunctionaliteit

Bij de aanleg en het beheer van infrastructuur streeft de minister ernaar om op een evenwichtige en duurzame manier met alle functies rekening te houden. Zo verwijst zij voor de milieugeïntegreerde functie naar het bekijken van de waterwegen en de Noordzee als bron voor hernieuwbare energie (sluisencomplex Alberkanaal, windmolens in de Noordzee, onderzoek in het kader van de Vlaamse Baaien). Er is aandacht voor het inpassen in de omgeving, waarbij rekening wordt gehouden met het landschap. Bijvoorbeeld wordt NTMB (natuurtechnische milieubouw) toegepast in het Sigmaplan. Er wordt rekening gehouden met vismigratieknelpunten bij kunstwerken. Er worden zoveel mogelijk alternatieve bestrijdingsmethodes aangewend in plaats van chemische bestrijdingsmiddelen. Er men neemt ontsnipperingsmaatregelen. Ook bij infrastructuurwerken in meer stedelijke omgevingen schenken de waterwegbeheerders aandacht aan het vrijwaren van het landschap en/of het integreren van de waterweginfrastructuur. De heraanleg van het Plaisanceplein aan het kanaal Leuven-Dijle in Mechelen en de ontwerpstudies voor de vernieuwing van de Scheldekaaien in Antwerpen zijn hiervan een mooi voorbeeld.

Goede infrastructuur is ook infrastructuur met een hoge architecturale waarde, aldus de minister. Daarom wordt de samenwerking met het team van de Vlaamse Bouwmeester voortgezet. Het team wordt in een zo vroeg mogelijke stadium betrokken om tijdig samenwerkingsmogelijkheden op te sporen. Bij de bouw van nieuwe bruggen over de E40 en het Albertkanaal zal bijzondere aandacht gaan naar de architecturale kwaliteiten. Ook bij de bouw van de kustverdediging en nieuwe kunstwerken op de waterwegen wordt gelet op de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit. De minister wil met nieuwe infrastructuur geen littekens maar landmarks creëren. De hervestiging van de Ostend Sailing en Racing Club op de oosteroever van de haven van Oostende is een ander voorbeeld van haar streven naar architecturale kwaliteit.

Bij dat alles wordt evenmin het toeristisch potentieel van de kust en de waterweg wordt uit het oog verloren. Zo wordt de website www.kustweerbericht.be verfiijnd en wordt het Beleidsplan Waterrecreatie en –toerisme uitgevoerd.

II. BESPREKING

1. De kwaliteit van de beleidsbrief

De heer *Jan Peumans* is niet tevreden over de inhoudelijke afstemming tussen de beleidsbrief en de toelichting per programma voor het beleidsdomein M (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 13/2-M). Hij vraagt een evaluatie, om het in de toekomst beter te doen.

De heer *Dirk de Kort* noemt de beleidsbrief een eerste voortgangsrapportage van de beleidsnota die vorig jaar is besproken en die zelf de concretisering was van de afspraken gemaakt in het regeerakkoord. Hij feliciteert de minister met de goed opgestelde beleidsbrief. Door de gedetailleerde en uitvoerige informatie die hij levert, beantwoordt de beleidsbrief nu al aan heel wat potentiële vragen van Vlaamse volksvertegenwoordigers. Daarbij blijkt eens te meer dat de samenvoeging van Mobiliteit en Openbare Werken bijzonder nuttig is geweest.

Mevrouw *Tine Eerlingen* feliciteert de minister met haar zeer gedetailleerde beleidsbrief maar betreurt het dat de band met de begroting soms moeilijk te vinden is.

De heer *Sas van Rouveroy* noemt de beleidsbrief heel interessant en helder geschreven. Hij is toch van oordeel dat slechts de helft van de beleidsbrief gekoppeld is aan de begroting. De heer *Jan Peumans*, voorzitter, herinnert eraan dat hij daarover heel tijdig afspraken had gemaakt met de minister-president. Maar hij heeft de indruk dat de minister-president de desiderata van het Vlaams Parlement slecht heeft overgebracht aan de ministers van zijn regering. Volgend jaar zal de heer Peumans als parlementsvoorzitter alle Vlaamse ministers rechtstreeks aanschrijven.

2. De Lijn

2.1. Kostendekkingsgraad openbaar vervoer

Mevrouw *Annick De Ridder* herinnert aan de kritiek van haar fractie op het beleid met betrekking tot De Lijn zoals dat in het verleden werd uitgetekend: een combinatie van basismobiliteit met gratis vervoer legde een zware hypotheek op de begroting. Nochtans noemt zij de weerslag van dat beleid op het verplaatsingsgedrag verwaarloosbaar. Recent heeft het Planbureau zelfs voorspeld dat het aandeel van bus, tram en metro in het totaal

aantal afgelegde kilometers per reiziger in ons land nog zal dalen, van zes percent in 2005 tot vier percent in 2030. Het lid vraagt een bijzonder grote bijsturing om dat tij te keren.

De ambitie van de minister om de kostendekkingsgraad bij De Lijn te verhogen, lijkt mevrouw De Ridder moeilijk. De minister verklaart immers tegelijk niet te willen raken aan de tarieven boven de indexering en evenmin aan de dienstverlening. Hoe wil de minister dan concreet die kostendekkingsgraad verhogen? Met rationalisering kan de minister onmogelijk dat doel bereiken. Het is ook niet duidelijk hoe kostendekkend De Lijn moet worden. Het lid wil concrete doelstellingen van de minister.

Mevrouw De Ridder heeft uit de internationale benchmark met betrekking tot De Lijn geleerd dat in Vlaanderen elke sturing op kostendekkingsgraad ontbreekt. Het beleid van De Lijn is louter gebaseerd op aanbod en prijszetting; in andere regio's kijkt men meer naar de effecten van tarieven op de vraag. Er is nood aan een onderzoek naar het effect van prijs op de vraag; dat aspect ontbreekt in de beleidsbrief.

Ook mevrouw *Tine Eerlingen* hecht veel belang aan de kostenefficiëntie van het openbaar vervoer. Hoe zal de hogere kostendekkingsgraad worden gehaald? Zal men onderbezette lijndiensten durven uitschakelen en vervangen door belbussen en zelfs taxi's? Maar ook in de algemene diensten van De Lijn moeten efficiëntiewinsten kunnen worden gemaakt. Hoe zal men dat concreet aanpakken?

Over de kostendekkingsgraad van De Lijn wil mevrouw *Karin Brouwers* van de minister horen hoe zij die wil vergroten. Zijn de voorgenomen maatregelen daartoe voldoende? Zij kijkt daarom belangstellend uit naar de studie over de prijselasticiteit.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat de hogere kostendekkingsgraad zal opgenomen worden in de beheersovereenkomst. Zij wenst nogmaals te benadrukken dat zij gebonden is aan de randvoorwaarde in het regeerakkoord waardoor de stijging van de kostendekkingsgraad in procent beperkt zal zijn³. Gezien deze beperkende randvoorwaarde uit het regeerakkoord kan aan de kostendekkingsgraad alleen gewerkt worden op basis van efficiëntieverhoging.

De directeur-generaal van De Lijn heeft tijdens de gedachtewisseling over de evaluatie van de beheersovereenkomst in de commissie⁴ ook gesteld dat hij vanuit het management absoluut de verantwoordelijkheid wil opnemen voor het kostenmanagement. In de beheersovereenkomst zullen dan ook de nodige operationele doelstellingen betreffende de gewenste efficiëntieverhoging opgenomen worden, zodat dit kan opgevolgd worden. Bovendien heeft het parlement aan de minister met een resolutie⁵ de opdracht gegeven om de nodige doelstellingen en indicatoren op te nemen in de beheersovereenkomst. De minister somt de relevante elementen uit de resolutie nog eens op:

- Ten eerste in te zetten op innovatieve systemen en de efficiëntie van het vervoerssysteem, om de doorstroming te verbeteren en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verhogen. Op die manier kunnen ook kostenbesparingen gerealiseerd worden (punt 3 van de resolutie);

³ Verklaring van de Vlaamse Regering met regeerakkoord, *Parl. St.* VI. Parl. 2009, nr. 31/1, p. 50: “We bereiken een hogere kostendekkingsgraad zonder in te boeten op comfort en dienstverlening. De Lijn zal daarvoor onder meer maatregelen nemen die op efficiëntieverhoging gericht zijn.”

⁴ Gedachtewisseling over de evaluatie van de beheersovereenkomst van De Lijn. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de dames Annick De Ridder en Karin Brouwers, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 626.

⁵ Voorstel van resolutie van mevrouw Karin Brouwers, de heren Jan Roegiers, Jan Peumans, Dirk de Kort en Bart Martens en de dames Sophie De Wit en Griet Smaers betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 582/7.

- Ten tweede dienen er maatregelen genomen te worden die enerzijds de ‘lege kilometers’ van en naar de stelplaats tot een minimum beperken en anderzijds de bedoeling hebben de bezettingsgraad op te trekken met als doel ‘lege bussen’ te vermijden (punt 4 van de resolutie).
- Ten derde: rekening houdende met de budgettaire beperkingen, een kostenbeheersing te realiseren, en een pad inzake verhoging van de kostendeckingsgraad uit te tekenen zonder erbij in te boeten aan comfort en dienstverlening (punt 6 van de resolutie).
- Ten vierde: te streven naar de inzet van het meest efficiënte openbaarvervoermiddel. Waar mogelijk worden belbussen ingezet op structureel onderbezette lijnen en structureel onderbezette belbussen vervangen door taxi’s; (punt 8 van de resolutie)
- Ten vijfde: de noodzakelijke beheersgegevens (zoals beladen kilometers, onbeladen kilometers, percentage stationnement, percentage dienstactiviteiten op het voertuig, percentage dienstactiviteiten niet op het voertuig, commerciële snelheid en stiptheid) structureel in kaart te brengen en op te nemen in de beheersovereenkomst; (punt 11 van de resolutie)
- Ten zesde: op regelmatige basis de marketingacties te evalueren en, waar nodig, bij te sturen.

Die elementen zullen dus opgenomen worden in de nieuwe beheersovereenkomst om er op toe te zien dat de efficiëntieverhoging wordt bereikt. Bovendien zal in de nieuwe beheersovereenkomst opgenomen worden dat de noodzakelijke beheersgegevens in kaart worden gebracht en zowel intern als extern (indien mogelijk) vergeleken worden. De nodige monitoring wordt dus opgezet om er op toe te zien dat alle entiteiten van De Lijn dezelfde inspanningen leveren om de efficiëntieverhogingen te realiseren.

De *Jan Peumans*, voorzitter, wijst erop dat de behandeling van beheersovereenkomst is geregeld door het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid. Het ontwerp van een beheersovereenkomst wordt ingediend bij het Vlaams Parlement en dan hebben de Vlaamse volksvertegenwoordigers negentig dagen de tijd om het ontwerp te bekijken. In het geval van de beheersovereenkomst van De Lijn kan de commissie in die ‘besnuffelingsperiode’ het ontwerp ook toetsen aan de onlangs goedgekeurde resolutie. En dan kan het parlement zich daarover uitspreken in een resolutie.

2.2. Beheersovereenkomst

Mevrouw *Annick De Ridder* wil weten wanneer de beheersovereenkomst van De Lijn wordt besproken in het parlement. De *minister* antwoordt: in januari. Commissievoorzitter *Jan Peumans* preciseert de procedure als volgt. Het ontwerp van beheersovereenkomst wordt eerst door de regering goedgekeurd; dan wordt die overeenkomst nog niet getekend, maar eerst meegedeeld aan het parlement. En dan heeft het parlement negentig dagen de tijd om het ontwerp te bekijken, waarna resoluties kunnen worden besproken en al dan niet goedgekeurd met eventuele aanpassingswensen van de volksvertegenwoordigers. Zoals gezegd, is er intussen al een resolutie goedgekeurd na de bespreking van de evaluatie van de lopende beheersovereenkomst. Met de minister is afgesproken dat het parlement de nieuwe beheersovereenkomst zeker zal toetsen aan de aanbevelingen van die resolutie.

Minister *Hilde Crevits* voegt daaraan toe dat er een automatische verlenging is van de huidige beheersovereenkomst tot dat er een definitieve goedkeuring is van de nieuwe. Mevrouw *Annick De Ridder* verklaart te willen vermijden dat het parlement in snelheid geno-

men wordt. Ze vraagt een open debat over de beheersovereenkomst, met de mogelijkheid om eventueel amendementen in te dienen vooraleer de overeenkomst in werking treedt.

De heer *Jan Peumans*, commissievoorzitter herhaalt nogmaals voor de duidelijkheid dat de Vlaamse Regering men een beheersovereenkomst pas tekent nadat de negentig dagen van het parlement voorbij zijn⁶.

2.3. Besparingen bij De Lijn

Mevrouw *Annick De Ridder* stelt vast dat de minister een besparing doorvoert, wat het lid noodzakelijk vindt. Het gaat om een recurrente besparing vanaf 2011 van twintig miljoen euro. Maar volgens mevrouw De Ridder wordt die tenietgedaan door extra's, zoals op de begroting 2011 de extra dotatie ter vrijwaring van het aanbod, de aanpassing van de brandstofparameters, de prijsherzieningsformule voor de exploitant. Zullen die extra's ook in de komende jaren worden opgenomen op de begroting?

De besparing op de exploitatiekost zal in 2011 trouwens fors lager zijn dan het bedrag ingeschreven op de oorspronkelijke begroting van 2010. Dat bedrag is al afgezwakt bij de begrotingsaanpassingen in de loop van het jaar. En die besparing is nu nog minder voor 2011, aldus mevrouw De Ridder.

Mevrouw *Karin Brouwers* staat achter de verhoging van de dotatie voor de vrijwaring van het aanbod van De Lijn. Zij is het niet eens met enkele kritische bedenkingen daarover van mevrouw De Ridder. Zij pleit er wel voor om na de efficiëntie-oefening die heeft plaatsgehad, nu De Lijn wat rust te gunnen.

Positief vindt mevrouw *Tine Eerlingen* alvast dat de beleidsbrief aangeeft dat er werk zal worden gemaakt van een besparing op het brandstofverbruik.

Het lijkt de *minister* nuttig om de doelstellingen van de besparingen nog eens te hernemen. De werkingsdotatie van De Lijn bedraagt 794,3 miljoen (MB0 ME001 4141). Die exploitatiedotatie wordt in het kader van de besparingsbeslissing van de Vlaamse Regering vermindert van een bedrag van 821.361.000 euro in 2010 tot een bedrag van 794.377.000 euro. De afname van de werkingsdotatie is een gevolg van een reeks verhogingen en verlagingen.

De afname van de dotatie is samengesteld uit een recurrente besparing van twintig miljoen euro vanaf 2011. Die besparing wordt gecompenseerd door een dotatieverhoging van 5,5 miljoen euro ter vrijwaring van het aanbod. Aan het management van De Lijn werd in dit verband de opdracht meegegeven om de besparing enkel te realiseren met efficiëntieverbeteringen die het aanbod niet negatief mogen beïnvloeden of met het verwerven van extra inkomsten. De rest van het verschil is te verklaren door een verhoging van de dotatie voor gestegen prijzen (brandstof) en een verlaging als gevolg van een vermindering van de schuldaflossing en de gedaalde financiële kosten die ermee samenhangen. Die verhoging staat met andere woorden los van de besparingen, omdat de dotatie voor brandstof de brandstofprijzen volgt, zowel in min als in plus. Ten slotte is er ook nog de terugname van tien miljoen euro, die in 2010 eenmalig toegekend werd om de efficiëntiemaatregelen bij De Lijn geleidelijk te kunnen invoeren.

Om die besparingsdoelstellingen te bereiken zal De Lijn volgende principes hanteren, preciseert de minister. De kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten wordt zo veel moge-

⁶ Kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003 inzake de beheersovereenkomsten, de interne controle en Interne Audit, art. 14, §2.

lijk ontzien. Er worden geen formele aanpassingen aan het regelgevend kader (met name aan de besluiten basismobiliteit en netmanagement) verwacht. Er vinden geen gedwongen afdankingen van personeel met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur plaats. De investeringen vallen buiten de scope van de besparingen. Alle maatregelen die een effect kunnen hebben op de arbeidsomstandigheden van het personeel zullen paritair overlegd worden. Ook met de betrokken exploitanten, die een evenredige inspanningen zullen moeten leveren als de exploitatie van De Lijn in eigen regie, zullen de nodige besprekingen moeten worden gevoerd.

De heer *Sas van Rouveroy* wil vernemen in welke mate De Lijn overleg heeft gepleegd met de gemeenten, de vakbonden en de exploitanten bij de uitwerking van haar besparingsplan. Volgens het lid is overleg met VVSG daarbij niet voldoende. De Lijn moet rekening houden met de specifieke situatie in de steden en gemeenten.

Zoals zij al had verklaard in de commissie van 25 maart 2010 ⁷, hecht minister *Hilde Crevits* het grootste belang aan overleg met alle stakeholders, waaronder zowel de vakorganisaties, de lokale besturen, de andere bij de convenantwerking betrokken partners en de privé-exploitanten bij eventuele aanpassingen aan de dienstregelingen. De inspraak van de steden en de gemeenten is voor haar een essentieel gegeven bij de uitbouw van het openbaar vervoer. De Lijn moet steeds de lokale overheden informeren over wijzigingen aan het aanbod.

Om hier nog eens de aandacht op te vestigen en omdat zij melding kreeg van een beperkt aantal gevallen waar dat niet voldoende gebeurde, heeft de minister in een brief aan de waarnemend directeur-generaal van De Lijn in februari 2010 verzocht om extra aandacht te besteden aan de communicatie met de gemeenten. Minister Crevits benadrukt dat De Lijn in die communicatie een proactieve rol dient te spelen.

Alle op stapel staande wijzigingen met betrekking tot het openbaar vervoer werden en worden ook door de openbaar vervoercommissie, OVC, of de beperkte OVC geëvalueerd. In de gewone OVC zetelen de betrokken gemeenten. In de beperkte OVC worden de kleinere aanpassingen besproken. Hierbij wordt de gemeente bilateraal of schriftelijk geconsulteerd. In de beperkte OVC zetelen de auditor, de programmacoördinator van aBMV (afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het departement MOW), de voorzitter van de OVC en de betrokken entiteit van De Lijn. De gemeenten konden op eenvoudige vraag deelnemen aan de bespreking van deze beperkte openbaar vervoercommissie, maar konden hun stem dus ook laten horen door een schriftelijk advies. De auditor ziet er op toe dat de betrokken gemeente geconsulteerd is en dat hun aandachtspunten worden meegenomen in de bespreking van deze OVC.

Die werkwijze werd expliciet afgetoetst met de mobiliteitspartners zoals de VVSG. Voorzamelde resolutie van het Vlaams Parlement over de evaluatie van de beheersovereenkomst van De Lijn besteedt hier overigens ook aandacht aan en vraagt om: “bij de evaluatie van de bestaande lijnen en invoering van nieuwe lijnen, de lokale overheden actief te betrekken zodat de gemeenten en steden een belangrijkere en meer toonaangevende rol spelen in de uitbouw naar een meer vraaggestuurd aanbod. Dat maakt het eveneens mogelijk om voldoende draagvlak te realiseren bij en binnen steden en gemeenten;” (punt 10 van de resolutie). Die opdracht zal dan ook in de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn ingeschreven worden.

⁷ Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de inspraak van en kennisgeving aan de steden en gemeenten bij de besparingsmaatregelen van De Lijn en de rol hierin van de provinciale openbaarvervoercommissies, *Hand. Vl. Parl.* 2009-10, nr. C-175 van 25 maart 2010.

De heer *Sas van Rouveroy* zegt te geloven dat de minister het belangrijk vindt om met de gemeenten in overleg te treden wanneer het gaat over het uitwerken van de besparingsplannen van De Lijn. Maar die bereidheid tot overleg ervaart het lid niet bij De Lijn zelf. Hij verwijst daarbij nogmaals naar voormelde kamerbrede resolutie over de evaluatie van de beheersovereenkomst van De Lijn.

Minister Crevits antwoordt dat zij tegen haar gewoonte in een brief heeft geschreven aan De Lijn met haar wensen daaromtrent. De minister wil tegelijk de vaststelling van de heer van Rouveroy nuanceren: de bereidheid tot overleg met de lokale besturen wordt groter. Zij meldt dat de directeur-generaal ondertussen zelf met de provinciale directeur is gaan spreken met stad Gent. Daar was een fundamenteel probleem. Stad Gent is een belangrijke partner is en doet ook veel voor het openbaar vervoer. In de beheersovereenkomst zal daar veel aandacht voor zijn, maar de overlegbereidheid moet doorsijpelen in de organisatiecultuur. Dat heeft een beetje tijd nodig.

2.4. Prijselasticiteit en tariefbeleid

Mevrouw *Annick De Ridder* constateert dat de stijging van de tarieven van De Lijn worden beperkt tot indexaanpassing. Het lid concludeert daaruit dat de tarieven momenteel niet fundamenteel worden bijgestuurd en dat ze niet fundamenteel worden geëvalueerd.

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt een stand van zaken van de studie over de prijselasticiteit van het openbaar vervoer.

De *minister* verwijst naar haar antwoord op vragen om uitleg van de tevredenheidsmeting⁸ en naar de bespreking van het benchmarkrapport⁹ in de commissie. De belangrijkste elementen daaruit zijn de volgende.

Ten eerste heeft het Vlaams Parlement voormeld voorstel van resolutie over de evaluatie van de beheersovereenkomst van De Lijn goedgekeurd, waarvan punt 19 bepaalt dat na het uitrollen van de smartcard het tarievenbeleid moet worden geëvalueerd en dat er een onderzoek moet zijn naar de prijselasticiteit. Als de smartcard er is, is het voor minister Crevits erg belangrijk een tarievenbeleid te hebben dat aangepast is aan de geleverde dienst en rekening houdt met de prijselasticiteit van de vraag. Zij heeft toen meegedeeld dat het voor haar van belang is om een diepgaand onderzoek te voeren over prijselasticiteit en betalingsbereidheid van de verplaatsingen volgens de geleverde dienst. Het onderzoek zal dus, zoals reeds vermeld bij de bespreking van de tevredenheidsmeting, opgenomen worden in de nieuwe beheersovereenkomst.

Ten tweede geven de onderzoekers van de tevredenheidsmeting aan dat de prijs als middel kan gebruikt worden om de drukte te beheersen. Er wordt het voorbeeld gegeven van een goedkoper tarief in de dalperiode. Dat is, zoals de onderzoekers het verwoorden ‘stof tot nadenken’ en zal onderdeel uitmaken van het onderzoek naar de prijselasticiteit.

Hoe het zal onderzocht worden staat dus nog niet vast maar dat er een grondig onderzoek zal gebeuren wel. In opvolging van de eerder besproken tevredenheidsmetingen, sluit minister Crevits ondertussen niet uit dat een bevraging van specifieke doelgroepen zal uitgevoerd worden. Dat kan een eerste en beter inzicht geven over de prijszetting voor de diverse doelgroepen.

⁸ Vragen om uitleg van de dames Annick De Ridder en Lies Jans over het tevredenheidsonderzoek bij De Lijn, behandeld in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 28 oktober 2010.

⁹ Gedachtewisseling over het benchmarkrapport met betrekking tot De Lijn en over het onderzoek ‘Verplaatsingsgedrag’. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Roegiers en Filip Watteuw, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 456.

Mevrouw *Karin Brouwers* stelt vast dat in de begroting ervan uitgegaan wordt dat de ontvangsten van De Lijn ongewijzigd blijven ondanks de geplande indexering van de tarieven. Hoe is dat te verklaren?

Bij het indienen van het begrotingsontwerp was er nog geen goedkeuring voor de tariefverhogingen volgens index, verklaart de *minister*. Bij de raming van de inkomsten kon daarmee dan ook geen rekening worden gehouden. De indexatie zal wel degelijk op 1 februari 2011 doorgevoerd worden. De begroting zal bij de begrotingscontrole 2011 aangepast worden.

Mevrouw *Annick De Ridder* begrijpt niet waarom men de conclusies van de benchmarkstudie naangaande de prijselasticiteit niet doortrekt. Zij kijkt reikhalzend uit naar de indiening van het ontwerp van nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn. Zal in die beheersovereenkomst wel rekening worden gehouden met de resultaten van de benchmarkstudie? Over het algemeen vindt het lid in de beleidsbrief weinig referenties naar die benchmarkstudie of naar een onderzoek naar de prijselasticiteit. Zij hoopt dat dit in de beheersovereenkomst anders is.

Minister *Hilde Crevits* kondigt aan dat het voorstel van beheersovereenkomst van De Lijn begin december voor advies aan de Inspectie van Financiën zal overgezonden worden. Zoals zij bij de gedachtewisseling over de evaluatie van de beheersovereenkomst van De Lijn heeft vermeld, zullen de nuttige en meetbare indicatoren uit de benchmark meegenomen worden in de beheersovereenkomst. Zij wijst erop dat in haar beleidsbrief dan ook op bladzijde 54 uitdrukkelijk staat dat een aantal indicatoren, die door de benchmarkstudie werden naar voren geschoven, worden opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst. De prijselasticiteit en de kostendekkingsgraad zijn voorbeelden die worden opgenomen in de beheersovereenkomst.

Wanneer komt er een echte bijsturing van de tarieven van De Lijn op basis van de benchmarkstudie, wil mevrouw *Annick De Ridder* weten. De *minister* antwoordt dat het Vlaams Parlement haar daartoe een opdracht heeft gegeven. Een paar maanden geleden heeft het parlement voormeld voorstel van resolutie goedgekeurd, waarvan punt 19 bepaalt dat na het uitrollen van de smartcard het tarievenbeleid moet worden geëvalueerd en dat er een onderzoek moet zijn naar de prijselasticiteit. Minister Crevits wil ook op dit punt het regeerakkoord uitvoeren wat betreft het tarievenbeleid en de indexering. Als die smartcard er is, is het voor de minister erg belangrijk dat een debat gevoerd wordt over een tarievenbeleid dat aangepast is aan de geleverde dienst en rekening houdt met de prijselasticiteit van de vraag.

Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt de minister of zij behalve te besparen ook de inkomsten van De Lijn zal verhogen? Zal men het aandurven het tariefbeleid aan te passen? Het lid weet dat de tarievenstructuur niet op zijn geheel kan worden opgetrokken, maar misschien zijn er wel verschuivingen mogelijk tussen de verschillende tariefformules. Een ander idee is het concentreren van de gratis reizigers in de daluren.

Minister *Hilde Crevits* wijst erop dat vandaag al de tarieven jaarlijks worden aangepast aan de indexering. Daarnaast zal een verhoging van de vervoersinkomsten door een verhoging van het reizigersaantal ook als doelstelling worden opgenomen in de beheersovereenkomst. Ten derde loopt er een grootschalige oefening tot het verbeteren van de performantie van de verkoopsorganisatie. Ten vierde wordt, campagnegewijs, meer aandacht geschonken aan het verhogen van de loyaliteit van de bestaande klanten en het werven van nieuwe klanten. Ten vijfde is het beleid van de minister erop gericht om een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoeraanbod te realiseren. Dat zou ervoor moeten zorgen dat De Lijn een volwaardig alternatief wordt voor de auto en er volgens het STOP-principe ook voor het openbaar vervoer wordt gekozen.

Het gaat om een samenspel van diverse acties waarvan de doelstellingen en indicatoren opgevolgd zullen worden in de beheersovereenkomst en die op zich ook een inkomstenverhogend effect kunnen hebben. Daarbij denkt de minister aan het verbeteren van de doorstroming en de stiptheid van de dienstuitvoering, het verbeteren van de informatie en communicatie, het opnemen van overbezettingsnormen per type voertuig met het oog op een efficiënt capaciteitsbeheer, het opvolgen en verhogen van de sociale veiligheid, het realiseren van het eengemaakt ticket, het verbeteren van de comoditeit zoals bijvoorbeeld het actief promoten van fietsvoorzieningen bij minstens alle hoofdhaltens van het openbaar vervoer, en de uitbouw van het toegankelijkheidsbeleid.

2.5. Investerings

2.5.1. Efficiëntieverbetering

Mevrouw *Karin Brouwers* ontdekt in de investeringsdotatie van De Lijn een nieuwe basisallocatie, MB0 ME013 614 met als titel: ‘in het kader van efficiëntieverbetering bij de administratieve afhandeling van de investeringsdossiers’. Wat zit daar achter?

De *minister* legt uit dat in het verleden kapitaalsubsidies aan De Lijn via verschillende basisallocaties werden toegekend, die elk een eigen administratieve weg volgden. Om dat efficiënter te laten verlopen is er beslist om de basisallocaties samen te voegen tot een nieuwe basisallocatie, waarbij de opgesplitste investeringskredieten samengevoegd worden en er nog slecht één vereenvoudigde procedure doorlopen zal worden.

2.5.2. Tramprojecten

Wat de vertrammingsplannen betreft heeft de heer *Marino Keulen* een aantal vragen over sneltramlijn 1 uit het Spartacusplan; de lijn Hasselt-Maastricht. In de weekendeditie van Het Belang van Limburg van 10 oktober 2010 staat een groot interview met de heer Harry Hondius, een onafhankelijk adviseur en publicist op gebied van openbaar vervoer. De man maakte kritische bedenkingen over het project. Zeker de kostprijs baart zorgen. Het interview zorgt voor onrust bij de gemeenten die betrokken zijn in de uitbouw van de sneltramlijn. De betrokken gemeenten staan immers zelf voor een aantal uitgaven zoals studiekosten, heraanleg van wegen enzovoort. Reeds zijn een aantal stappen genomen in de realisatie van het project; die als het project niet wordt gerealiseerd, misschien volledig nutteloos zullen zijn geweest.

Hoe ver staat het met het onderzoek naar de vervoerskundige meerwaarde en de financiële en ruimtelijke haalbaarheid van de verschillende vertrammingsprojecten en van het Spartacusproject en de sneltramlijn Hasselt-Maastricht in het bijzonder? Hoe ver staat het met de actualisering van het reizigerspotentieel en de kosten? Zullen die actualiseringen invloed hebben op de uitvoering van het project? De kostprijs van tramlijn 1 werd geraamd op 55 miljoen euro, is dit nog een realistisch bedrag? Zo niet, hoeveel bedraagt de raming nu? Wanneer zal de minister de betrokken gemeentebesturen gaan inlichten over een stand van zaken zodat ook zij weten waar ze aan toe zijn?

Mevrouw *Karin Brouwers* is ervan overtuigd dat de vertrammingsprojecten in de verschillende provincies veel middelen zullen vergen en dat er over die kosten momenteel nog geen uitsluitsel kan worden gegeven. Dat belet niet dat er kan worden nagedacht op lange termijn.

De *minister* verwijst naar haar beleidsbrief waarin aangekondigd wordt dat voor de sneltramlijnen 1, 2 en 3 van Spartacus in 2010 een nota worden voorgesteld aan de Vlaamse

Regering. De nota zal ingaan op volgende elementen: een actualisering van kostprijs, een actualisering van de potentiëlen, een actualisering van de timing van sneltramlijn 1 Hasselt-Maastricht, de stand van zaken met timing en aanpak voor sneltramlijn 2 Hasselt-Maasmechelen, en de stand van zaken met timing en aanpak voor de sneltramlijn 3 Hasselt-Neerpelt-Lommel. De Lijn werkt momenteel de nota af en zal haar eerstdaags voor advies verzenden aan de Inspectie van Financiën. Na het advies van de Inspectie van Financiën kan de nota worden ingediend bij de Vlaamse Regering. Op basis van de nota zal de Vlaamse Regering de nodige beslissingen nemen en zullen de lokale besturen op de hoogte gebracht worden.

2.5.3. MKBA

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt zich af of de MKBA voor het meerjareninvesteringsprogramma openbaar vervoer wel op de juiste manier is uitgewerkt. Komt er nog een MKBA voor de projecten die al wat verder zijn gevorderd zoals Spartacus en Koksijde-Veurne?

Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt om bij de MKBA voor de verdere uitbouw van het openbaarvervoersnetwerk ook de tangentiële verbindingen mee te nemen.

Minister *Hilde Crevits* wil eerst meegeven wat de stand van zaken is van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. De Lijn heeft een MKBA uitgewerkt die werd toegepast op de Mobiliteitsvisie 2020 in zijn geheel. De MKBA die de minister wenst toe te passen moet aangepast te worden, aangezien ze dient toegepast te worden op specifieke tramprojecten. Daarom moeten de parameters en de op te nemen variabelen bijgesteld worden. De Lijn is in samenspraak met het departement Mobiliteit en Openbare Werken de MKBA-methode aan het verfijnen. De minister vindt het noodzakelijk dat er een goed onderbouwde en door de betrokkenen gedragen methode voorhanden is, die niet meer ter discussie staat. Indien het Vlaams Parlement hierover een toelichting wenst, wil de minister die graag geven zodra de methodiek is uitgewerkt.

Zoals in de beleidsbrief beschreven staat, zullen alle nog geplande tramprojecten, zoals ook Koksijde-Veurne, met de MKBA afgewogen worden. Daaronder vallen eveneens de daarvoor door de Vlaamse Regering geselecteerde projecten in het Masterplan Antwerpen. Voor elk project met een significante investeringskost zal een cluster-MKBA worden opgesteld (bijvoorbeeld een tramproject met alle bijhorende veranderingen aan buslijnen).

De finetuning van de parameters en op te nemen variabelen van de MKBA vindt momenteel plaats. De uitwerking van dergelijke MKBA's is een engagement van De Lijn dat opgenomen wordt in de nieuwe beheersovereenkomst.

Mevrouw *Karin Brouwers* heeft de minister duidelijk horen uitleggen hoe die MKBA nu gaat toegepast worden op de specifieke tramprojecten. Haar specifieke vraag was evenwel of die analyse ook op tramprojecten die al op een verder stadium staan, gaat toegepast worden. Zoals bijvoorbeeld Spartacus gaat de nieuwe methode daar nog eens op toegepast worden? Of zit dat al te ver?

Minister *Crevits* herhaalt dat voor Spartacus de onderzoeken die gebeurt zijn, geactualiseerd zullen worden. Dat is dus is geen nieuwe MKBA maar een actualisatie van wat in het verleden is gebeurd.

De heer *Jan Peumans* verbaast zich dat nu een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse wordt losgelaten op de Mobiliteitsvisie 2020 waarover op het einde van de vorige legislatuur onder Vlaams mobiliteitsminister Kathleen Van Brempt zoveel discussie was. Hij betwijfelt of men daarbij kan vertrekken van de reëel te verwachten kosten. Alle cijfers

die hij tot nu toe gelezen heeft over al die tramprojecten, zijn met de Franse slag berekend. Hoe kan men weten wat een tramproject aan exploitatie gaat kosten als men niet weet met welke frequentie men gaat rijden? De heer Peumans heeft al cijfers gelezen dat moeten aantonen dat men op 27 minuten van de belangrijke stad Hasselt naar de nog belangrijkere stad Maastricht geraakt. Andere deskundigen stellen dan weer dat men er 45 minuten over zal doen. Vandaag zijn nieuwsgierigheid naar die MKBA's over de Mobiliteitsvisie 2020.

Minister *Hilde Crevits* herhaalt haar voorstel aan de commissie. Als Vlaams Parlement een toelichting wil over de MKBA's, is zij bereid die te geven. Het lijkt haar nuttig, wenselijk en opportuun dat dit hier toegelicht wordt. De minister wijst erop dat er overigens een verschil is tussen een MKBA op de gehele visie en MKBA's op de projecten. Een MKBA op het geheel gaat vooral kijken naar potentiëlen. Theoretische potentiëlen. Men kan dan natuurlijk nog niet weten wat de kostprijs is.

Commissievoorzitter *Jan Peumans* vindt het knap dat men daar een MKBA over kan maken. Dat verontrust hem zelfs een beetje. Maar de commissie zal het voorstel van de minister meenemen in de regeling van de werkzaamheden. Hij vreest dat een afschuwelijke discussie gaat worden.

2.5.4. Prioriteiten

Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt of de investeringsprioriteiten van De Lijn per provincie of op Vlaams niveau worden bepaald.

De *minister* herinnert aan haar eerdere verklaring dat er voor gekozen is om eerst het maatschappelijk draagvlak op provinciaal entiteitsniveau af te toetsen om een eerste beeld van prioritering te hebben. Die consultatieronde was noodzakelijk om de projecten naar voren te schuiven die maatschappelijk haalbaar zijn. Er bestaat nu een eerste lijst met prioritaire lijnen in de vijf provincies.

Voor de verdere aanpak van de prioritering van de projecten uit de Mobiliteitsvisie 2020 wil de minister als volgt tewerk gaan. Op dit moment werkt, zoals gezegd, De Lijn in samenspraak met het departement Mobiliteit en Openbare Werken aan de finetuning van de parameters en de op te nemen variabelen van de MKBA. Op basis van de economische en maatschappelijke kostenbatenanalyses zal De Lijn een geïntegreerde nota met een meerjarenplanning per provincie in detail uitwerken. Die nota moet resulteren in een eerste reeks van voorstellen op Vlaams niveau. Na bespreking in de Vlaamse Regering komt er vervolgens een consultatieronde met het maatschappelijke middenveld en belangenorganisaties in de MORA. De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten en ook de Vereniging van de Vlaamse Provincies (VVP) kan betrokken worden. Tot slot zullen voorstellen, na eventuele bijsturing, met meerjarenplanning en prioritering voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering. Na goedkeuring van de Vlaamse Regering kan de minister de conclusies voorstellen in het Vlaams Parlement.

2.6. Doorstroming

Er zijn heel wat vragen en opmerkingen over de doorstroming van het openbaar vervoer en maatregelen zoals verkeerslichtenbeïnvloeding.

2.6.1. Verkeerslichtenbeïnvloeding

Wat betreft de doorstroming las de heer *Sas van Rouveroy* in een krant dat het bestaande systeem van verkeersbeïnvloeding helemaal niet optimaal is. Slechts een beperkt aantal

van de achthonderd uitgeruste verkeerslichten blijkt te werken. Dat zou het gevolg zijn van een grote achterstand in de workload en coördinatieproblemen tussen AWW en De Lijn. Vandaar heeft de heer van Rouveroy volgende vragen aan de minister. Was zij op de hoogte van de slechte werking van het systeem van de verkeersbeïnvloeding? Wat is de oorzaak hiervan? Hoe zal de minister die oorzaken aanpakken? Heeft de Task Force zijn evaluatie al beëindigd? Wat zijn de resultaten van deze evaluatie? Welke conclusies trekt de minister uit die resultaten?

De *minister* wenst ten eerste te benadrukken dat de investeringen in verkeerslichtenbeïnvloeding van de voorbije jaren zeker nuttig zijn. De investeringen van de afgelopen jaren waren vooral gericht op de infrastructuur (aanleg detectielussen, verkeersregelaars enzo-voort) en die is niet verloren. Ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer zijn momenteel zowat 850 van de 1700 kruispunten in het beheer van het Vlaamse Gewest, uitgerust met verkeerslichtenbeïnvloeding voor bus of tram.

Wat de verkeerslichtenbeïnvloeding betreft, zijn er een aantal parameters die de doorstroming kunnen beïnvloeden. Zo worden kruispunten op gewestwegen bij een herinrichting dikwijls conflictvrij of semi-conflictvrij geregeld om de verkeersveiligheid te verbeteren. Die conflictvrije regeling heeft een beperkend effect op de capaciteit van het kruispunt en dus ook op de doorstroming van het openbaar vervoer. Voorts zijn er op heel wat kruispunten verschillende openbaarvervoersassen (ook buslijnen of tramlijnen) in dwarsende richting die de regeling beïnvloeden.

Voor de 850 kruispunten met verkeerslichtenbeïnvloeding, werden in het verleden al meer dan honderd gerichte studies ('loggings') uitgevoerd ter evaluatie van de invloed van de verkeerslichtenregeling op de doorstroming van het openbaar vervoer en de specifieke verliestijden voor het openbaar vervoer op die respectievelijke lijnen. De resultaten hebben in een aantal gevallen geleid tot verdere optimalisaties voor de doorstroming van het openbaar vervoer ter hoogte van de kruispunten.

Daarnaast voert De Lijn ook congestiemetingen uit en worden real-time reistijden opgemeten ter evaluatie van de doorstroming van het openbaar vervoer. Hieruit blijkt onder andere dat verschillende parameters de doorstroming beperken. Zo werden al vele halteplaatsen aangepast zodat de ligging optimaal is, wat zeker in combinatie met verkeerslichtenbeïnvloeding van groot belang is.

Om de doorstroming nog meer te verbeteren onderneemt de minister volgende acties. Ten eerste investeert zij, buiten de infrastructuurmaatregelen, volop in een vernieuwde aanpak van de verkeerslichtenregelingen zelf. De proefprojecten van netwerksturing zijn daarbij cruciaal. Daardoor zal er naar verwachting nog winst geboekt kunnen worden op een aantal kruispunten, ook voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer.

Ten tweede heeft minister Crevits de Task Force Doorstroming laten weten dat de opvolging van de verkeerslichtenbeïnvloeding absolute prioriteit is en dat er een nauwe samenwerking moet zijn tussen de verschillende diensten. De Task Force Doorstroming, waarin zowel het Agentschap Wegen en Verkeer als De Lijn vertegenwoordigd zijn, volgt de problematiek van nabij op, volgt eveneens de drie lopende proefprojecten op en stuurt ze zo nodig bij. De minister wordt door de Task Force Doorstroming op de hoogte gehouden van de hinderpalen bij het verbeteren van de doorstroming voor het openbaar vervoer. Door een goed overleg tussen de betrokken diensten van AWW en De Lijn worden mogelijke hinderpalen weggewerkt.

Ten derde wordt geïnvesteerd in nieuwe technologie. De trams en bussen krijgen een boordcomputer en een korte afstandsradio. Succesvolle testen zijn al met de kusttram uitgevoerd. Men gaat hiermee van een statische beïnvloeding (lussen in de weg) naar een meer dynamische beïnvloeding, wat een veel betere sturing mogelijk maakt. Hier zal niet

alleen het openbaar vervoer van profiteren maar alle weggebruikers zullen hun voordeel doen, aldus de minister.

Ten vierde zullen in de beheersovereenkomst de nodige operationele doelstellingen opgenomen worden om de stiptheid en regelmaat van het openbaar vervoer op te volgen. Minister Crevits belooft de doorstroming niet te evalueren aan de hand van de geïnvesteerde middelen maar aan de hand van de geleverde resultaten.

2.6.2. *VELIKAR*

Mevrouw *Karin Brouwers* noteert dat er het verkeersbeïnvloedingssysteem voor het openbaar vervoer wordt uitgewerkt gebaseerd op korteafstandsradio in de boordcomputer. Betekent dit dat de bestaande systemen worden afgeschaft?

Zoals vermeld in de beleidsbrief legt minister Hilde Crevits uit dat de uitrol van VELIKAR (VERkeers- LIChtenbeïnvloeding door middel van Korte Afstand Radio) zal gebeuren zodra alle specificaties van de nieuwe boordcomputer gekend zijn en een prototype beschikbaar is voor verdere testen. De in het strategisch project ReTiBo opgenomen boordcomputer zal het volledig beheer van dergelijk systeem op zich nemen en met een bijkomende zender seinen doorsturen naar bijvoorbeeld een verkeerslicht, slagboom enzovoort.

In het kader van het proefproject met de kusttram werden al veertien kruispunten en tien kusttrams uitgerust met apparatuur voor draadloze verkeerslichtenbeïnvloeding. Dat proefproject werd positief geëvalueerd in 2010. De invoering van nieuwe technologieën moeten ertoe bijdragen dat de performantie van de verkeerslichtenbeïnvloeding verhoogd wordt, aldus de minister. Men gaat van een statische beïnvloeding (lussen in de weg) naar een meer dynamische beïnvloeding, wat een veel betere sturing mogelijk maakt. Hier zal niet alleen het openbaar vervoer van profiteren maar alle weggebruikers zullen hun voordeel doen.

2.6.3. *Kusttram*

Mevrouw *Tine Eerlingen* heeft ook gezien dat geëxperimenteerd wordt met doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer aan de kust. Waarom precies heeft men de kusttram genomen voor een dergelijk proefproject? De kust is toch geen congestiegevoelig gebied?

De *minister* antwoordt dat doorstroming van het openbaar vervoer thans in het algemeen in heel Vlaanderen bevorderd wordt en dat het, als algemeen principe, geen pilootproject meer hoeft. Wel interessant noemt zij proefprojecten die nog meer verbeteringen op grotere schaal bewerkstelligen en pilootprojecten in het kader van technologische verbeteringen. Zo werd de kusttram geselecteerd als eerste testcase voor de toepassing van KAR (korte-afstandsradio) voor de verkeerslichtenbeïnvloeding ter vervanging van de momenteel in heel Vlaanderen gebruikte technologie van de in het asfalt geslepen detectielussen.

De kusttram vormde voor die test de meest zuivere testomgeving gezien zijn groot aandeel vrije bedding en zijn vrij eenvoudige kruispuntsituaties, in combinatie met een aantal meer complexe doortochtsituaties. De test diende om uit te maken of de technologie operationeel was en een meerwaarde betekende ten opzichte van de technologie met de detectielussen. Een volgende test is gepland op een buslijn uit de lijnenbundel Leuven-Brussel.

2.6.4. *Snelbussen*

Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt de juiste timing van het snelbusproject.

Volgens minister *Hilde Crevits* wordt gewerkt aan een nieuw concept van snelbus en het zal worden gefinaliseerd in de eerste helft van 2011.

Zoals beschreven in de beleidsbrief staan volgende onderzoeksvragen hierbij centraal: de inpassing van dit concept in het openbaarvervoernetwerk, de vereiste snelheid, doorstroming, halteafstand en de uitrusting van de snelbushaltes, de vereiste frequentie en amplitude, het nodige comfort van de voertuigen, maar ook de doelgroep, imago- en communicatiestrategie en de reisinformatie. Daarna kunnen de besprekingen met de betrokken actoren (wegbeheerders, lokale besturen enzovoort) worden gestart in het kader van draagvlakverwerving en implementatie volgens de engagementen in de beheersovereenkomst.

2.7. Varia

2.7.1. *Unieke vervoersbewijs*

Wat de smartcard en de elektronische chip betreft, leest mevrouw *Annick De Ridder* in de beleidsbrief dat daarvan pas in 2012 zal gestart worden met de voorbereiding van bredere proefprojecten. Zal men dan wel in 2013 – zoals beloofd – kunnen overgaan tot de uitrol van het volledige project?

Zoals eerder verklaart de *minister* dat de volledige uitrol van het unieke vervoerbewijs voor abonnees van De Lijn inderdaad gepland is voor eind 2013. Zij noemt dat unieke vervoersbewijs cruciaal voor een betere registratie van het openbaarvervoersgebruik. Voor biljetreizigers wordt het eengemaakt vervoerbewijs progressief in 2014 ingevoerd. Gezien het belang van het project zal de timing in de nieuwe beheersovereenkomst opgenomen en opgevolgd worden.

Daarbij zegt mevrouw *Tine Eerlingen* zeer blij te zijn dat voor het sms-ticket nu ook de operatoren Base en Mobistar zullen worden ingeschakeld naast Proximus.

2.7.2. *Minder-mobielenvervoer*

In naam van de CD&V-fractie verklaart mevrouw *Karin Brouwers* heel tevreden te zijn met de geïntegreerde aanpak van het vervoer voor minder-validen. Zij vindt het ook heel goed dat daarvoor middelen zijn overgedragen uit het budget van Gelijke Kansen. Thans lopen daarrond enkele proefprojecten, maar bij veralgemening zullen de huidige budgetten zeker niet volstaan.

Het budget werd voor 2011 gevoelig verhoogd, antwoordt de *minister*. Met compensatie is er 811.000 euro bijgekomen en De Lijn schrijft 450.000 euro in voor het proefproject Mol-Leopoldsborg. De kostprijs van de invoering van het model van de provinciale Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV) zal verder bestudeerd worden. Als ook de ervaringen van het proefproject gekend zijn, kan minister Crevits het budget voor minder mobiele verder bekijken.

Mevrouw *Tine Eerlingen* staat erachter dat er meer middelen komen voor een beter vervoersaanbod voor minder mobiele mensen. Dat veronderstelt dan wel dat er voldoende

plaatsen beschikbaar zijn op tram en bus. Als een voertuig volzet is, kan er ook geen rolstoel of kinderwagen meer bij.

Minister *Hilde Crevits* noemt dat een terechte vaststelling. Het parlement heeft daar met voormelde resolutie eveneens aandacht voor gevraagd. In punt 9 wordt gevraagd om: “in extra capaciteit te voorzien op overbezette lijnen, onder meer door frequentieverhogingen, de inzet van aangepaste voertuigen, en door werk te maken van een verdere vertramming van het openbaarvervoernet”. Eveneens is uit het tevredenheidsonderzoek van De Lijn, dat eerder besproken werd in de commissie, gebleken dat de naast de stiptheid de drukte op de voertuigen een aandachtspunt is.

De minister heeft daarom reeds volgende maatregelen genomen om de capaciteit te verbeteren. Eind 2009 heeft de Vlaamse regering op haar voorstel goedkeuring gegeven voor de aankoop van 195 bussen en 13 trams. De aankoop van 13 lagevloertrams met grote capaciteit (‘hermelijntrams’) dient ter vervanging van verouderde Antwerpse PCC-trams. De aankoop van de bussen omvat 77 gelede bussen, die kunnen ingezet worden in regio’s met capaciteitsproblemen. Door de vervanging van oude voertuigen wil men het comfort en de toegankelijkheid voor de reizigers verhogen. Die investering zorgt ook voor een grotere bedrijfszekerheid van de bussen.

Voor 2011 plant de minister ook de aankoop van 21 nieuwe tramvoertuigen. Bovendien zal zij in het kader van de nieuwe beheersovereenkomst aparte doelstellingen met betrekking tot capaciteitsbeheer opnemen. Dat zal de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in het algemeen en niet alleen voor minder-mobielen, verhogen. Met het oog op efficiënt en effectief capaciteitsbeheer zal de bezetting van de voertuigen gemonitord worden. Per type voertuig zal in de beheersovereenkomst een overbezettingsnorm worden opgenomen. De invoering van de boordcomputer en de smartcard zal, aangezien de reizigersstromen dan beter gekend zijn, ook de sturingsmogelijkheden verbeteren.

2.7.3. Groen openbaar vervoer 2015

Mevrouw *Karin Brouwers* herinnert eraan dat De Lijn vroeger ook heeft geëxperimenteerd met aardgasbussen. Jammer genoeg zijn die nu uit dienst genomen. De beleidsbrief zwijgt erover. Zij pleit ervoor om die vorm van alternatief vervoer toch nog eens te overwegen. Over de waterstofbus staat er in de beleidsbrief daarentegen een hele paragraaf, hoewel daarvan toch is geweten dat die technologie nog onbetaalbaar is.

Volgens de *minister* heeft De Lijn in een proefproject in de periode 1995-2003 met vijf bussen in de regio Kortrijk ervaring opgedaan met CNG-bussen. CNG is aardgas dat op een druk van 200 à 250 bar wordt gebracht. De Lijn had een contract om CNG te bekomen tegen dezelfde prijs als diesel. De leverancier van CNG heeft dat contract beëindigd, omdat hij de levering tegen de lage prijs niet kon handhaven. Nadat het contract was beëindigd en het tankstation voor CNG stopgezet, heeft De Lijn de vijf CNG-bussen, die toen alle elf jaar oud waren, buiten dienst gesteld en verkocht. Om alle mogelijkheden open te houden zal het gebruik van aardgasbussen in het kader van de nota ‘Groen openbaar vervoer 2015’ opnieuw onderzocht worden.

2.7.4. De Lijn en de stations

De heer *Marino Keulen* constateert dat de parkings aan de NMBS-stations vandaag volzet zijn. Kan De Lijn niet een aanbod organiseren zodat die treinreizigers niet eerst de wagen moeten nemen alvorens zij van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken?

Minister *Hilde Crevits* zegt dat haar beleid erop is gericht om een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoeraanbod te realiseren. Dat moet als

gevolg hebben dat de treingebruikers De Lijn verkiezen boven de auto. Het gaat om een samenspel van diverse acties. De volgende acties zijn opgenomen in de beleidsbrief. De stationsomgevingen en halteplaatsen worden uitgebouwd tot multimodale knooppunten. Er wordt onderzocht hoe en in welke mate lokale stations en stopplaatsen binnen voorstedelijke vervoersnetwerken rond Brussel, Antwerpen en Gent kunnen worden uitgebreid of gereactiveerd. Die locaties hebben een hoog aantal potentiële reizigers en moeten daarom in hun groei worden gesteund.

De haalbaarheid van een betere multimodale bereikbaarheid van stations en stopplaatsen in het buitengebied wordt onderzocht. Om het aandeel fietsers in het voortransport te verhogen, wordt hierbij bijzondere aandacht besteed aan de fietsbereikbaarheid en het aanbod aan diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen. Specifiek wat de comodaliteit fiets/openbaar vervoer betreft, zal De Lijn actief de installatie van fietsvoorzieningen bij – minstens – alle hoofdhaltens van het openbaar vervoer promoten bij de lokale besturen.

Met overleg met de NMBS wordt gestreefd naar een verbetering van de busaansluitingen met het treinverkeer in stations van het grootstedelijk en kleinstedelijk gebied. Daarnaast wil de minister het openbaar vervoernetwerk verder uitbouwen door tram- en lightrailprojecten uit te voeren, de voorstadsnetten te versterken, en het snelbussennetwerk uit te bouwen. Daarmee focust de minister op een vraaggestuurd model zoals door het parlement in voormelde resolutie gevraagd is. De Lijn zal bovendien bij de bepaling van haar openbaar-vervoersaanbod ook rekening houden met het aanbod van de spoorwegen en de andere stad- en streekvervoermaatschappijen; Dat, onder meer met het oog op een zo goed mogelijke afstemming van vraag en aanbod, halten, reizen en dienstregelingen.

Een ander middel om meer reizigers voor het openbaar vervoer te laten kiezen is de inzet op kwaliteitsverhoging door de doorstroming te verbeteren.

Er is een eerste aanzet gegeven om de doorstroming te verbeteren op volledige assen. De punctuele aanpassingen zijn noodzakelijk maar moeten in een breder perspectief geëvalueerd worden. Er zal dus een tweesporenbeleid gevoerd worden: punctuele aanpassingen verder invoeren en onder meer met gebiedsevaluaties de doorstroming per as (lijn) evalueren en verbeteren.

Voorts wil de minister meer reizigers naar het openbaar vervoer halen door variabele rijtijden in te voeren. Mevrouw *Tine Eerlingen* ziet voor iedereen voordelen in variabele rijtijden. Zowel de gebruikers als de chauffeurs kunnen ervan genieten. De *minister* voegt eraan toe dat de dienstregelingen stap voor stap worden aangepast met het netmanagement. Daar waar congestieknelpunten in de praktijk niet kunnen worden weggewerkt (infrastructurele maatregel, ingreep dynamische verkeersregeling, circulatiewijzigingen enzovoort) past De Lijn haar dienstregeling aan volgens het principe van de variabilisering van de rijtijden. De stiptheidsindicatoren zullen opgenomen worden in de beheersovereenkomst en geven de prioriteiten aan.

2.7.5. *Leerlingenvervoer*

Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt wat de timing is voor het overleg dat zal worden gevoerd over het leerlingenvervoer.

Het overleg tussen het departement Onderwijs & Vorming (DOV) en De Lijn inzake het leerlingenvervoer werd onder impuls van minister Smet en *minister Crevits* opgestart en loopt ondertussen. Tussen De Lijn en het departement Onderwijs en Vorming werd afgesproken om, aan de hand van een nog te bepalen vaste agenda, voortaan maandelijks overleg te plegen.

Zoals beschreven in de beleidsbrief is er tot op heden geen officieel document dat de samenwerking tussen De Lijn en het beleidsdomein Onderwijs en Vorming vastlegt. Op het ambtelijke niveau zullen beide entiteiten uiterlijk eind 2011 een samenwerkingsovereenkomst sluiten. Hierin worden de gezamenlijke overlegstructuren en de wederzijdse uitwisseling van relevante data opgenomen, met het oog op een kwaliteitsvolle en efficiënte beleidsvoorbereiding en beleidsuitvoering. Op het politieke niveau zal minister Crevits met de minister van Onderwijs hiertoe een protocol afsluiten.

Dat engagement zal ook opgenomen worden in de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn, waarin de nodige indicatoren worden opgenomen om de kwaliteit van het leerlingenvervoer te verhogen.

2.7.6. *Shuttledecreet*

De beleidsbrief heeft het over de voorbereiding van een ‘Shuttledecreet’. Het is voor het eerst dat mevrouw *Annick De Ridder* daarover iets ziet. Komt er daarmee een soort van ‘bedrijvenbelbus’? Komt dat in de plaats van een deel van het netmanagement? Tegen wanneer wil de minister daarmee starten? Wordt hiervoor een aanbestedingsprocedure aangewend? Zal men projecten kunnen indienen zoals voor het Pendelfonds? De heer *Steve D’Hulster* sluit zich aan bij de vraag van mevrouw De Ridder over het Shuttledecreet.

Mevrouw *Griet Smaers* is verheugd dat er een Shuttledecreet komt. Wat zal dat juist inhouden? Zelfs zou het lid in dat decreet graag ook volgende punten opgenomen zien. De bevindingen van de evaluatie van de provinciale mobiliteitspunten in het kader van duurzaam woonwerkverkeer moeten erin verwerkt worden. Mobiliteitspolen zoals stationsomgevingen, bedrijventerreinen en overal waar woonwerkverkeer aan bod komt, moeten aangepaste infrastructuur krijgen. Alternatieve vervoersmodi moeten ingezet worden in de verbinding van stations naar bedrijventerreinen. Daarbij denkt mevrouw Smaers niet alleen aan De Lijn maar eveneens aan belbus, ingeschakelde taxi’s, autodelen, Cam-bio enzovoort, ook voor de vroege en late shifts.

Doel van het decreet, aldus de *minister* is een gerichte dienstverlening van halte of station naar bedrijventerrein met een shuttle. Op zich heeft de modus waarmee dit gebeurt geen belang en worden de vooropgestelde modi niet uitgesloten, integendeel: het is net de bedoeling op het aftakpunt van halte/station aanvullend te zijn t.o.v. het openbaar vervoer. Het is de bedoeling om de meest afgelegen bedrijventerreinen te bedienen die buiten de scope van De Lijn vallen. Deze dienst kan zich bovendien ook aanpassen aan de specifieke werkregelingen op de verschillende terreinen of in de verschillende bedrijven.

3. Waterwegen

3.1. Stimuleren transport over het water

3.1.1. *Kades*

Mevrouw *Karin Brouwers* stelt zich vragen over de gewenste overschakeling van vrachtvervoer (modal shift) naar de waterweg. Zo kreeg de afvalintercommunale van Vlaams-Brabant een kade aangelegd op de Vaart in Leuven, maar die kade wordt niet gebruikt. Volgens de intercommunale is de vrachtwagen nog altijd zoveel goedkoper. Kan het angekondigde Scheepvaartdecreet soelaas brengen?

Minister *Hilde Crevits* bevestigt dat Vlaanderen het gebruik van de waterweg als vervoersmodus stimuleert. Om die reden kunnen steunmaatregelen aan het vervoer over de waterweg worden overwogen. Wat het stimuleren van afvaltransport over de waterweg betreft, wil zij een onderscheid maken tussen huishoudelijke en daarmee vergelijkbare afvalstoffen en bedrijfsafval. Voor beide categorieën bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van de bestaande pps-regeling voor de bouw van laad- en losinfrastructuur. Voor de bouw van een kaaimuur financieert het Vlaams Gewest tachtig percent en het bedrijf twintig. In ruil dient het bedrijf een trafiekgarantie te geven gedurende tien jaar.

Het concrete dossier van het vervoer van afval over de waterweg in Vlaams-Brabant is de minister bekend. Voor de huishoudelijke en daarmee vergelijkbare afvalstoffen verwijst zij daarnaast naar de enige tijd geleden uitgewerkte en ondertussen door de Europese Commissie goedgekeurde steunmaatregel ter bevordering van dit soort van transport over de waterweg. De minister wenst de steunmaatregel op een budgettair verantwoorde manier toe te passen. Daarmee bedoelt zij dat een steunmaatregel erop gericht moet zijn om de investering en start te steunen om vervolgens het project de kans te geven zelfbedruipend te worden. Om die reden wordt voor het huishoudelijk afval uit Vlaams-Brabant nu nagegaan hoe de nog bestaande meerkost verder kan verminderd worden.

De heer *Dirk de Kort* zegt heel tevreden te zijn dat het voorstel van resolutie van de meerderheid¹⁰ over de promotie van de binnenvaart binnenkort wordt besproken. Hij bedankt alvast de minister voor haar inspanningen ter ondersteuning van de binnenvaart. In de beleidsbrief leest het lid dat het bouwen van laad- en losinstallaties aan de Vlaamse vaarwegen en de pps-formule voor de realisatie van kaaimuren zeer drempelverlagend werkt. Hij vindt dat zelf ook goed, maar hij meent dat de groei van de binnenvaart vooral vanuit de vraagzijde, meer dan vanuit het aanbodzijde, moet gestimuleerd worden. Daarom wil hij een afstemming van het kaaimurenprogramma, van toepassing buiten het havengebied, op de regeling zoals ook vervat in het Havendecreet. Het is tenslotte in de havens dat de keuze gebeurt om containers op binnenvaartschepen te laden of op vrachtwagens.

3.1.2. Prijsverschil

Mevrouw *Tine Eerlingen* is het er mee eens dat milieuvriendelijk transport kan worden gestimuleerd in het vergunningsbeleid. Het zou bijvoorbeeld goed zijn dat bepaalde bedrijven zich vestigen aan binnenwaterwegen. Maar het is een probleem dat de binnenvaart soms veel duurder is dan het vervoer over de weg. Welke actie denkt de minister te kunnen ondernemen tegen dat prijsverschil?

Vestigingslocaties aan de waterweg aanbieden is voor de *minister* een cruciaal beleids-element. Wanneer men de prijs van het vervoer per binnenschip vergelijkt met het wegvervoer is dit per tonkm duidelijk in het voordeel van het binnenschip. Het kostennadeel tussen de binnenvaart en het wegvervoer situeert zich in de bijkomende overslag en voor- of natransport. In het bijzonder de bijkomende overslag is prijsbepalend. Net door een vestigingsbeleid van bedrijven aan de waterwegen vervalt het voor- of natransport en de bijkomende overslag en is de binnenvaart duidelijk het meest gunstige qua prijs.

Voor de aanleg van een kaaimuur werd het pps-kaaimurenprogramma ingevoerd (tachtig/twintig percent en trafiekgarantie door het bedrijf) en een stimulus voor bedrijven om gebruik te maken van de waterweg. Tegenover de deelname van de overheid aan die projecten staat ook het engagement van de betrokken bedrijven om de gebouwde infrastructuur effectief in gebruik te nemen. De aanvraag om de bestaande pps-regeling te kunnen verlengen, is momenteel ingediend bij de Europese Commissie.

¹⁰ Voorstel van resolutie van de heer Dirk de Kort, mevrouw Karin Brouwers, de heren Bart Martens en Jan Peumans, de dames Sophie De Wit en Annick De Ridder en de heer Sas van Rouvoij betreffende de toekomst van de binnenvaart in Vlaanderen, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-2010, nr. 581.

Daarnaast wordt momenteel gewerkt aan een verlenging van de huidige steunmaatregel voor het vervoer van containers over de waterwegen. Om het gebruik van de binnenvaart te stimuleren wordt constant gezocht naar nieuwe marktsegmenten voor de binnenvaart. Om de lage beladingsgraad of de extra startkost gedeeltelijk te compenseren bestaan of worden steunmaatregelen uitgewerkt. Minister Crevits denkt hierbij aan de steunmaatregel voor palletvervoer voor de binnenvaart, beslist door de Vlaamse Regering einde 2009. Die maatregel werd in het voorjaar 2010 aangemeld bij de Europese Commissie. De aanmeldingsprocedure is lopende. Na goedkeuring kan de maatregel uitgevoerd worden. De steunmaatregel voor intermodaal vervoer over de waterweg loopt nog voor de container-volumes waarvoor overeenkomsten zijn afgesloten tot einde 2011.

3.1.3. *Binnenschepen*

De heer *Dirk de Kort* staat achter het stimuleren van het watertransport, en ziet een groei, maar vindt toch dat deze transportmodus al bij al te weinig wordt gebruikt. Erger nog, de binnenschippers maken moeilijke tijden door. Hij verwijst naar voormeld voorstel van resolutie waarvan hij een van de auteurs is. Eerder heeft hij de minister in de commissie horen zeggen: “we moeten er niet alleen voor zorgen dat er voldoende kaaimuren zijn, we moeten er ook voor zorgen dat er schepen zijn om die kaaimuren te gebruiken”. Daar is het lid het helemaal mee eens. Inmiddels heeft hij weet van een samenwerkingsakkoord tussen de gewestregeringen en de federale regering, ter ondersteuning van de economische aspecten van de binnenvaart.

Volgens minister *Hilde Crevits* zijn er geen capaciteitstekorten in de vloot voor de tankvaart en de droge ladingschepen van meer dan 1.500 ton laadvermogen. Wel integendeel, er zijn op dit ogenblik veeleer te veel van deze schepen, hetgeen in (te) lage vrachttarieven resulteert. De oorzaak is dat gedurende de crisis de binnenschepen die reeds besteld waren ook nog in de vaart zijn gekomen terwijl de volumes net terugliepen. Voor de tankvaart is de overcapaciteit een gevolg van de evolutie naar dubbelwandige schepen. De volledige vloot wordt vervangen en op dit ogenblik zijn de enkelwandige en dubbelwandige schepen allebei nog in de vaart. Tegen 2018 zou de overschakeling naar dubbelwandige schepen volledig rond moeten zijn, gezien de internationale afspraken.

Voor de kleinere schepen en in het bijzonder de spitsen (300 ton) en kempenaars (600 ton) is de situatie geheel anders. Die vlootsegmenten zijn in Vlaanderen belangrijk, aldus de minister. Aangezien het immers de kleinste vaartuigen betreft, kunnen ze ingezet worden in op het volledige Vlaamse waterwegennetwerk. De inzet van die schepen is in het bijzonder belangrijk voor de binnenvaartontsluiting van de Kempen, het Denderbekken, het IJzerbekken en het Dijlebekken.

Minister Crevits voert daarom een drieledige strategie. Vooreerst wordt getracht de varende schepen in de vaart te houden. In dat kader loopt er voor 2009-2010 een steunmaatregel voor de modernisering van kleine schepen. Hierdoor wordt de levensduur van de vaartuigen verlengd. Voor die steunmaatregel komen de afschrijfbaar investeringen in aanmerking van nieuwe technische installaties aan boord van het motorschip. De nieuwe technische installaties behoren tot de vaste structuur en/of vaste uitrusting van het motorschip en moeten de bedrijfszekerheid, de veiligheid, het kwaliteitsbeheer, het nautisch comfort of de ecologische prestaties verbeteren. De schepen komen in aanmerking voor een steunpercentage tot dertig percent voor schepen tot 66m en van twintig percent voor schepen tussen 66m en 80m. Maximaal is de steun begrensd op 40.000 euro per schip.

Ten tweede wordt ook de nieuwbouw van binnenschepen gestimuleerd. De bouw van nieuwe kleine binnenschepen wordt gefaciliteerd door een samenwerking van de waterwegbeheerders, Promotie Binnenvaart Vlaanderen en de Participatiemaatschappij Vlaanderen. Het is de bedoeling om een nieuw financieringsmechanisme voor de binnen-

scheepvaart aan te bieden. Voor alle kleine schepen kan PMV als zelfstandige investeringsmaatschappij de nodige financiering aanreiken voor vernieuwbouw of nieuwbouw. Let wel dat het in geen geval gaat om subsidies maar wel om investeringen op basis van een businessplan dat zowel een financiële als een maatschappelijke meerwaarde biedt. PMV faciliteert dus investeringen in kleine binnenvaartschepen en doet dat samen met andere financiële en operationele partners. Zij ziet er nauwlettend op toe dat de normale marktwerking niet wordt verstoord en werkt dus aan marktconforme voorwaarden.

Een derde element van de aanpak is het volgende. Vlaanderen beschikt over een fijnmazig infrastructuurnetwerk voor de binnenvaart. Met het oog op het vrijwaren van de mobiliteit, een van de doelstellingen van Vlaanderen in Actie en van het Pact 2020, wordt ingezet op het optimaal gebruiken van de beschikbare infrastructuur. Het optimaliseren en het stimuleren van het gebruik van de waterwegen met een CEMT klasse IV of lager is een van de strategische doelstellingen van het Flanders Inland Shipping Network (FISN). Om aan die doelstelling invulling te kunnen geven wordt er geïnvesteerd in het bevaarbaar houden van dit type waterwegen. Tevens werd en wordt geïnvesteerd in de automatisering van de bediening van de kunstwerken.

3.2. Infrastructuur

3.2.1. Wijnegem

De heer *Dirk de Kort* wil vernemen wat de juiste plannen zijn voor de vierde sluis op het Albertkanaal (Wijnegem). Gaat het effectief om een extra sluis of betreft het de uitbreiding van de derde, kleinste, sluis?

De *minister* geeft volgende verduidelijking. NV De Scheepvaart gaf begin 2010 opdracht om de noodzaak tot een capaciteitsuitbreiding van de sluizencomplexen op het Albertkanaal te onderzoeken. Het sluizencomplex van Wijnegem is er een van. Aanleiding voor het onderzoek vormde de vaststelling dat door de gestage groei van de trafiek op het Albertkanaal aan het sluizencomplex in Wijnegem toenemende wachttijden voor de scheepvaart ontstonden. De resultaten van dit onderzoek mogen in de komende maanden verwacht worden. Op basis van de resultaten van het onderzoek kan een beleidsbeslissing worden genomen, waarbij een van de opties de bouw van een extra (vierde) sluis is.

In afwachting van de conclusies van het onderzoek opteert De Scheepvaart ervoor om, binnen een bepaalde perimeter, enkel eigendomsverwervingen te doen wanneer eigenaars daartoe het initiatief nemen. De gehanteerde werkwijze werd toegelicht tijdens een informatievergadering voor de betrokkenen in Wijnegem. De Scheepvaart laat momenteel een wachtkade aanleggen op de rechteroever van het Albertkanaal te Wijnegem, opwaarts de Houtlaanbrug. De wachtkade zal na aanleg dienst doen voor het afmeren van schepen die wachten om geladen of gelost te worden of om versast te worden. Wat ook de beslissing over de uitbreiding van het sluizencomplex van Wijnegem mag zijn, zal de wachtkade die functie behouden.

3.2.2. Seine-Schelde

De heer *Sas van Rouveroy* heeft in de pers vernomen dat de Europese Commissie dreigt het budget voor de Seine-Scheldeverbinding met tien procent te verminderen wegens grote vertraging. De Commissie wil wat vaart steken achter de realisatie van een aantal projecten met grote vertraging. In dat lijstje blijkt ook het Seine-Scheldeproject te zitten. De

vooropgestelde timing voor de realisatie van dit project streefde ernaar de werken op het terrein reeds in 2009 te laten starten en het geheel operationeel te hebben tegen eind 2016. Deze timing kadert in het Europese tijds kader verbonden aan de geselecteerde TEN-T projecten. De vertraging ligt niet aan Vlaanderen maar aan de Franse kant.

Is de minister op de hoogte van de vertraging aan Franse kant? Is er ook vertraging vast te stellen aan Waalse kant en wat kunnen daar de redenen voor zijn? De indruk bestaat dat de werken aan Vlaamse kant op schema zitten. Klopt dat? Is de minister op de hoogte van de evaluatie van de Europese Commissie aangaande het Seine-Scheldeproject? Hoe kijkt zij aan tegen een gebeurlijke sanctie van de Europese Commissie? En zal de minister stappen ondernemen bij de bevoegde Europese commissaris en bij haar Franse homologo?

De *minister* heeft inderdaad ook vastgesteld dat het project aan Franse zijde vertraging dreigt op te lopen. Om hierover uitleg te vragen, nam zij het initiatief om haar Franse collega hierover aan te schrijven. Zowel aan de voormalige als aan de recent benoemde Franse collega werd een schrijven in dit verband overgezonden. Haar schrijven wijst op het belang van de Seine Scheldeverbinding en vraagt aan de Fransen om initiatief te nemen om dit project zoals gepland uit te voeren.

3.2.3. *Estuaire vaart – Seine-Schelde West*

De heer *Sas van Rouveroy* zegt bekommerd te zijn voor een betere binnenvaartontsluiting van de zeehaven van Zeebrugge. Twee mogelijkheden zijn voorhanden: de klassieke binnenvaart met een kanaal (het Seine-Schelde-West-project, de verbreding van het Schipdonkkanaal) en de estuaire vaart. Het lid verklaart ontgoocheld te zijn dat het alternatief van de estuaire vaart niet een enkele keer is vermeld in de beleidsbrief. Dit is in tegenstelling met vroegere standpunten van de Vlaamse Regering. Uit een persbericht van 2 november 2006 van de toenmalige minister van Openbare Werken Kris Peeters citeert de heer van Rouveroy letterlijk: “Op termijn kan jaarlijks 790.000 TEU (Twenty feet Equivalent Unit) naar het binnenland en het Rijnlandgebied via estuaire vaart vervoert worden. Dit is het equivalent van een trafiek van 500.000 vrachtwagens of ruim negenduizend traditionele binnenschepen”. Dit bewijst volgens de heer van Rouveroy dat estuaire vaart absoluut een oplossing is voor de ontsluiting van Zeebrugge. Daarenboven biedt het een ernstige verlichting voor de E40 en de E17 want een half miljoen vrachtwagens verdwijnen van de weg.

De heer Van Rouveroy meent dat die magere belangstelling voor de estuaire vaart te wijten is aan de resultaten van de MKBA die voor het project Seine-Schelde-West in het kader van de plan-MER is gehouden. Die MKBA leverde prognoses en tabellen op die de estuaire vaart nauwelijks concurrentieel maakten met de binnenvaart. De MKBA werd reeds vroeg in de procedure gemaakt. Ondertussen kan men die MKBA-cijfers toetsen aan de werkelijkheid, want de estuaire vaart is nu al enkele jaren actief, met drie vaartuigen: de Ambers, de Desseo en de Tripoli. De belangrijkste parameters zijn vaartijden, vaarafstanden (trajecten), ligtijden, aantal sluispassages, lading en vaste kosten. De heer van Rouveroy onderzocht op de website www.marinetraffic.com elke parameter per traject en vergeleek deze met de gegevens van de MKBA. Zijn bevindingen zijn verwerkt in een presentatie die aan dit verslag is toegevoegd als bijlage¹¹. De verschillen zijn niet na de komma maar massief.

In de MKBA moeten de estuaire schepen in Zeebrugge ten onrechte een zeesluis passeren, worden de vaste kosten per TEU voor de estuaire vaart foutief verrekend en is de effectieve estuaire vaartijd overschat: tussen Zeebrugge en Antwerpen met meer dan 50%, tussen Zeebrugge en Meerhout met meer dan 30%, tussen Zeebrugge en Willebroek met

¹¹ Zie p. 95

meer dan 80%, tussen Zeebrugge en Duisburg met meer dan 45%, en tussen Zeebrugge en Rotterdam met meer dan 30%. Ook worden de liguren verkeerd ingeschat waardoor de globale estuaire vaartijd overschat wordt: tussen Zeebrugge en Antwerpen met meer dan 210%, tussen Zeebrugge en Meerhout met meer dan 120%, tussen Zeebrugge en Willembroek met meer dan 220%, tussen Zeebrugge en Duisburg met meer dan 130%, tussen Zeebrugge en Rotterdam met meer dan 120%. De MKBA gaat overigens uit van driedagige containervaart; in de praktijk gaat het om vier of vijf lagen.

De heer van Rouveroy vraagt de minister om te kiezen voor de estuaire vaart en om de verbreding van het Schipdonkkanaal te laten vallen. De estuaire vaart is een volwaardig alternatief. De transportkosten zijn lager. Er is geen ecologische schade. Het feit dat er nog twee studies lopende zijn met betrekking tot het Schipdonkkanaal is geen reden om de beslissing uit te stellen. Beide studies, over de waterbalans in het Scheldebekken en over de hydro-ecologische aspecten, blijven interessant los van Seine-Schelde-West. Het lid vindt de vraag dan ook gerechtvaardigd de minister te verzoeken het dossier van de verbreding van het Schipdonkkanaal zonder verwijl definitief af te sluiten.

De *minister* neemt het niet dat de heer Van Roveroy met zijn presentatie suggereert dat zij de estuaire vaart niet zijn volle kansen gunt. Zij wijst er hem op dat zij samen met minister-president Kris Peeters, een steunmaatregel heeft uitgewerkt en aangemeld bij de Europese Commissie. Zij heeft daarover een akkoord bereikt, de maatregel ingevoerd en beleidskredieten daarvoor vrijgemaakt. Er was voordien geen enkele container met estuaire vaart vervoerd. Meer nog, tot op vandaag zijn er enkel nog maar containerstromen gerealiseerd met estuaire vaart die gesubsidieerd wordt.

Minister Crevits geeft toe dat de cijfers die de heer Van Rouveroy vond op voormelde website kunnen kloppen; de vaaruren zijn herkenbaar. Op andere dagen kon zij evenwel cijfers vinden die heel minder gunstig waren. Op bepaalde dagen konden de estuaire schepen niet uitvaren. Dat was respectievelijk te wijten aan extra-werken die aan het schip dienden te worden uitgevoerd om conformiteit met de wettelijke geluidsnormen te bekomen, of aan herstelingswerken na een ongeval. In een bepaald geval kon een schip niet uitvaren door de slechte weersomstandigheden.

Volgens de minister is de totale tijd is niet zomaar gelijk aan de vaaruren. Er zijn andere uren dan vaaruren waarmee men moet rekening houden om de effectieve kostenstructuur in rekening te brengen. Zo moeten er wel degelijk liguren in rekening worden gebracht. De cijfers die de heer van Rouveroy bracht zijn niet helemaal representatief maar een momentopname. Het zijn geen cijfers waarmee men studies kan kraken.

De minister meldt dat de betrokken bedrijven gevraagd hebben naar maatregelen om de crisis te overbruggen. Van de Europese commissie ontving zij de instemming voor het toestaan van een tijdelijke versoepeling met betrekking tot de gevraagde trafieken. Daarmee wil de minister bewijzen dat zij de estuaire vaart alle kansen wil bieden. Maar mede gelet op de moeilijkheden die de estuaire vaart thans ondervindt, zijn in 2011 geen nieuwe initiatieven gepland. Als de huidige drie gesubsidieerde schepen op vandaag niet over voldoende vrachtaanbod beschikken, zou het economisch niet verstandig zijn in 2011 een nieuwe vraag naar nog meer schepen te lanceren.

Voor wat de ontsluiting van de haven van Zeebrugge betreft, heeft de minister al eerder aangekondigd dat een Mastergroep zou worden samengesteld die de hinterlandontsluiting voor Zeebrugge zal bekijken, over alle modi heen. In de opdracht aan de Mastergroep werd expliciet opgenomen dat men met de potenties van estuaire vaart correct en concreet moest rekening houden. Indien er een actualisatie of gevoeligheidsanalyse van de des-

betreffende MKBA nodig zou zijn, dan zal de Mastergroep daar moeten over oordelen. Minister Crevits wil alvast geen voorafname doen op resultaten van die opdracht.

De heer *Sas van Rouveroy* ontkent dat shortseashippingschepen onderhevig zouden zijn aan getijdengevoeligheid. Alleen de weersgevoeligheid kan hen parten spelen. Getijdengevoeligheid is niet relevant omdat hun diepgang niet groot is of minstens altijd binnen de diepgang van de Westerschelde past. De heer van Rouveroy heeft contact gehad met een private exploitant van een schip in de estuaire vaart. In de periode dat hij daarmee vaart, en dat is meer dan een jaar, heeft hij vijf ligdagen gehad waarop hij niet kon uitvaren. Dat is in het totaalplaatje heel marginaal. Die schepen doen ook aan continu-vaart. Diezelfde eigenaar noemde evenmin de weersomstandigheden vanuit een puur bedrijfseconomisch standpunt relevant.

De heer van Rouveroy meent dat de informatie waarover de minister beschikt onvolledig is. Als zij zegt dat er op dit ogenblik geen vierde vaartuig in de maak zou zijn, meldt het lid dat een casco besteld is in China en binnenkort zal worden geleverd. Dan moet het natuurlijk nog wel afgewerkt worden. Dus dat duurt nog even. Dan stelt het lid zich de vraag: hoe komt het dat de minister dat niet weet? Hij vermoedt dat het komt omdat de betrokken eigenaar geen subsidies zal vragen. Hoe dan ook is het een feit dat de estuaire vaart wel degelijk aan het groeien is na een korte periode van kinderziektes. Als de minister zegt dat de volumes zoals ze oorspronkelijk waren verwacht, in het kader van de Europese subsidiering, niet werden gehaald, en dat er een risico van terugvordering van subsidie was en dat de minister bijstand heeft verleend om dat risico zo veel mogelijk te beperken, dan dankt het lid de minister daarvoor.

Maar die verwikkeling is volgens de heer van Rouveroy niet het gevolg van een crisis in de estuaire vaart. Hij denkt niet dat het een crisis was in de estuaire vaart maar meer een crisis op diepzeetrafiëk, op de aanvoer van containers die op estuaire vaart konden worden geplaatst. Overigens is het lid het oneens met de minister als hij meent te horen dat zij de estuaire vaart niet beschouwt als een hinterlandbediening. Estuaire vaart is pure hinterlandontsluiting. Estuaire vaart gaat op Antwerpen, gaat op Willebroek, op Duisburg, op Rotterdam en Rotterdam is ook hinterland. Het is een voor honderd percent hinterlandmodus. De studie die de minister heeft besteld bij het Steunpunt Goederenstromen, vind de heer van Rouveroy nuttig.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat het bijzonder gevaarlijk is om een MKBA neer te halen op basis van een of twee voorbeelden. Haar diensten hebben contact genomen met de eigenaars, die een zeer gemengd beeld geven over het succes van de estuaire vaart. Het business model moet nog eens geëvalueerd worden. Voorts wijst de minister erop dat estuaire vaart meer is dan varen over binnenwateren. Men vaart ook een stuk langs de kustlijn. Waarom is die estuaire vaart duurder? Omdat het een omgebouwd schip is dat zowel op zee als op de binnenwateren kan varen. De minister is blij met het nieuws over dat vierde schip. Maar er is tot vandaag geen vierde aanmelding. Er is bij haar geen aanmelding voor steun of wat dan ook. Zij zou het eigenlijk wel aangenaam vinden als er ook nietgesubsidieerde schepen kunnen beginnen varen. Het zou ook aantonen dat het ook anders kan. Maar op vandaag is er nog geen één. En men moet zien dat de cijfers waarvan men in 2007 uitging, niet gehaald worden. Dus sowieso betekent dit, dat het minder succes heeft dan men had gehoopt.

Ten slotte benadrukt de minister dat er een crisis heerst. Er is een algemene crisis die er voor zorgt dat ook de estuaire vaart getroffen wordt. De sector haalde niet hetgeen men gedacht had te halen. Als daar nu volgend jaar verandering in komt, dan is dat zeer goed. Maar op vandaag is minister Crevits nog altijd bezorgd over die evolutie.

Wat de ontsluiting van de haven van Zeebrugge betreft, wil de minister geen uitspraken doen. Sommigen zeggen dat men niets moet doen voor Zeebrugge; de weg en spoor vol-

staan. Er wordt van verschillende zijden gegoocheld met prognoses en volumes. Voor minister Crevits is het van belang daar nu eens klare kijk op te krijgen. Hoe zitten die volumes in elkaar? Er moet gezocht worden naar de optimale ontsluiting voor de Zeebrugse haven. Op termijn, moet er ook gewerkt worden binnen het Flanders Port Area aan een globale hinterland strategie, een strategie voor de vier Vlaamse havens. Voor Zeebrugge, gelet op speciale problematiek die daar is en de moeilijkheden die er ook zijn, lijkt het de minister opportuun onder leiding van het Steunpunt Goederenstroom daar een groep experts samen te brengen om heel specifiek de optimale ontsluiting van de haven in detail te bekijken.

De heer *Sas van Rouveroj* legt uit waarom hij zo volhardend is op het estuaire thema. Dat is vooreerst omdat hij vaststelt dat de beleidsbrief er geen melding van maakt. Hij ziet ook dat de estuaire binnenvaart in confrontatie wordt gebracht of wordt vergeleken met Seine-Schelde West in de MKBA. Vandaar ook dat hij die tabellen van de MKBA rond Seine-Schelde West heeft gebruikt om eens aan te tonen dat de estuaire vaart in die tabellen onheus wordt behandeld. Er zijn daar krachten aan het werk, die op een bewuste manier de cijfers van de estuaire vaart doen kelderen, om de mogelijke gevolgen van de verbreding van het Schipdonkkanaal op te waarderen, verklaart de heer van Rouveroj, zijn woorden wikkend. Maar zelfs uit de MKBA zou blijken dat estuaire vaart iets goedkoper zou zijn dan Seine-Schelde West. En dan zwijgt hij nog over een miljard euro dat nodig zou zijn om de Seine-Schelde West tot stand te brengen. Louter volgens de transportkost is de estuaire vaart al iets goedkoper, maar als men dan de tabellen corrigeert met de gegevens zoals aangetoond in zijn presentatie, dan kost de estuaire vaart slechts een fractie van de kostprijs van de binnenvaart over de Seine-Schelde West.

De heer *Jan Peumans*, commissievoorzitter herinnert eraan dat er nog altijd een verzoekschrift aanhangig is van de actiegroep Het Groot Gedelf. Het is een verzoekschrift van de vorige legislatuur dat niet is afgehandeld tot er meer klaarheid in het dossier kwam. De voorzitter vindt het nog altijd jammer dat naar de hoorzittingen die toen werden gehouden, de eigenaars van de estuaire schepen niet zijn willen afkomen. Hij denkt dat de commissie misschien nog eens een tweede poging zou kunnen ondernemen om die mensen van de estuaire vaart hier zelf eens hun verhaal te laten brengen. De heer Sas van Rouveroj vindt dat een zeer goed idee.

Minister *Hilde Crevits* zegt het zeer moeilijk te hebben met de stelling van de heer van Rouveroj dat de estuaire vaart vandaag gebukt gaat onder de MKBA voor het project Seine-Schelde West. De estuaire vaart vandaag heeft geen last van die MKBA. De minister doet al wat ze kan om te ondersteunen en als ze hun doelstellingen niet halen, vraagt zij versoepeling aan Europa. En ze hebben die steun nodig. Voorzitter Jan Peumans concludeert dat er in de commissie nog veel zal gedebatteerd worden over estuaire vaart en de verbreding van het Schipdonkkanaal.

4. Wegen

4.1. Missing links

4.1.1. Nieuwe missing links

Mevrouw *Griet Smaers* is tevreden met het voornemen van de minister om voort te doen met het wegwerken van de missing links. In 2011 zal ook voortgewerkt worden aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen en dat het plan in 2012 moet kunnen worden afgerond. Zullen in het kader van de Mobiliteitsplan nieuwe missing links aan bod komen? Komt er op een of andere manier ruimte voor het vaststellen van nieuwe missing links? In de voorbeel-

den die de minister vermeldt van missing links die volgend jaar worden aangepakt, ziet mevrouw Smaers wel de spitsstrook op de E40 staan maar niet die op de E313. Minister *Hilde Crevits* antwoordt daarop onmiddellijk dat die strook op de E313 al in uitvoeringsfase is.

De *minister* belooft dat bij het bepalen van de scope van het toekomstig Mobiliteitsplan Vlaanderen zal rekening worden gehouden met enerzijds het Mobiliteitsdecreet dat stelt dat het mobiliteitsplan een beleidsplan ‘op hoofdlijnen’ dient te zijn en anderzijds met de aanbeveling van het Vlaamse Parlement in de resolutie Sneller door beter¹² die stelt dat het toekomstig mobiliteitsplan minder omvattend dient te zijn en vooral moet gefocust zijn op strategische gebieden en acties zodat zij vooral visie en kader kunnen geven voor de selectie van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten op Vlaams niveau. Van zodra het strategisch belang kan worden aangetoond van nieuwe missing links voor het toekomstig mobiliteitsbeleid zullen deze dus in beeld worden gebracht in het nieuwe mobiliteitsplan Vlaanderen.

4.1.2. Mobiliteitsplan Vlaanderen

De heer *Dirk de Kort* acht de behoefte aan een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen evident. Dat staat ook te lezen in adviezen van de MORA, SERV en andere beleidsadviesorganen. Hij vindt de beleidsbrief op dit punt redelijk summier. Is de gewestelijke planningscommissie reeds samengesteld? Gaat men uit van een evaluatie van het eerste ontwerp-mobiliteitsplan? Is dat ontwerp beschikbaar? Werden er enkele prioritaire thema’s opgelijst? Wat is de juiste timing om tot het nieuwe Mobiliteitsplan te komen? Is het ‘tijdspad met termijnstelling’ conform art. 11, 2° van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, reeds gemaakt? Volgens het lid zou het interessant zijn de evaluatie en beschrijving van de huidige mobiliteitstoestand uit het informatieve gedeelte (art. 10,§1,1°) te bezorgen aan het Vlaams Parlement los van het richtinggevend gedeelte.

De heer de Kort denkt dat het mobiliteitsplan ook uitsluitsel moet geven over de stuurbaarheid van mobiliteit. Men gaat er al te vanzelfsprekend van uit dat het verplaatsingsgedrag van de mensen voorspelbaar en modelleerbaar is. Is dat wel zo? Een van de belangrijkste vragen in het nieuwe mobiliteitsplan moet zijn, op basis van een gedegen evaluatie van het eerste mobiliteitsplan, wat er heeft gewerkt en wat niet. Van welke maatregelen mag men redelijkerwijze effect verwachten en van welke niet, of veel minder?

De *minister* meldt dat de gewestelijke planningscommissie, in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering op 1 oktober 2010 van start is gegaan met de opmaak van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen. Volgens de huidige timing zal medio februari 2011 het informatieve deel klaar te zijn en zal het onderworpen worden aan een publieksparticipatie. De publieksparticipatie moet starten in kalenderweek 12 van 2011 (week van 21 maart 2011). Indien het Vlaams Parlement kennis wil nemen van de teksten vervat in het informatieve deel is de minister graag bereid die tekstene toe te laten lichten in het Vlaams Parlement. Het informatieve deel bestaat uit drie delen waarbij een eerste deel de bestaande toestand in beeld brengt, deel 2 gaat nader in op de toekomstverkenningen en deel 3 bevat de beleidsuitdagingen en de oplossingsrichtingen.

Voor wat het begrip ‘evaluatie van een aantal maatregelen’ betreft: ‘evaluatie’ betekent dat er wordt aangegeven ‘welke de consequenties zijn voor het mobiliteitsbeleid’. Met andere woorden wordt in het informatieve deel aangegeven wat er gebeurd is de laatste tien jaar (waar staan we nu) en wat er nog moet gebeuren en welke de problemen nog zijn.

¹² Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 395.

4.1.3. E40 en E314

Mevrouw *Karin Brouwers* is verheugd over de aangekondigde vierde rijstrook op de E40 tussen Brussel en Leuven. In 2011 zou de project-MER klaar zijn. Tegen wanneer mag men hopen op realisatie? Vruchteloos zoekt mevrouw Brouwers in de beleidsbrief naar een spoor van de E314. Hoe zit het met dat optimalisatieproject?

De *minister* antwoordt dat naar analogie met de Tactische Studie E313 momenteel een mobiliteitsstudie wordt uitgevoerd met betrekking tot de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid op de snelwegen E40 Brussel-Luik en de E314 Leuven-Lummen. De eerste fase van het onderzoek, diagnose en kwantificering van de knelpunten, werd recent beëindigd. In de volgende fase zullen concrete oplossingsmaatregelen worden uitgewerkt en zal het oplossend vermogen ervan worden geëvalueerd aan de hand van de strategische verkeersmodellen, rekening houdend met toekomstige demografische, ruimtelijke en infrastructurale ontwikkelingen en projecten in de omgeving van deze wegen.

Bij de werken ter hoogte van Sterrebeek van afgelopen zomer werd alvast rekening gehouden met een mogelijke toekomstige spitsstrook op dit wegvak. De voorbereidende werken voor de hiertoe benodigde telematica-infrastructuur werden reeds uitgevoerd. De spitsstrook en later een volwaardige vierde rijstrook op de E40 richting Luik tussen Sterrebeek en de aansluiting met de E314 in Heverlee zijn mee opgenomen als potentiële maatregel. De studie met aanbevelingen zal eind 2011 rond zijn.

4.1.4. R11

Voor de R11 ziet de heer *Steve D'Hulster* een budget ingeschreven staan van 45 miljoen euro. Is een gedeelte daarvan bestemd voor de tunnel aan de luchthaven?

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat naar aanleiding van een arrest van de Raad van State de Vlaamse Regering besliste dat de R11 ter hoogte van de luchthaven van Antwerpen volledig als tunnel zal worden uitgevoerd en dat hiervoor reeds in 2011 kredieten zullen worden ingeschreven. Het budget van 45 miljoen euro wordt ingeschreven op een nieuwe basisallocatie (MDU MH216 7310). In dat kader beslist de regering nu tot intrekking van het besluit met de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'R11-omleiding luchthaven Antwerpen'. De uitvoeringsplannen zijn in opmaak. Alles wordt in het werk gesteld om de tunnel tijdig te realiseren conform de derogatie waarbij een RESA (Runway End Safety Area) dient gerealiseerd te worden in februari 2013. De tunnel wordt zo geconcipieerd dat een eventuele latere integratie in een langere tunnel (of een andere oplossing voor de R11) niet gehypothekeerd wordt.

Ook de heer *Dirk Peeters* heeft een vraag over de R11. Prioritair zal er geïnvesteerd worden in 45 miljoen euro voor de ondertunneling van de Krijgsbaan ter hoogte van het vliegveld van Antwerpen, maar de rest van het traject zit blijkbaar in een latere fase. Wat zijn de inzichten daarover van de minister met betrekking tot de ontsluiting van het centrum van Mortsel?

De *minister* verklaart hierover recent een overleg te hebben gehad met de betrokken gemeenten. Met de gemeenten was er een akkoord om op korte termijn een streefbeeldstudie over de R11 te starten. Het is de bedoeling om een eerste versie van streefbeeld tegen de zomer van 2011 af te ronden en een visie voor de R11 tussen de E313 en de E19 te ontwikkelen. Dat noemt de minister een eerste noodzakelijke stap vooraleer uitspraken kunnen worden gedaan over financiering en timing.

Mevrouw *Annick De Ridder* zegt ermee tevreden te zijn dat de minister voor de luchthaven van Antwerpen een oplossing wil tegen februari 2013. Volgens het lid kan de minister ook

niet anders dan dit aankondigen of het zou betekenen dat de luchthaven moet sluiten. Welke vergunningstrajecten moeten opnieuw doorlopen worden nu men teruggrijpt naar het oorspronkelijke tracé van een volledige ondertunneling van de Krijgsbaan? Als alles opnieuw moet worden vergund, lijkt de realisatiedatum van 2013 mevrouw De Ridder erg krap. Zij vreest dat de ICAO niet bereid is tot langer uitstel.

Voor de ondertunneling ter hoogte van de luchthaven van Deurne (voor de verplichte veiligheidsstrook) werden volgens de *minister* al een plan MER en een aantal technische studies uitgewerkt. Vandaag moeten nog de procedures van project-MER, de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en de aanbestedingsprocedure worden doorlopen. Bepaalde delen van de procedure lopen parallel. Het Agentschap Wegen en Verkeer stelt dat de vereiste werken kunnen gerealiseerd worden binnen de gestelde derogatieperiode. Dat betekent niet dat heel de tunnel gefinaliseerd en opgeleverd zal zijn.

Mevrouw *Annick De Ridder* benadrukt het belang van de datum van 26 februari 2013 voor het voortbestaan van de luchthaven van Antwerpen. Zij gaat ervan uit dat die datum wel degelijk wordt gehaald. Is die aanpassing en dus ondertunneling tegen dan niet gerealiseerd, dan gaat de luchthaven onverbiddelijk dicht, een ramp voor de internationale zakenluchtvaart. Kan de minister dienaangaande een stand van zaken geven?

Het dossier van de R11 leeft ook sterk bij de lokale burgemeesters, weet het lid. Als een bepaald punt van die verbindingsweg wordt aangepakt, dan vrezen zij voor de weerslag op het verkeer elders. Dat is volgens mevrouw De Ridder een verkeerde kijk op de zaken. Zonet hoorde zij de minister verklaren dat die R11-oplossing er als tangent voor moet zorgen dat een deel van het verkeer van de ring wordt opgevangen en dat de verkeersdruk op de ring rond Antwerpen daardoor gedeeltelijk kan verlicht worden. Dat vereist volgens het lid evenwel een goede doorstroming. Maar het lokale beleid in Mortsel bijvoorbeeld maakt afbreuk aan die vlotte doorstroming.

Minister *Hilde Crevits* verklaart al het mogelijke te doen om de vooropgestelde timing te halen. Mocht er een procedureel probleem rijzen dan zal zij daar heel open in zijn, en dan zal zij nagaan of er toch nog een verlenging mogelijk is. Zij zegt heel sterk gemotiveerd te zijn om dat dossier eindelijk opgelost te krijgen. De middelen daartoe zijn trouwens voorhanden.

De minister verduidelijkt dat het oplossen van een knelpunt net een ander knelpunt kan doen ontstaan, en dat daarom fasering uitermate belangrijk is. Stel dat men ergens een tunnel graaft en dan drie jaar lang niks meer doet, dan kan dat voor een bepaalde zone grote problemen teweegbrengen. De fasering moet dus zorgvuldig uitgekiend en uitgestippeld worden.

De minister maakt gewag van heel wat vragen over het kruispunt van Wommelgem en de toekomstige A102/R11. Men moet dus nu reeds rekening houden met de beide ontwikkelingen en met alle mogelijke toekomstige verkeersstromen. Het zou doodjammer zijn nu iets te concipiëren dat later onvoldoende zou blijken te zijn.

Mevrouw *Annick de Ridder* biedt de minister van uit de oppositie constructieve medewerking aan om de datum van 26 februari 2013 te halen. Als er dan toch een procedureel probleem zou rijzen, dan is ook de OpenVld-fractie, gezien de cruciale hoogdringendheid, bereid mee te werken aan een noodoplossing of nooddecreet. Een sluiting van de luchthaven is echt uit den boze. De heer *Jan Peumans* vraagt of hij de woord ‘nooddecreet’ goed heeft gehoord. Dat bevestigt mevrouw *Annick De Ridder*.

De *commissievoorzitter* wijst er op dat het project een onderdeel is van het Masterplan 2020. Over de voortgangsrapportering daarvan heeft hij overleg gehad met het Rekenhof.

Een nieuwe reeks voortgangsrapportages zal met een aangepaste aanpak de commissie de mogelijkheid geven om de uitvoering van het masterplan op te volgen

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat het technische ontwerp van de tunnel moet passen in het streefbeeld voor de globale R11. Januari of februari 2011 is haar inziens te vroeg voor een rapportering in de commissie daarover. Normaliter is in juni een concept van streefbeeld klaar. Dat is voor de minister het uitgelezen moment om een balans te maken; tegen dan zal zij ook al de gemeenten geconsulteerd hebben. Er is inderdaad prioriteit gegeven aan de ondertunneling van de luchthaven, maar de minister kan toch niet zomaar een tunnel laten bouwen zonder te weten wat zich in de volgende zones zal afspelen.

De heer *Dirk de Kort* wil tot besluit zeggen dat de communicatie over het Masterplan 2020 veel beter is met die van vroeger. Hij vraagt zich af of als dit project onder de hoede van de BAM was gebleven, de afstand tussen de ingenieurs en de lokale actoren niet onoverbrugbaar zou zijn geweest. Hij feliciteert de minister ervoor dat iedereen nu constructief meewerkt en op één lijn zit.

4.1.5. Noord-zuidverbinding Limburg

Met betrekking tot de noordzuidverbinding in Limburg wijst de heer *Marino Keulen* minister Crevits erop dat minister van Ruimtelijke Ordening Philippe Muyters de behandelingstermijn voor de ingediende bezwaarschriften in het openbaar onderzoek met zestig dagen heeft verlengd. Zitten de diensten van de minister, in casu AWV, voor dat project wel op schema? Kan de minister garanderen dat er geen vertraging komt?

De *minister* expliceert dat er momenteel in het dossier van de noord-zuidverbinding een aantal procedures lopende zijn. De afgelopen maanden heeft de VLACORO (Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening) gewerkt aan een advies op het GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) dat momenteel door de afdeling Ruimtelijke Planning verder wordt voorbereid. De principiële vaststelling van het GRUP zal naar verwachting begin 2011 door minister Muyters aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Daarnaast is op 24 oktober 2010 de kennisgevingsprocedure voor het project-MER afgerond en moeten hiervoor op korte termijn de richtlijnen door de dienst MER worden uitgewerkt. Gelet op de doorlooptijden en ermee rekening houdende dat het kennisgevingsdossier reeds zeer ver is uitgewerkt, wordt verwacht dat in het voorjaar van 2011 het project-MER zal afgevoerd zijn met het oog op de goedkeuring ervan.

De goedkeuring door de Vlaamse Regering van het offertedossier alsook het finaal DBFM-bestek van de noord-zuidverbinding wordt in de komende maanden verwacht. Als het aanbestedingsdossier is goedgekeurd kan de onderhandelingsprocedure begin 2011 worden gestart. De doorlooptijd voor een procedure vanaf de offertefase tot en met de goedkeuring van de bouwvraag duurt in principe twee jaar. De eerste offerteprocedure kan in ideale omstandigheden en afhankelijk van de start van de onderhandeling afgerond zijn tegen de zomer van 2011. De eventueel bijkomende elementen uit het goedgekeurde GRUP en project-MER worden in de tweede offertefase opgenomen.

In de periode 2011-2012 zullen ook de onteigeningen moeten worden afgerond. Prioriteit gaat daarbij naar de betrokken bedrijven en woningen. De uitvoeringstermijn voor de wegenaanleg en de flankerende maatregelen wordt op dit ogenblik geraamd op drie jaar.

De heer *Marino Keulen* benadrukt dat het sociaal-economische middenveld in Limburg sterk vragende partij is voor de noord-zuidverbinding. Hij meent begrepen te hebben dat de realisatie nu verlaat wordt door de vergunningenprocedures. Hoe zit het met bedrijven die eventueel moeten verhuizen? Met de daaraan gekoppelde tewerkstelling? Als er iets is waar de burgers niet mee kunnen leven in hun relatie met de overheid, dan is het wel de

onzekerheid. Het lid wil nu niet terugkomen op de door vorige ministers aangekondigde termijnen, maar wil enkel benadrukken dat er nu wel degelijk iets wordt verwacht. Het laatste waarin men nu in Limburg wil terechtkomen, is in een verhaal van haast-je-langzaam.

Minister *Hilde Crevits* vraagt er begrip voor dat, op het ogenblik dat een regering een principiële beslissing neemt, het hele procedurele proces nog in gang moet schieten. Denk maar aan het afbakeningsproces, de bestemming van de zones, het MER, de aanbesteding enzovoort. Als er daar lokaal onrust over heerst, dan moet de projectleider daar zeker op bezoek gaan.

4.2. Onderhoud

4.2.1. Verkeersveiligheid en de staat van de wegen

De heer *Marino Keulen* ontwaart een positieve trend in de statistieken van de verkeersslachtoffers op het Belgische grondgebied. Het totaal aantal doden op het gehele wegennet vertoont een daling met 6,5 procent tot 375 slachtoffers. Bij nader onderzoek is dit uitsluitend te danken aan Wallonië, die een daling van 14,9 procent op zijn conto mag schrijven. Het droeve nieuws is dat er op de Vlaamse wegen een stijging is van 3,7 procent. Is er een oorzakelijk verband tussen de slechte staat van de wegen en deze stijging? Het lid zou willen weten welke maatregelen de minister nu reeds gaat nemen om de negatieve ongevallentrend te stoppen en om te buigen? Welke inspanning heeft het Waalse Gewest gedaan waaruit Vlaanderen kan leren?

Om het verband tussen de slechte staat van de wegen en het aantal verkeersdoden wetenschappelijk te duiden, is volgens de *minister* een wetenschappelijke ongevalsanalyse onontbeerlijk, die op zijn beurt gebaseerd moet zijn op correcte ongevalleengegevens. Correcte ongevallestatistieken en ongevalsanalyse zijn prioriteiten voor deze legislatuur. Zij moeten de minister de wetenschappelijke onderbouw leveren waarop extra beleidsmaatregelen kunnen geënt worden. Minister *Crevits* herhaalt dat verkeersveiligheid een verhaal is van de 3 E's - Engineering (infrastructuur), Enforcement (handhaving) en Education (sensibilisatie en handhaving). Infrastructuur is er een van, maar het gedrag en de sensibilisering van de weggebruiker spelen eveneens een belangrijke rol. Verschillende onderzoeken, onder andere van het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) tonen aan dat het gedrag van een weggebruiker vaak een veel grotere rol speelt dan de staat van de weg.

De heer *Dirk Peeters* heeft grote belangstelling voor de ongevallencijfers op de gewestwegen die in zeer slechte staat zijn. Hij verwijst daarvoor naar de gedachtewisseling die onlangs in de commissie is gehouden over het rapport Toestand van het wegennet¹³. Kunnen die ongevallencijfers worden bekendgemaakt?

De *minister* preciseert dat een analyse van de ongevalleengegevens gebeurt op singuliere punten en de meting van de staat van de weg op grotere wegvakken. Hier is niet noodzakelijk een een-op-eenrelatie. Bij de metingen van de staat van de wegen worden de veiligheidsparameters stroefheid en spoorvorming, en de comfortparameters visuele inspectie (gaten, scheurvorming enzovoort) en langsvlakheid gemeten. Er is absolute voorrang gegeven aan wegvakken waar de veiligheidsparameters slecht scoorden, met name op de autosnelwegen.

¹³ Zie gedachtewisseling over het veertiende rapport 'Toestand van het Wegennet'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Griet Smaers, *Parl. St.* VI. Parl. 2010-2011, nr. 826.

Op basis van de laatste rapporten over de toestand van het wegnennet heeft de minister trouwens vastgesteld dat de parameters veiligheid er op vooruit gaan.

4.2.2. *Onderhoudsachterstand*

Mevrouw *Griet Smaers* ziet dat er veel zal worden geïnvesteerd in structureel wegonderhoud. Welk deel van die middelen zal dienen voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand uit het verleden?

De *minister* verwijst hiervoor naar het ontwerp van indicatief meerjarenprogramma. AWV streeft ernaar om voor 135 miljoen euro projecten voor structureel onderhoud op het investeringsprogramma op te nemen.

Mevrouw *Griet Smaers* dringt aan om te horen hoeveel van dat onderhoudsbudget van 135 miljoen euro en eventuele extra middelen uit het FFEU zal aangesproken worden voor het wegwerken van de achterstand uit het verleden? En hoeveel zal worden uitgetrokken voor het jaarlijks onderhoud? Kan de minister die opsplitsing geven?

Voor informatie over het structureel onderhoud verwijst de minister naar voormelde voorstelling van het rapport Toestand van het wegnennet in de commissie door administrateur-generaal Tom Roelants van het AWV. Daarbij werd een onderscheid gemaakt tussen enerzijds het globale onderhoud met een cyclisch systeem voor ogen, en anderzijds de inhaaloperaties. De FFEU-middelen voor 2011 slaan in elk geval op nieuwe projecten. In het investeringsprogramma steken een aantal renovaties. Daarbij merkt minister Crevits op dat een grondige renovatie eigenlijk een nieuw project betekent. Ook een nieuwe wegbedekking, een nieuwe laag valt onder die structurele noemer. Maar de exacte verdeelsleutels uit dat dossier kent de minister niet uit het hoofd. Het gaat dus wel degelijk om het structureel en duurzaam onderhoud én het wegwerken van de achterstand, waarbij zeker rekening wordt gehouden met de veiligheidsparameters.

De heer *Dirk de Kort* meent dat de minister ‘goed bezig’ is. Maar de opdracht is immens. We zijn nog steeds bezig met het wegwerken van twintig jaar achterstand (jaren tachtig en negentig) inzake de uitbouw en het onderhoud van onze verkeersinfrastructuur, aldus het lid.

4.2.3. *Lokale overname van gewestwegen*

Mevrouw *Annick De Ridder* stelt dat het voor het onderhoud van de gewestwegen voor de Vlaamse begroting misschien een oplossing is als de steden zoals in Antwerpen alle gewestwegen binnen de ring overnemen. Dat brengt soelaas voor de Vlaamse begroting, maar het lid vreest dat die operatie de Antwerpse begroting wel serieus in de problemen kan brengen. In de eigen schatting van MOW wordt voor 2,5 miljoen euro overgedragen. Welke timing heeft de minister hiervoor voor ogen? Schrappt zij de onderhoudsposten voor de gewestwegen in de Antwerpse binnenstad al in 2011? Of zal dat geleidelijk vanaf 2012 of 2013 gebeuren? Dat heeft gevolgen voor alle posten.

Minister *Hilde Crevits* is van oordeel dat alle wegen binnen een ring beter stedelijk of gemeentelijk worden. Alles wat daarbuiten ligt, is dan voor het Gewest. Voor Antwerpen moet de overdracht geleidelijk aan gebeuren. De gesprekken met de stad moeten nog worden gevoerd. Er zijn trouwens nog een aantal investeringen binnen die ring gepland. Die zijn niet geschrapt. Er zal een protocol over worden afgesloten met de stad. De minister heeft geen enkele beslissing genomen die de Antwerpse begroting wijzigt. Zij vindt het trouwens een maatregel die de efficiëntie ten goede kan komen.

De heer *Sas van Rouveroy* voegt eraan toe dat hij in het kader van het kerntakendebat namens de VVSG zijn handtekening gezet heeft onder die regeling. Toen is de afspraak gemaakt dat wegen worden overgedragen, ofwel in perfecte staat, ofwel, als dat niet het geval is, met de kredieten erbij om ze perfect te maken. In die zin is er geen risico.

Mevrouw *Annick De Ridder* werpt op dat het in Antwerpen wel gaat om belangrijke investeringen die uit het Masterplan zijn geschrapt, zoals de Groene Singel en de stedelijke ringweg. Dat zullen geen gewestwegen meer zijn, maar de middelen van de stad zijn ontoereikend om die plannen uit te voeren. Zullen die middelen mee worden overgedragen?

Minister *Hilde Crevits* wil thans geen uitspraak over hoe het nu precies voor Antwerpen zal verlopen. Men zal een traject uitwerken dat voor beide partijen haalbaar is. Er zijn al engagementen genomen bijvoorbeeld voor de Leien. Het Gewet zal die werken uiteraard uitvoeren. Die wegen zullen in perfecte staat zijn. Er moet dus eerst met de stad Antwerpen worden gepraat. De minister geeft nog het voorbeeld van Gent. De ring rond Gent is nog niet voltooid en dus heeft die stad een vergoeding gekregen.

De heer *Sas van Rouveroy* preciseert dat het hier gaat om de kleine ring, de R40. De overdracht binnen de R40 is een paar jaar geleden helemaal gebeurd tegen toen gunstige voorwaarden.

Minister *Hilde Crevits* voegt eraan toe dat het stad per stad, gemeente per gemeente wordt bekeken. Het is een nieuwe situatie waar veel investeringen mee gemoeid zijn.

Mevrouw *Annick De Ridder* dringt er tot slot op aan om erg afgelijnd te werken. Stad Antwerpen heeft ingestemd met een gesloten enveloppe. De wegen moeten dus in perfecte staat zijn. Als er zwaar onderhoudsbehoeftige wegen bij zijn waarvan stukken worden overgedragen, dan is dat geen gesloten enveloppe meer. Dan wordt het erg moeilijk en de stad heeft daarvoor voor 2011 niets gebudgetteerd.

De heer *Ward Kennes* vraagt om de verhoudingen tussen een grote stad en een kleine gemeente mee in acht nemen. Als een kleine gemeente plots een aantal kilometers weg moet overnemen en bovendien wordt verplicht om die her in te richten, dan gaat dat voor het gemeentelijk budget over aanzienlijke engagementen.

4.3. Congestie

Wat de doorstroming betreft vindt *Tine Eerlingen* de combinatie van maatregelen voor het gewone verkeer en het openbaar vervoer een positief punt.

De heer *Dirk de Kort* weet dat de minister intens bezig is met betere doorstroming en minder congestie. Hij heeft daarover het rapport VRIND (Vlaamse Regionale Indicatoren¹⁴) geraadpleegd, omdat hij in de beleidsbrief te weinig gegevens vindt over fileduur en -lengte. Uit tabel 5.31 in de VRIND (p. 395) kan het lid toch afleiden dat de filezwaarte momenteel op het hoogst gemeten maximum zit. Nu de economie opnieuw opleeft, kan dat de verkeersdruk alleen nog maar doen toenemen. Zo was de voorbije maand oktober de drukste maand ooit. Zelfs in de kleinere centra stelt men steeds meer filevorming en congestie vast. En De Lijn beklaagt zich erover dat haar bussen en trams steeds meer tijd verliezen in het vastlopend verkeer. De heer de Kort heeft dus niet de cijfers en voorspellingen van het Planbureau nodig, om zelf dagelijks aan den lijve te ondervinden dat men zich steeds verder vast rijdt in het verkeer. Daar komt nog bij dat De Lijn nooit voorheen

¹⁴ < <http://www4.vlaanderen.be/dar/svr/publicaties/Publicaties/vrind/vrind2010/2010-10-28-vrind2010-volledig-blw.pdf> >

meer mensen vervoerde over meer lijnen. Spreker vraagt zich daarom af: “Waar gaan we naar toe?”. De heer de Kort vindt het daarom voor zijn regio een drama dat het nog tien jaar zal duren vooraleer het structureel effect van de Oosterweeltunnels voelbaar zal zijn. Hij hoorde recentelijk de transporteurs en de logistieke sector klagen over het de huidige verkeerssituatie, de files en de onbetrouwbaarheid van het verkeerssysteem. Die situatie legt een hypotheek op logistiek Vlaanderen, op Vlaanderen als transitland.

De heer de Kort stelt vast dat het zwartepuntenprogramma verkeersveiligheid stilaan haar eindpunt bereikt. Wordt het geen tijd na te gaan denken over een zwartepuntenprogramma doorstroming? Kan de minister aangeven waar in Vlaanderen zich de hotspots inzake congestie bevinden (de kleinere en de grotere)? Volgens de beleidsbrief zullen die gegevens vanaf volgend jaar voor het gehele wegennet beschikbaar zijn.

De *minister* legt uit dat de gemeten file-zwaarte geeft een indicatie van de graad van congestie op het hoofdwegennet, niet op het onderliggende wegennet. Het programma voor het wegwerken van een aantal missing links op het hoofdwegennet is er mede gekomen om een aantal locaties met ernstige doorstromingsmaatregelen aan te pakken. De R4-zuid zal de doorstroming in de Gentse regio verbeteren; de A11 zal de doorstroming in de Brugse regio verbeteren. De noord-zuidverbinding Limburg biedt de provincie de nodige ademruimte. De huidige noord-zuidverbinding belemmert de economische groei van de regio en heeft eveneens nefaste gevolgen voor de leef- en woonkwaliteit in de dorpskernen van Houthalen-Helchteren.

De structurele congestie op het hoofdwegennet in Vlaanderen wordt in hoofdzaak veroorzaakt door een mismatch tussen de verkeersvraag tijdens de ochtend- en avondspits en het verkeersaanbod. De tijd van lokale ingrepen is echter voorbij omdat maatregelen ter verbetering van de verkeersdoorstroming op de ene plaats onmiddellijk aanleiding geven tot het activeren van een volgende latente bottleneck. Tevens ziet men dat extra capaciteit die op de weg wordt gecreëerd, vrijwel onmiddellijk wordt ingenomen door de zogenaamde latente vraag (verschuiving van andere wegen naar de nieuwe infrastructuur, verschuiving van andere modi naar de weg enzovoort).

Het bestrijden van structurele congestie vergt bijgevolg, aldus de minister, een globale benadering waarbij niet alleen wordt gekeken naar de wegeninfrastructuur maar ook naar het aanbod van de andere modi en van maatregelen die meer inspelen op de verkeersvraag dan op het aanbod. Behalve een oplossing voor de missing links wil de minister ook op zoek gaan naar mogelijkheden om de bestaande infrastructuur optimaal te laten gebruiken. Daartoe is er de uitbouw van het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM).

In de vorige regeerperiode werd een dergelijke globale studie uitgevoerd voor de E313, de zogenaamde ‘Tactische Studie E313’. Momenteel loopt een dergelijke studie voor de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid op de E314 tussen Lummen en Leuven en de E40 tussen Tienen en Brussel. Elementen die in die globale mobiliteitsstudies aan bod komen zijn een diagnose en kwantificering van de huidige knelpunten op het vlak van verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid, kortetermijnmaatregelen om kleinere en meer lokale problemen op te lossen, voorstellen van maatregelen op de lange termijn die kunnen bijdragen aan het oplossen of milderen van de structurele knelpunten, en een modelmatige evaluatie van het oplossend vermogen en de nevenwerkingen van die maatregelen alsook hun onderlinge samenhang.

4.4. Zwartepuntenprogramma

Mevrouw *Tine Eerlingen* stelt vast dat de bestaande zwarte punten zijn geïnventariseerd. Een aantal daarvan moeten nog worden uitgevoerd of zelfs nog ontworpen worden. Ze

zijn evenwel gebaseerd op ongevallencijfers van een tiental jaar geleden. Kunnen de actuele ongevallencijfers niet mee in aanmerking worden genomen?

De *minister* antwoordt dat de projecten in het project ‘Wegwerken van gevaarlijke punten’ werden geselecteerd in de jaren 2003-2006 op basis van de op dat moment meest actueel gekende ongevallencijfers. Uiteraard is de prioriteit van een gevaarlijk punt door de jaren heen geen constante, maar zit op dit cijfer steeds een bepaalde schommeling. De schommeling is echter afhankelijk van punt tot punt, en hier kunnen dus geen algemene uitspraken over worden gedaan. Daarom wordt er ook rekening gehouden met een periode van drie jaar om die onregelmatigheden zo goed mogelijk op te vangen.

Bij de uitwerking van de projecten werd wel bekeken wat de meest actuele situatie was, en indien recente ingrepen een voldoende verbetering aan het kruispunt betekenden, waardoor verdere ingrepen geen nut meer hadden, werd het project als afgerond beschouwd. Dat gaat echter over een zeer beperkt aantal projecten, aangezien bij de selectie al rekening werd gehouden met de gekende ingrepen die AWW had uitgevoerd en/of gepland op de gevaarlijke punten. Punten die niet aangepakt zijn, en toch een lagere score hebben op dit moment, blijven in de lijst zitten en worden wel mee aangepakt. Men kan immers stellen dat het kruispunt nog steeds een potentieel gevaarlijk punt is zolang de oorzaken van de ongevallen niet zijn weggewerkt. Nieuwe gevaarlijke punten in de meest recente prioriteitenlijsten worden door het agentschap Wegen en Verkeer uitgevoerd in het reguliere investeringsprogramma.

De minister geeft volgend overzicht van het project gevaarlijke punten op 19 oktober 2010:

	Ontwerp bezig	Ontworpen	Aan- besteed	In uitvoering	Uit- gevoerd	Totaal
Antwerpen	5	11	19	17	136	188
Limburg	12	18	33	16	115	194
Oost-Vlaanderen	29	18	8	13	92	160
Vlaams-Brabant	18	7	8	19	79	131
West-Vlaanderen	10	9	6	27	84	136
Totaal	74	63	74	92	506	809

De heer *Jan Peumans* is erg nieuwsgierig naar de kostprijs van het zwartepuntenprogramma van MOW. In zijn nabije omgeving liggen prachtig aangelegde kruispunten die misschien wel vijf miljoen euro hebben gekost, maar honderd meter verderop ligt de weg er weer schabouwelijk bij. Hij snapt dat echt niet! Zijns inziens maakt men die projecten veel te duur. Hij neemt graag de Noordse landen als voorbeeld. Daar bouwt men mooie, goede kruispunten voor veel minder geld, maar met veel meer en beter effect. Uniformiteit zou al veel geld kunnen besparen. Besparen kan niet alleen door ‘s nachts de lichten op de autostrades uit te doen.

Minister *Hilde Crevits* heeft ook vragen gesteld bij de kostprijs van de werken aan zwarte punten. Bij de selectie van de achthonderd zwarte punten heeft men toen gewoon die achthonderd vermenigvuldigd met een bepaald bedrag, toen nog in Belgische frank. Die punten waren mede op basis van ongevallencijfers bepaald. Het zou onnozel zijn te stellen dat die alle achthonderd op dezelfde manier opgelost kunnen worden. Men heeft toen direct gemerkt dat er een grondiger analyse vereist was. De minister geeft de heer Peumans gelijk dat sommige oplossingen heel duur overkomen. Zij ergert zich ook een beetje aan de procedures, met inschakeling van de PAC's en dergelijke. Er zijn allerhande begeleidings-

commissies die zich daarover buigen om het project zo breed mogelijk te laten dragen. Is dat wel noodzakelijk?

De minister wil eveneens naar eenvormigheid streven. Er bestaan toch draaiboeken en vademeca voor het inrichten van ronde punten en dergelijke? Vorig jaar, bij de bespreking van de beleidsnota, heeft zij gezegd dat men ook eens moet nadenken of de selectie van die zwarte punten wel verstandig is. Is het niet beter zwarte lijnen te selecteren, iets wat men eigenlijk al de facto doet aan de hand van de beeldvorming van de staat van de weg? Overigens wil zij uit de aanpak van de zwarte punten de nodige lessen trekken. Wat is goed gebeurd, wat was slecht? In sommige dossiers zijn trouwens niet alleen de zwarte punten zelf, maar ook de ruimere zones aangepakt.

De minister verwijst nogmaals naar de toelichting van administrateur-generaal Tom Roelants, AWV, over de toestand van het wegnnet. Hij maakte bekend dat 45 percent van het budget 2011 in de provincies voor structureel onderhoud is bestemd. Dat zorgde voor een grote verrassing, want het is de eerste maal dat dat gebeurde. Als men bijna de helft van het budget moet investeren in structureel onderhoud, dan wordt men verplicht bij nieuwe projecten heel goed na te denken. Al het geld op een drafje in één project stoppen is dus uit den boze. Men moet meer zuinigheid nastreven, aldus de minister. Zij wil daarbij niet dat herinrichtingen plotseling onder de noemer structureel onderhoud worden gecatalogeerd.

5. Wegverkeer, de software

5.1. Dynamisch Verkeersmanagement

De heer *Dirk de Kort* leest instemmend in de beleidsbrief dat het Dynamisch Verkeersmanagement accuraat en direct kan inspelen op veranderende omstandigheden. Hij waarschuwt wel voor illusies. De sturingsmogelijkheden zijn niet oneindig. De analyses van de hele Antwerpse verkeersknoop, van oost naar noord, verder naar oost en naar zuid, maken duidelijk dat de sturingsmogelijkheden zeker niet oneindig zijn, soms zeer beperkt, of soms onbestaande. Hij noemt het dynamisch verkeersmanagement dan ook een noodzakelijk en belangrijk hulpmiddel maar geen oplossing.

Dynamisch Verkeersmanagement is, legt de *minister* uit, een verzamelnaam voor diverse maatregelen die de capaciteit van een bestaande weg (al dan niet tijdelijk) beter laten benutten of die de verkeersvraag op een specifieke weg tijdelijk terugdringen (bijvoorbeeld met een dynamische omleiding). Een winst van enkele procenten in capaciteit of verminderde vraag betekent een grote winst in termen van congestie (uitgedrukt in voertuigverliesuren). De vuistregel is dat vijf tot tien procent extra capaciteit leidt tot twintig à dertig procent reductie in voertuigverliesuren.

Uit binnen- en buitenlands onderzoek is gebleken dat DVM een meetbaar effect heeft op de doorstroming en de veiligheid van het verkeer op het hoofdwegennet. Minister Crevits geeft enkele concrete voorbeelden:

- a. De inzet van rijstrooksignalisatie ter beveiliging van files. Een eerste quickscan van de effecten van de inzet van rijstrooksignalisatie op de E313 (2009) tussen Geel en Antwerpen wijst uit dat deze maatregel vooral leidt tot een afname van ongevallen. Een reductie in het aantal ongevallen resulteert in het terugdringen van incidentele files (die 20 tot 25 procent van de totale filezwaarte uitmaken). Nederlands onderzoek op basis van meerdere cases wijst duidelijk in dezelfde richting: gemiddeld levert de maatregel een gevoelige afname van ongevallen (-26 %) en secundaire ongevallen (-43 %)

- op. De doorstroming van het verkeer (in termen van gemeten intensiteiten) op wegvakken uitgerust met rijstrooksignalisatie verbetert met vijf procent.
- b. Tijdelijk lagere snelheidslimieten in een congestiezone ('snelheidsdeken'). Afhankelijk van de mate van handhaving en van de locatie – de maatregel is niet overal inzetbaar – levert deze maatregel een afname van voertuigverliesuren op van enkele procenten tot enkele tientallen procenten. Het fenomeen van schokgolven wordt bijna met de helft teruggedrongen, hetgeen het risico op ongevallen in een congestiezone verder verlaagt.
 - c. Spitsstroken maken dat een snelweg tot zeven procent extra verkeer kan verwerken. De trajecttijden van de voertuigen op de met een spitsstrook uitgeruste snelwegsectie worden met enkele minuten verkleind zodat de maatregel eveneens een positief effect heeft op de emissies. De aanwezigheid van een spitsstrook heeft geen negatieve impact op de verkeersveiligheid, zo blijkt.
 - d. Inzetten van dynamische route-informatiepanelen (DRIP's) ter hoogte van keuzepunten op het hoofdwegenet om weggebruikers te waarschuwen voor hindernissen en incidenten en eventueel om te leiden over een andere route. Op het hoofdwegenet verandert vier tot twaalf procent van de weggebruikers zijn route. Dat resulteert in een afname van voertuigverliesuren van zeven tot dertig procent (in een zwaar belast netwerk). Een onderzoek op de internationale corridor Antwerpen-Rotterdam wees uit dat de gemonetariseerde reistijdvoordelen (voor lokaal en doorgaand verkeer) oplopen tot 700.000 euro op jaarbasis. Gelijkaardige maatregelen worden op regelmatige basis ingezet op een vijftiental andere corridors (Vlaanderen intern en grensoverschrijdend met Wallonië/Brussel, Duitsland, Nederland en Frankrijk).

Dat zijn slechts enkele voorbeelden van 'harde' maatregelen. Aansluitend op het DVM hebben ook audiovisuele verkeersinformatie en de zogenaamde, minderhindermaatregelen bij wegwerkzaamheden (slim plannen en bouwen) een impact op het aantal gepresteerde voertuigverliesuren.

DVM heeft dus een directe impact op de congestiekosten op het hoofdwegenet in Vlaanderen, concludeert de minister. De reductie van de incidentkosten (materiële en menselijke schade als gevolg van ongevallen) door vermeden ongevallen is vele malen groter. DVM maakt deel uit van een intelligente beleidsmix waarin ook aanbodgerichte maatregelen ingezet worden om congestie te bestrijden. Bijvoorbeeld: wegwerken infrastructuurle knelpunten en missing links. Daarnaast wordt uiteraard voortgewerkt aan goede alternatieven met het openbaar vervoer.

Mevrouw *Tine Eerlingen* leest in de beleidsbrief hoopvol nieuws over de optimale benutting van het bestaande wegennetwerk door dynamisch verkeersmanagement. In Antwerpen is men bijna klaar. In Brussel staat men in de startblokken. Wat is de concrete timing voor de verdere uitrol?

De *minister* antwoordt dat de verdere uitrol van DVM op het Vlaamse hoofdwegenet na 2011 de typologie van het hoofdwegenet volgt, zoals opgesteld in het DVM-plan. Die uitrol is zodanig opgebouwd dat het hoofdwegenet in de loop van de verschillende opeenvolgende fases eerst een basis-DVM-uitrusting krijgt, die vervolgens stelselmatig wordt verdicht en verfijnd. In eerste instantie betekent dit de verdere uitbouw van de verkeersmonitoring tot een basismonitoring over het hele hoofdwegenet. Zo komt op elk moment een goed 'beeld' van de actuele verkeerssituatie beschikbaar. Het betreft hier voorall meetapparatuur en camerabewaking.

De basismonitoring bestaat uit apparatuur waarmee de actuele verkeerssituatie op het hoofdwegenet in real time in kaart kan gebracht worden en bestaat uit verschillende types camera's en dubbele meetlussen op alle complexen en knooppunten. De regio's

Antwerpen, Brussel en Gent zijn op dit moment al vrij volledig uitgerust. In 2011 wordt een aanzienlijke investering gedaan om dit basismonitoringsnetwerk te vervolledigen binnen de Vlaamse Ruit (Gent-Antwerpen-Lummen-Brussel). Tegen eind 2012 moet het project Basismeetnet Meten in Vlaanderen (aanleg dubbele meetlussen op alle complexen en knooppunten), zoals ook in de beleidsbrief aangegeven is, gefinaliseerd zijn.

Vervolgens dienen voorzieningen getroffen te worden ter hoogte van de knooppunten om, gebruik makend van het beeld van de actuele verkeerssituatie, de verkeersstromen optimaal te informeren en geleiden over dit hoofdwegennet. Dat is het zogenaamde netwerkmanagement, te beginnen met de ruit Antwerpen-Lummen-Brussel-Gent, gevolgd door de knooppunten hierbuiten, waarbij deze worden voorzien van variabele borden type VMS. Infrastructuur voor netwerkmanagement dient de weggebruiker te informeren of te waarschuwen met informatieborden over de verkeerssituatie stroomafwaarts op zijn route en zo nodig tijdig te adviseren over de meest geschikte reisweg. De laatste fases in de vervollediging van het netwerkmanagement staan geprogrammeerd voor uitvoering in 2011. Dat betekent concreet dat er nog dynamische informatieborden zullen geplaatst worden in de regio Brussel.

Na realisatie van die fase zal het hoofdwegennetwerk binnen de Vlaamse ruit volledig uitgerust zijn wat betreft basismonitoring en netwerkmanagement. Alle knooppunten op het hoofdwegennet zullen dan uitgerust zijn met variabele informatieborden (Variable Message Signs of VMS) waarmee de weggebruiker kan gewaarschuwd en geadviseerd worden over verstoringen die gedetecteerd zijn door de basismonitoringssystemen.

Als het netwerkmanagement operationeel is, kan het wegvakmanagement uitgebouwd worden. De uitrusting voor wegvakmanagement bestaat enerzijds uit dynamische snelheidsborden tussen alle complexen en anderzijds uit een verdichting van het basismonitoringsnet (camera's en lussen). Dat type infrastructuur is op heden operationeel op de E313 tussen Geel-Oost en Antwerpen. Op dit moment en in 2011 wordt wegvakmanagement gerealiseerd op de E17 en de E40 in de regio Gent en op de E313 tussen Antwerpen en Ranst. In het kader van de Europese tunnelrichtlijn zullen in 2011 allerlei veiligheidsinvesteringen in de Craeybeckx- en Kennedytunnel gedaan worden. Een deel van die infrastructuur zal mee ingezet worden voor dynamisch wegvakmanagement. Voorts komen er ook nog dynamische verkeersborden in de regio's Kortrijk en Brugge.

Na de realisatie van een basiswegvakmanagement volgt tenslotte de verdichting van dit wegvakmanagement. In die fase kan, afhankelijk van de noden, de klemtoon gelegd worden op de uitrusting van wegvakken binnen de Vlaamse ruit of op de (inter)nationale vrachtverbindingen en/of het perifere hoofdwegennet. Concreet komt dit neer op basiswegvakmanagement voor het perifere hoofdwegennet, de verdichting van borden op de (inter-)nationale vrachtverbindingen en de installatie van rijstrooksignalisatie in de Vlaamse Ruit. In 2011 trekt de minister de budgetten voor DVM op tot dertig miljoen euro.

5.2. Slimme verkeerslichten

5.2.1. Groene golf

Herinnerend aan een resolutie over de groene golf en de slimme verkeerslichten uit de vorige zittingsperiode – mevrouw Annick De Ridder heeft intussen een nieuw voorstel van resolutie¹⁵ daarover ingediend – heeft mevrouw *Annick De Ridder* vragen bij de proefprojecten in bijvoorbeeld Leuven en Antwerpen (Berchem) en bij de onderzoeken die daarover lopen. Om die projecten te veralgemenen wil het lid dat ze worden in handen gegeven van een gespecialiseerd team van ingenieurs. In Nederland levert een dergelijk team, met een twintigtal ingenieurs, puik werk om de verkeerslichten beter op elkaar af te stemmen in Vlaanderen?

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft op vraag van de *minister* het Groene Golf Team (GGT) bij KU Leuven opdracht gegeven tien kruispunten, verdeeld over het Vlaamse land, te bestuderen aan de hand van de methodiek van het Groene Golf Team Nederland. Ondertussen zijn reeds vijf kruispunten bestudeerd. De bevindingen van het GGT zijn per kruispunt in een verslag gegoten en aan de administratie bezorgd. In het voorjaar van 2011 dient de volledige studiefase afgerond zijn, kunnen er conclusies getrokken worden en kan uitgemaakt worden of en welke voorgestelde maatregelen zullen geïmplementeerd worden. Zo kan dan geëvalueerd worden of de voorspelde verbeteringen ook effectief op het terrein optreden.

5.2.2. Toeritdosering

Met betrekking tot de slimme verkeerslichten vraagt de heer *Steve D'Hulster* zich af of daarin ook de toeritdosering, waarvan er ook enkele proefprojecten lopen, is begrepen.

Volgens de *minister* kan toeritdosering kan als een vorm van slimme verkeerslichten beschouwd worden. De groentijd (werking van de verkeerslichten) is immers afhankelijk van de aanmelding van een of meerdere voertuigen en in functie van de intensiteiten stroomopwaarts gemeten op de hoofdweg. Dat kan ook geïntegreerd worden in een groter netwerk of netwerkaansturing.

5.2.3. Verkeerslichten

De heer *Dirk de Kort* heeft een opmerking over de maatregelen voor een betere doorstroming. Als de minister spreekt over slimme verkeerslichten, vraagt het lid zich af of al die verkeerslichten wel hoeven. In dichtbevolkte Nederland, met een wegennet dat het dubbele is van dat van Vlaanderen, doet men het met twee derde van het Vlaamse aantal verkeerslichten. Nu elk verkeersbord in kaart gebracht wordt, moet het ook geweten zijn hoeveel verkeerslichten Vlaanderen telt. Er zijn niet alleen slimme verkeerslichten en groene golven, maar ook conflictvrije verkeerslichten. Er zijn de afgelopen tien jaar veel verkeerslichten vervangen door rotondes. Rotondes zijn niet onfeilbaar (dodehoekspiegellongevallen, fietserongevallen), maar hebben minstens het voordeel dat je niet moet stoppen voor een roodlicht als er van de andere kant geen voertuigen komen.

Veel kruispunten zijn ooit gemakkelijkschalve uitgerust met verkeerslichten. Ook hier biedt zich, op veel kleinere en beperktere schaal, een tunnel- of brugvariant aan! De heer de Kort noemt die optie duurder maar zoveel efficiënter voor veiligheid en doorstroming.

¹⁵ Voorstel van resolutie van mevrouw Annick De Ridder, de heren Sas van Rouveroi, Marino Keulen en Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Irina De Knop en de heer Sven Gatz betreffende de oprichting van een Groene Golf Team voor een betere verkeersdoorstroming in Vlaanderen, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 412.

Hij illustreert zijn stelling met het voorbeeld van de noodbruggen op de Antwerpse Singel gedurende de heraanleg van de Antwerpse ring. De tijdswinst en de winst inzake doorstroming was aanzienlijk. De brugoplossing heeft daar zijn nut wel degelijk bewezen, een conclusie die men bij kruisingen tussen spoor- en wegenaders al lang heeft genomen. En in plaats van alle verkeerslichten af te stemmen (met groene golven), kan men er hier en daar geen opdoeken? Kan de noodzaak van al die verkeerslichten worden aangetoond? Werken ze niet remmend op de doorstroming?

De minister wijst erop dat verkeerslichten een relatief goedkope maatregel zijn om op een kruispunt de veiligheid en de capaciteit voor het verkeer te verhogen. Rotondes zijn eveneens een aantrekkelijk alternatief voor het verhogen van de veiligheid (vooral voor gemotoriseerd verkeer) maar zijn minder aangewezen dan verkeerslichten als er zeer hoge verkeersintensiteiten moeten verwerkt worden. Bovendien is het ruimtebeslag op de kruising zelf groot waardoor in het dichtbebouwde Vlaanderen dikwijls de ruimte ontbreekt om een rotonde in te richten zonder dure en tijdrovende onteigeningen.

Tunnels en bruggen vormen ook een aantrekkelijk alternatief omdat die hoge intensiteiten kunnen verwerken, maar meer nog dan rotondes vereisen ze veel vrije ruimte en lopen de kosten ook nog veel hoger op. Telkens een kruispunt wordt heringericht of verbeterd door het Agentschap Wegen en Verkeer samen met zijn partners in de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid en/of Provinciale Audit Commissie wordt nagegaan welke oplossing het meest aangewezen is. Hierbij wordt rekening gehouden met het aantal, de aard en de ernst van de ongevallen, de vlotheid van de verkeersafwikkeling, het ruimtebeslag, de kostprijs en de termijn waarop de oplossing kan gerealiseerd worden.

Mevrouw *Karin Brouwers* wijst op het proefproject met slimme verkeerslichten op de Tien-sesteenweg in Leuven, volgens haar een van de meest congestiegevoelige plaatsen van het land. Het project zou de doorstroming er kunnen verbeteren met tien percent. Het lid kijkt ongeduldig uit naar de dag dat het operationeel wordt (gepland in 2012).

5.3. Verkeersveiligheid

5.3.1. Slachtoffers

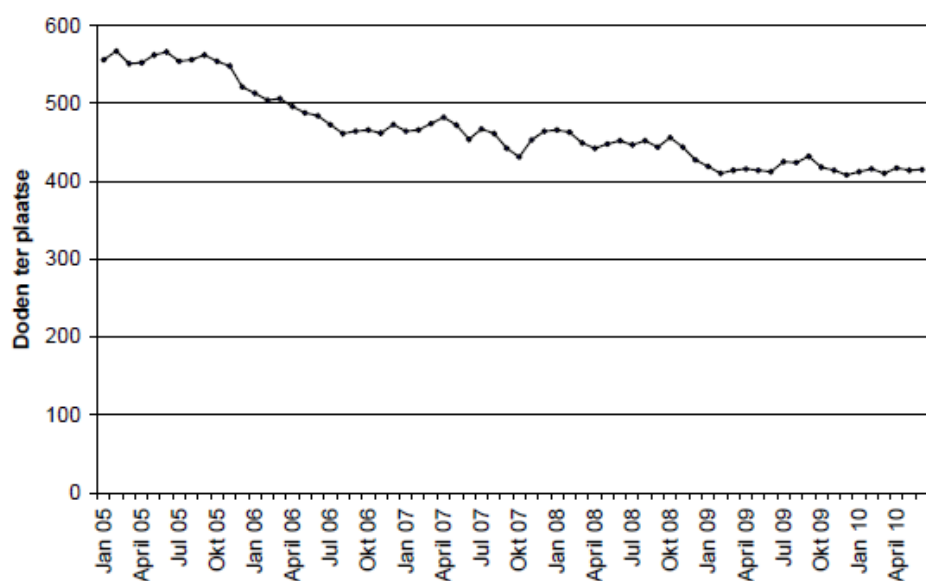
De heer *Dirk de Kort* ontwaart veel goede wil, nuttige initiatieven en een gedurfd beleid voor de verkeersveiligheid, zoals de onpopulaire plaatsing van onbemande camera's. Maar ook hier geeft VRIND verhelderende cijfers. Qua verkeersveiligheid bevindt Vlaanderen zich in het Europese middenpeloton. Het moet opletten niet voorbijgestoken te worden. De neerdalende trend inzake slachtoffers stukt de laatste tijd. Kan de verkeersinfrastructuur niet veiliger worden ingericht? Er is een tamelijk recent (november 2007) Vlaams verkeersveiligheidsplan. Kan er geen update van dat plan komen? Welke nieuwe initiatieven zijn in voorbereiding? Het zwartepuntenprogramma loopt op zijn einde. De onbemande camera's staan er. De hoofdwegen worden met dynamische verkeerssignalisatie uitgerust. Er zijn overal zones 30 aan de schoolpoorten. Er zijn BOB-acties en alcoholcontroles. Enzovoort. Waar vallen de slachtoffers dan nog en hoe komt dat? Daaruit moeten de dwingende conclusies worden getrokken, aldus de heer de Kort. Positief vindt de heer de Kort de systematische aandacht voor dynamische verkeerssignalisatie (veel efficiënter), de aanpassing van het Bosdecreet voor fietspaden enzovoort. Maar is dat allemaal wel voldoende?

Bij vergelijking wat betreft de geregistreerde gewonden in het Vlaams Gewest tussen het voortschrijdend jaartotaal juni 2010 (laatst beschikbare verkeersveiligheidsbarometer) en het voortschrijdend jaartotaal juni 2009 ziet de *minister* dat het totaal aantal gewonden in

het eerste geval 37.759 bedraagt en 38.407 in het andere geval. Met andere woorden het laatste jaar (van beschikbare gegevens) is er nog een daling van -1,7% voor wat betreft het aantal gewonden in het verkeer.

Waarschijnlijk refereert het lid naar een persbericht van federaal staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe over de cijfers van de Verkeersveiligheidsbarometer in de eerste helft van 2010 voor wat betreft het aantal verkeersdoden ter plaatse (zie ook 'grafiek 5'). Aangezien dit halfjaarlijkse cijfers betreft, valt het nog even af te wachten of de trend bevestigd wordt wanneer de volledige gegevensset voor het jaar 2010 voorhanden zal zijn. Het is immers zo dat evoluties en trends in ongevallencijfers en verkeersslachtoffercijfers wel eens durven fluctueren over de jaren heen.

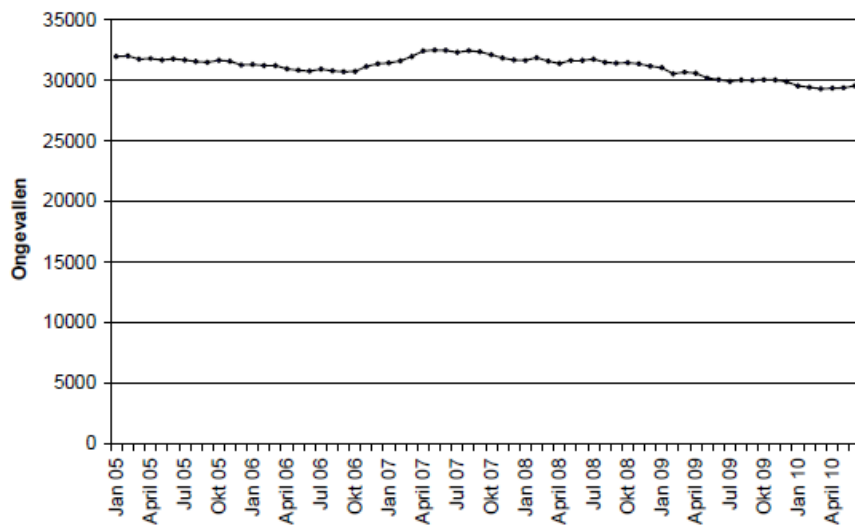
Grafiek 5 : Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde doden ter plaatse in het Vlaams Gewest



Infografie : BIVV / Gegevensbron : WPR en ANG

Ondanks die bedenkingen blijft volgens de minister uiteraard waakzaamheid geboden en dient nauwlettend opgevolgd te worden of de stijging voor Vlaanderen zich ook op jaar-basis gaat doorzetten en of de stijgende trend daarna bevestigd wordt. De evolutie van het aantal letselongevallen in Vlaanderen is immers nog steeds dalend wanneer het eerste semester van 2010 vergeleken wordt met het eerste semester van 2009 (zie ook 'grafiek 4'). Als de stijging inzake verkeersdoden zich echter doorzet, moet een diepgaande analyse van de problematiek gemaakt worden, gevolgd door gepaste actie.

Grafiek 4 : Evolutie van de voortschrijdende jaartotalen van de geregistreerde letselongevallen in het Vlaams Gewest.



Infografie : BIVV / Gegevensbron : WPR en ANG

Minister Crevits wacht echter niet op het ter beschikking komen van gegevens. Op basis van de beschikbare cijfers zal alvast nagegaan worden waar eventuele problemen opduiken, zodat maatregelen daar eventueel versneld uitvoering kunnen vinden. Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en de daarin opgenomen maatregelen zullen daarbij als uitgangspunt dienen, zoals expliciet in het regeerakkoord opgenomen. Die maatregelen kunnen geclusterd worden binnen de '3 E's': Engineering (infrastructuur), Enforcement (handhaving) en Education (sensibilisatie en handhaving).

De minister geeft alvast enkele voorbeelden van maatregelen waarvan verwacht wordt een positieve impact te hebben op de verkeersveiligheid:

- Blijvende aandacht voor de verkeersveiligheid bij herinrichtingsprojecten (met de Provinciale Audit Commissie en vooral de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid).
- Voortzetting van de herinrichting van gevaarlijke punten en van het handhavingsbeleid op gewestwegen: de locaties waar flitspalen (snelheids- en roodlichtcamera's) geplaatst worden bepalen als het ware de ongevallencijfers op die plaats. Een recente analyse van de locaties van flitspalen heeft uitgewezen dat het aantal letselongevallen sterk daalt op de plaatsen waar een flitspaal werd geïnstalleerd. Het aantal zwaargewonden en dodelijke slachtoffers daalde zelfs nog sterker. Het beleid rond flitspalen op gewestwegen wordt via een verbeterde procedure verder verfijnd. Zoals aangekondigd zullen de locaties van flitspalen wetenschappelijk geselecteerd worden door het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, spoor Verkeersveiligheid. Flitspalen die niet langer meerwaarde hebben ter voorkoming van verkeersongevallen en verkeersslachtoffers zullen verwijderd en/of verplaatst worden.
- Omzetting van de Europese Richtlijn 2008/96/EG in de regelgeving op Vlaams niveau: hierbij zijn enkele bijzondere maatregelen gepland die de verkeersveiligheid op de hoofdwegen (in eerste instantie die van het TEN-netwerk) zouden moeten verhogen. Zo bepaalt de richtlijn onder andere dat er driejaarlijks onderzocht wordt op welke wegsegmenten de meeste ongevallen gebeuren op basis van de ongevallenstatistieken.

Van de wegsegmenten met de meeste ongevallen zal dan door een deskundigteam een bijzondere analyse van de verkeersveiligheid, waaruit een aantal aanbevelingen moeten komen om deze ongevallen te vermijden. De aanbevelingen kunnen een aanpassing van de infrastructuur betreffen, maar ook de signalisatie, markering enzovoort. Verder bepaalt de richtlijn dat voor projecten op het TEN-netwerk ook tijdens de ontwerpprocedure een veiligheidsaudit wordt uitgevoerd in elke stap van het proces, zodat verkeersveiligheid een geïntegreerd deel uitmaakt van het ontwerpproces.

- In de beheersovereenkomst van De Lijn zal verkeersveiligheid als operationele doelstelling worden meegenomen. De Lijn zal haar eigen verkeersveiligheidsplan opstellen. Bijkomende opleidingen voor haar chauffeurs zal hiervan deel uitmaken.

5.3.2. EU-richtlijn

De heer *Steve D'Hulster* heeft de minister horen ingaan op de Europese richtlijn die moet worden omgezet in 2011 met betrekking tot het Decreet beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur. In artikel 14 van die richtlijn leest hij evenwel dat de lidstaten aan een deadline gebonden worden van 19 december 2010. Kan dat nog? Heeft de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken daar nog een rol in te spelen? Is uitstel mogelijk tot in 2011?

De *minister* legt uit dat richtlijn 2008/96 zal worden omgezet bij decreet met een verdere invulling met een of meer besluiten van de Vlaamse Regering. Het ontwerp van decreet is na advies van de MORA en advies van de Raad van State klaar voor definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering, waarna het ingediend zal worden in het Vlaams Parlement. Het is haar bedoeling om het ontwerp van decreet heel binnenkort te agenderen bij de Vlaamse Regering. Zij stelt voor om de bespreking te houden naar aanleiding van de behandeling van het ontwerp van decreet in het parlement.

5.3.3. Verkeersveiligheidsplan

De heer *Steve D'Hulster* vraagt waar de aangekondigde besparing zal gebeuren in de subsidies verkeersveiligheid. In wat 'draagvlakbeleid' wordt genoemd, komen de toelagen aan bod aan enkele vzw's. Over welke vzw's gaat dat precies? Als antwoord geeft de *minister* een niet-definitieve lijst van de projecten en initiatieven die gesubsidieerd zullen worden in 2011:

Subsidiëring onderwijskoepels (begeleidingsdiensten verkeerseducatie)	625.000
Ondersteuning Koning Boudewijnstichting (Levenslijn Kinderfonds)	350.000
Steunpunt verkeersveiligheid	350.000
Subsidiëring vzw's (draagvlakbeleid)	634.000
Totaal	1.959.000 euro

Er zijn de jongste jaren heel wat doelstellingen geformuleerd op beleidsniveaus voor het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers, verklaart de heer *Steve D'Hulster*. Ook in het Verkeersveiligheidsplan en het Mobiliteitsplan Vlaanderen en in Vlaanderen in Actie worden daarover scherpe doelstellingen geformuleerd. De ongevallencijfers van de voorbije twee jaar laten wel een duidelijk dalende trend zien maar de daling vermindert. De beleidsbrief laat zien dat er aanzienlijk wordt geïnvesteerd in verkeersveiligheid. Maar zijn al die verspreide maatregelen voldoende gecoördineerd? Is er een strategie? Het Verkeersveiligheidsplan dateert intussen ook al weer van 2007. Is dat plan nog altijd een maatstaf

voor het veiligheidsbeleid? Moet er geen actualisering komen? Er was afgesproken van de implementatie van dat plan een voortgangsrapportage te maken. In 2008 is dat gebeurd. Hoe zit het met 2009 en kan de commissie daarvan op de hoogte worden gebracht? En wanneer krijgt de commissie de evaluatie van 2010?

De minister bevestigt dat het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen nog steeds de maatstaf blijft voor het beleid, zoals ook geformuleerd in het regeerakkoord en in haar beleidsnota. Dat plan biedt geen rigide kader aan. Aanvullende, geheroriënteerde of nieuwe maatregelen zijn dus steeds mogelijk, ook binnen het bestaande kader van het verkeersveiligheidsplan. Er zal zoals voorheen nog steeds een voortgangsrapportage verzorgd worden, in mededeling aan de Vlaamse Regering. Die komt er binnenkort aan.

5.3.4. *Handhaving*

De heer *Marino Keulen* weet dat minister *Crevits* op gezette tijdstippen overleg heeft met de politiediensten over snelheidscamera's. Maar zou de minister dat ook niet kunnen doen met de parketten? Het lid vraagt dat na berichten van het parket van Antwerpen dat het de vloedgolf van processen-verbaal niet meer verwerkt krijgt. De minister moet er toch op toezien dat geen afbreuk wordt gedaan aan de handhaving van de verkeers- en veiligheidsregels. Binnen dit kader is overleg met de federale overheid noodzakelijk, verklaart de *minister*. Zo is het onder meer van belang om verder te streven naar vermindering van de administratieve werklast van de parketten en politie door verdere digitalisering. De organisatie van de politiediensten en parketten is echter in eerste instantie een federale bevoegdheid.

5.3.5. *Statistieken*

De heer *Marino Keulen* ervaart nog altijd een probleem om snel gedetailleerde verkeersongevallencijfers te krijgen. Welke initiatieven gaat de minister nemen om ervoor te zorgen dat er sneller meer gedetailleerde cijfers beschikbaar zijn zodat het beleid ook sneller kan aangepast worden? Wanneer zal de minister over gedetailleerde cijfers beschikken of heeft zij reeds meer verduidelijkende cijfers?

Zoals gesteld in haar beleidsnota acht minister *Hilde Crevits* het belangrijk te kunnen beschikken over recente en betrouwbare verkeersongevallenstatistieken om op die basis verkeersongevallenanalyses te kunnen uitvoeren. Hierin kadert ook de verdere uitbouw van een ongevallen-GIS (geografisch informatiesysteem). Er komt een eigen Vlaamse verkeersongevallenanalyse en de minister zal daarvoor afspraken maken met andere overheden, sectoren en instellingen om toegang te krijgen tot hun gegevens. Er worden momenteel initiatieven ondernomen om meer gedetailleerde ongevalcijfers te verkrijgen. Zo worden onder meer in het kader van de evaluatie van de effectiviteit van de onbemande camera's recente ongevalcijfers aangevraagd en verkregen van de lokale politiezones. Het is nu de bedoeling om een dergelijke uitwisseling op een meer automatische manier op te zetten, met een minimum aan 'workload' voor de verschillende betrokken partijen, zodat dit een win-win-situatie kan worden voor alle partijen.

5.3.6. *Controle tussenafstand voertuigen*

De heer *Sas van Rouveroy* heeft een bedenking over het Duitse systeem van verkeersveiligheid op autostrades zoals dat door de minister in haar beleidsbrief wordt aangehaald. Hier en daar geldt in Duitsland geen snelheidsbeperking op autostrades. Spreker heeft vernomen dat men zich daar minder zorgen maakt over de snelheid maar meer over de afstand tussen de voertuigen. Als twee wagens binnen de opgelegde snelheid bumper tegen bumper rijden, dan is dat onveilig. Daarom heeft men enkele proefprojecten opgezet waar-

bij de onderlinge afstand tussen de voertuigen wordt gemeten en op basis daarvan wordt dan geverbaliseerd. Zou de minister ook geen experiment in die zin kunnen wagen?

In handhaving, net als in verkeersveiligheid in het algemeen, gaat het volgens de *minister* nooit om een of/of-verhaal maar altijd om een en/en-verhaal. Beide factoren, overdreven of onaangepaste snelheid en onvoldoende tussenafstand, zijn gekende risicofactoren en ongevalsoorzaken en dragen bij tot een hogere ongevalsernst. Beide hebben dan ook, in de mate dat er afdwingbare regels voorhanden zijn, hun plaats in een globale handhavingsstrategie – ook op autosnelwegen.

In de investeringen die tot nu toe gedaan zijn voor onbemande handhaving op autosnelwegen komen dan ook beiden aan bod. Zowel voor de controle op overdreven snelheid als op de vereiste tussenafstand zijn op een aantal plaatsen vaste onbemande controle-installaties uitgebouwd. Zowel in geval van de tussenafstand als van de trajectcontrole (voor snelheid) gaat het om relatief nieuwe technieken waardoor het technisch en wettelijk op punt stellen van de installaties de nodige tijd vereisen. Volgens de evaluatieresultaten zal – in overleg met de Task Force Handhaving – de verdere strategie en dus ook de onderlinge focus bepaald worden.

Er moet wel een eenduidige regel voorhanden zijn als basis voor de handhaving. Wat betreft snelheid is die voor alle weggebruikers eenduidig vastgelegd. Wat betreft tussenafstand is er enkel voor niet-personenwagens een eenduidige en daardoor afdwingbare regel: “de onderlinge afstand van ten minste vijftig meter, buiten de bebouwde kom, voor bestuurders van voertuigen en slepen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 7.5 ton of langer dan 7 meter”. Voor personenwagens (en andere bestuurders) moet voor wat betreft de tussenafstand gerefereerd worden naar artikel 10.2° van het Verkeersreglement: “De bestuurder moet, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand houden.” Op zich een eenvoudige regel maar voor automatische handhaving op technisch vlak absoluut geen haalbare of hanteerbare kaart. Hetzelfde geldt trouwens voor de Duitse situatie waarnaar de heer van Rouveroy refereert. Ook daar zijn alleen voor vrachtwagens exacte – en dus met technische middelen handhaafbare – tussenafstanden in het verkeersreglement opgenomen.

In Vlaanderen wordt geïnvesteerd in systemen voor de controle van tussenafstanden. Er worden momenteel een tiental systemen geïnstalleerd (E19 Brecht richting Breda, E17 Sint-Niklaas richting Kortrijk, E40 Bertem richting Luik, E313 Beringen/Lummen richting Lummen, E17 Deerlijk/Waregem richting Antwerpen, E17 Deinze richting Antwerpen, E40 Bertem richting Brussel, E313 Geel-Oost/Geel-West richting Antwerpen, E40 Drongen richting Brussel en E313 Massenhoven richting Hasselt). De sites in Sint-Niklaas en Drongen zijn al in werking. Een viertal sites kunnen binnenkort in dienst genomen worden. Voor 2011 staan nog eens vier sites op het programma. Die systemen controleren enkel vrachtwagens, omwille van de duidelijke verkeersregel inzake tussenafstanden voor vrachtwagens. Vrachtwagens hebben bovendien een grotere potentiële impact op de ongevalsernst en de verkeersveiligheid, aldus de minister.

5.4. De relatie met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest

Ook de heer *Dirk Peeters* zou wel eens willen weten hoe de Vlaamse minister reageert op vrij ingrijpende initiatieven van haar Brusselse collega's (het Iris 2-plan, de E40 enzovoort). Over de relatie met het Brusselse Hoofdstedelijke gewest leest hij niets in de beleidsbrief. Hoe gaat dat overleg in de komende periode verlopen?

Naar aanleiding van verklaringen van Brussels Staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit Bruno De Lille dat het slecht afstellen van de verkeerslichten doelbewust gebeurt om het stadsverkeer af te remmen, vraagt mevrouw *Annick De Ridder* of hierover reeds bilateraal

overleg is geweest tussen de Vlaamse en de Brusselse regering. Is de minister bereid er bij haar collega op aan te dringen om deze werkwijze in de toekomst niet langer aan te houden, zolang de mobiliteitsknoop in en rond Brussel niet ontrafeld is? Is de minister bereid de eventuele afkeer van haar diensten ten opzichte van een slimme afstelling van verkeerslichten tegen te gaan? Zijn er nog steden in Vlaanderen die deze werkwijze hanteren om auto's weg te houden uit de stad?

De heer *Marino Keulen* wil van de minister vernemen of zij al nieuws heeft van de plannen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de E40, de toegang tot Brussel voor wie met de wagen van Leuven komt, drastisch aan te passen.

In het kader van het Principieel Akkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest werd een Werkgroep Wegen opgericht, meldt de *minister*. In die werkgroep worden gewestgrensoverschrijdende problemen besproken en concrete afspraken gemaakt tussen beide kabinetten en administraties. Indien er bijgevolg doorstromingsproblemen zouden gedetecteerd worden die kunnen aangepakt worden door een gewestgrensoverschrijdende groene golf in te voeren, kan dat in die Werkgroep Wegen besproken worden.

Wat betreft de plannen voor de E40 in het kader van het zogenaamde plan Reyers is er zoals beloofd een eerste overleg geweest op 10 november in voormelde werkgroep. De informatiedoorstroming was echter zeer beperkt. Wel is er een nieuw overleg vastgelegd op 2 december waarbij het studie bureau dat het Plan Reyers heeft uitgewerkt een presentatie zal geven, inclusief de verwachte impact op het wegnnet. Het overleg loopt dus.

5.5. Varia

5.5.1. GIPOD

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt of het generiek informatieplatform voor het openbaar domein (GIPOD) ook toegankelijk wordt voor gps-providers. Het zou interessant zijn dat automobilisten op hun gps automatisch zouden gewaarschuwd worden voor werken op hun traject.

De *minister* antwoordt dat informatie over wegenwerken door de verschillende betrokkenen worden gepubliceerd voor de gebruikers van het openbaar domein. AWW stelt vandaag reeds informatie over (geplande) wegenwerken elektronisch beschikbaar aan het Vlaams Verkeerscentrum (Traffic Control Center) voor alle werken in eigen beheer op de gewest- en snelwegen. Vervolgens stelt het Verkeerscentrum informatie beschikbaar aan gps-dienstverleners. Het Verkeerscentrum heeft contracten met diverse dienstverleners uit binnen- en buitenland zodat ook weggebruikers met een abonnement op buitenlandse dienstverleners alle nodige informatie kunnen ontvangen. Eens GIPOD operationeel is, zullen ook werken op gewestwegen met een derde bouwheer (zoals nutsmaatschappijen) doorstromen naar het Verkeerscentrum en de weggebruikers met een gps-systeem. Werken op gemeentelijke wegen zullen worden opgenomen in GIPOD en bekend gemaakt worden op de website wegenwerken.be.

5.5.2. AWW

De heer *Marino Keulen* heeft een opmerking over de omgang van AWW met steden en gemeenten. Het agentschap voelt zich, volgens klachten die het lid ter ore kwamen, nog te veel als de hogere overheid ten opzichte van de steden en gemeenten die dan beschouwd worden als 'ondergeschikte besturen' in plaats van als partnerbesturen. Inspraak wordt herleid tot iets formalistisch. Kan de minister dat eens laten nagaan, eventueel met medewerking van de VVSG?

Voor het antwoord op die vraag maakt de *minister* een onderscheid tussen de verschillende soorten projecten. Een eerste categorie zijn de convenantgebonden investeringen. Met de steden en gemeenten worden samenwerkingsovereenkomsten voor deze specifieke investeringsprojecten afgesloten. De steden en gemeenten moeten daarbij wat haar betreft absoluut als partner benaderd worden. Dat is ook de essentie van de werking van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC), waarvan de gemeente zelf voorzitter is en ze zelf kan bepalen wie er voor deze besprekingen uitgenodigd worden. In elke bespreking in de GBC zijn de respectievelijke steden en gemeenten dan ook de facto en ruim vertegenwoordigd. Zij worden bijgevolg van bij aanvang van de projecten als partner betrokken in het overleg. Het is de uitdrukkelijke wens van minister Crevits de procedure te vereenvoudigen en meer verantwoordelijkheid en bevoegdheid te leggen bij de lokale overheid (GBC).

Een tweede categorie van projecten zijn de niet convenantgebonden projecten. In een aantal gevallen heeft de minister inderdaad moeten vaststellen dat de betrokkenheid van de lokale overheden beter kan. Zij heeft het agentschap Wegen en Verkeer hier ook telkens op aangesproken en verwacht van het agentschap dat het steden en gemeenten proactief zelf benadert in hun projectwerking, met het oog op het vereiste overleg.

Wat de VVSG betreft, stelt de minister dat zij vandaag al partner zijn in het beleid. De VVSG is als overkoepelend orgaan voor de steden en gemeenten vertegenwoordigd in de Task Force Convenanten waarin samenwerking voorop staat in het convenantenbeleid met betrekking tot mobiliteit; de AVVG (Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen); het Winteractieprotocol; het Fietsteam; en sinds dit najaar de Task Force Handhaving. In die overlegorganen staan het partnerschap en consensusmodel voorop in het overleg, aldus minister Crevits.

5.5.3. *Wegendecreet*

Mevrouw *Griet Smaers* is blij dat het Wegendecreet is opgenomen in de beleidsbrief. Er moet een duidelijke regeling komen met betrekking tot de inrichtingsprincipes. Door dat met een decreet te regelen, kan men ook een uniforme regeling opleggen voor gemeentelijke wegen.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat het Wegendecreet beoogt een decretale basis te verschaffen voor het beheer van de wegen in beheer van het Vlaamse Gewest. De meerderheid van die wegen behoren tot het hogere wegennet, namelijk hoofdwegen, primaire wegen of secundaire wegen. Een minderheid bestaat volgens de gekende wegencategorisering nog steeds uit lokale wegen. Voor de gemeentewegen zijn dan ook geen inrichtingsprincipes in het Wegendecreet opgenomen. Wat algemeen het initiatief voor een Wegendecreet betreft, dient ook afstemming gezocht te worden met mogelijke andere initiatieven in de sector (bijvoorbeeld het Infrastructuurdecreet in het kader van de versnelling van investeringen).

5.5.4. *Bereikbaarheidsadviseurs*

Mevrouw *Griet Smaers* heeft vragen bij de minderhindermaatregelen en de communicatie en coördinatie bij uit te voeren wegwerkzaamheden. Als verschillende opdrachtgevers werken laten uitvoeren, ontbreekt vaak een coördinerende bereikbaarheidsadviseur, zoals die nu wordt ingezet door AWW in samenwerking met Unizo.

Minister *Hilde Crevits* geeft toe dat de bereikbaarheidsadviseur in dienst van AWW vandaag enkel wordt ingezet voor werken waarbij AWW betrokken partij is. Uiteraard kunnen de bereikbaarheidsadviseurs in dat geval bepaalde coördinerende taken uitvoeren bij werkzaamheden waar er verschillende opdrachtgevers zijn. Stel dat een doortocht inge-

richt wordt: de gemeente financiert bepaalde zaken (heraanleg trottoirs), Aquafin is een opdrachtgever met een belangrijk aandeel want er wordt een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd, AWV is bouwheer. In dat geval kan AWV aan de bereikbaarheidsadviseur vragen dat hij de communicatie over alle werkzaamheden (ook bepaalde ingrepen van nutsmaatschappijen) met zelfstandigen of ondernemers op zich neemt of coördineert. Daarnaast belet niets een bepaalde bereikbaarheidsadviseur om ook in dienst van een andere instantie (dan AWV) te werken. Een bereikbaarheidsadviseur kan dus zowel een contract met AWV hebben als met een gemeente of een nutsmaatschappij.

5.5.5. Verkeersborden

Mevrouw *Tine Eerlingen* staat achter de terbeschikkingstelling van de databank van de verkeersborden aan de steden en gemeenten. Zij vindt het ook positief dat er gestreefd wordt naar een vermindering van het aantal verkeersborden op de openbare weg en vraagt daarbij aandacht voor de doorgangsmogelijkheden op de trottoirs voor mensen met een rolstoel of een kinderwagen. Volgens de *minister* kan aan de hand van de verkeersborden-databank een controle gebeuren van de inplanting van de verkeersborden. Maar vooral de mobile mapping beelden, die in het kader van de opmaak van de verkeersbordendatabank verkregen zijn, blijken een zeer nuttig instrument om dergelijke controles op correcte inplantingen uit te voeren.

5.5.6. Geluidsoverlast

Mevrouw *Tine Eerlingen* is verheugd dat minister Crevits twintig miljoen euro wil investeren in maatregelen tegen de geluidsoverlast van het verkeer. Wat is het juiste bedrag van alle maatregelen, verspreid over de begroting, om de weerslag van het verkeer op mens en milieu te beperken?

De *minister* verwijst hiervoor naar het ontwerp van indicatief meerjarenprogramma. Er wordt naar gestreefd om voor twintig miljoen euro projecten voor geluidsmaatregelen op te nemen in het investeringsprogramma. Hierbij merkt zij op dat projecten voor structureel onderhoud ook geluidseffecten kunnen genereren, zoals het aanbrengen van een nieuwe (stillere) toplaag.

6. Fietsinvesteringen

6.1. Fietsinvesteringsprogramma

Wat veilige fietsaccomodatatie betreft herinnert de heer *Dirk de Kort* zich dat zijn collega Cindy Franssen de vorige minister van Mobiliteit interpelleerde over het Vlaamse Totaalplan Fiets¹⁶. Ze stelde dat er heel wat initiatieven werden genomen, maar vroeg de minister tegelijk naar de globale kostprijs. Het verheugt de heer de Kort dat de beleidsbrief thans vertrekt van cijfers. Hij is ook blij dat ongelijkgrondse kruisingen nu stilaan de standaardoplossing zijn. Het was bij AWV ooit anders. En tot zijn tevredenheid zijn het functioneel en recreatief fietsroutenetwerk geen twee vreemde lichamen meer voor elkaar. Geen enkele fietser vraagt zich immers af of hij nu op het een dan wel op het ander fietst. De heer de Kort feliciteert overigens de minister voor haar fietspadeninspecties. Toch blijft hij zitten met zijn vraag naar de totale kostprijs. Het meerjareninvesteringsprogramma 2011-2014 fietsinfrastructuur zal een eerste belangrijke stap zijn op weg naar dat totaalplaatje.

¹⁶ Interpellatie van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het fietsbeleid in Vlaanderen, nr. 67, 2007-08, 30 januari 2008.

Ook mevrouw *Griet Smaers* en de heer *Steve D'Hulster* willen het juiste budget verneemen van het fietsprogramma voor 2011. In 2010 is er honderd miljoen euro in de fietspot gestopt; hoeveel zal dat zijn in 2011?

De minister zegt dat het haar doel is om jaarlijks gemiddeld honderd miljoen euro te investeren in fietsinfrastructuur. Die honderd miljoen euro wordt samengesteld in de Fietspot. Hierin worden middelen gestopt van het Agentschap Wegen en Verkeer voor fietsinvesteringen in eigen beheer, maar ook de middelen voor subsidies voor fietsinvesteringen worden meegerekend (via de modules en het Fietsfonds, waarbij enkel de bijdrage van de Vlaamse overheid aan het Fietsfonds wordt meegerekend). Tot slot dragen ook de volgende entiteiten bij tot het integrale fietsinvesteringsprogramma via de Fietspot: W&Z nv, De Scheepvaart nv, MDK en De Lijn.

Belangrijk hierbij is dat de afzonderlijke budgetten nu één beleidsmatige 'pot' vormen, zodat efficiënt en gecoördineerd de nodige budgetten vrijgemaakt worden voor die dienst of agentschap dat instaat voor de effectieve realisatie op het terrein van een of ander project. Het indicatief programma geeft de lijst van projecten weer en de specifieke toewijzing aan de onderscheiden initiatiefnemers (agentschappen/diensten/overheden).

Mevrouw *Tine Eerlingen* is verheugd dat er een virtuele fietspot bestaat maar het is haar niet duidelijk waar de minister met haar fiets- en voetpadenplan wil staan in 2014.

Het fietsinvesteringsprogramma wordt volgens de *minister* opgevat als een rollend meerjarenprogramma. Op dit ogenblik heeft het Fietsteam reeds een belangrijke aanzet geleverd tot de opmaak van een indicatieve meerjarenplanning voor de jaren 2011-2012-2013. Het betreft de eerste planmatig opgestelde meerjarenplanning voor fietsinvesteringen, waarbij zowel projecten als budgettaire middelen van verschillende actoren gebundeld worden. Het wordt met meerdere basisallocaties in de begroting gefinancierd. Tegen het einde van 2014 beoogt de minister een grote stap voorwaarts te hebben gezet in de uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk zoals omschreven in regeerakkoord, beleidsnota en beleidsbrief.

De heer *Steve D'Hulster* wil weten wat bij basisallocatie MBU MF005 4312 wordt bedoeld met bovenlokaal fietsbeleid?

De minister antwoordt dat het gaat om de overeenkomsten tussen de Vlaamse overheid en de vijf provincies. Die overeenkomsten hebben enerzijds betrekking op de opvolging van de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) en anderzijds op ondersteunende maatregelen die de provincies kunnen nemen om het fietsgebruik te stimuleren. De provincies maken de inventarisatie van de toestand van de fietsinfrastructuur op de niet-gewestwegen en houden hierover een GIS-databank bij. Het beheer van het netwerk, inclusief de behandeling van wijzigingsaanvragen, gebeurt op provinciaal niveau (met verplicht advies van de Vlaamse overheid). Daarnaast beschikt elke provincie over een steunpunt fietsbeleid dat instaat voor verspreiding van informatie (onder andere over het BFF) en dat initiatieven neemt inzake sensibilisatie en educatie rond het fietsgebruik naar scholen, bedrijven en gemeentebesturen.

6.2. Vademecum

De heer *Dirk Peeters* richt zijn aandacht op het fietsveiligheidsbeleid. In haar beleidsbrief hecht de minister veel belang aan het Vademecum Fietsvoorzieningen. Spreker stelt evenwel vast dat het vademecum lokaal niet overal op dezelfde manier wordt toegepast, zelfs niet door de gedecentraliseerde afdelingen van AWV. Hij verwijst naar zijn schriftelijke vraag daarover betreffende een kruispunt op de Luikersteenweg in Hasselt, waar AWV de gewenste voorrang van fietsers op auto's helemaal omkeert.

De *minister* legt uit dat het Vademecum Fietsvoorzieningen richtlijnen bevat om te komen tot veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Er kunnen omstandigheden of redenen zijn om gemotiveerd af te wijken van deze richtlijnen. Het Vademecum is geen dwingend document maar eerder een code van goede praktijk zodat fietspaden aangelegd worden volgens de regels van de kunst.

De richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen werden volgens AWV wel degelijk meegenomen in de afwegingen voor de uitwerking van de kruispunten van de N20 Luikersteenweg met de op- en afritten van de E313 te Hasselt-Oost. Belangrijk hierbij is de absolute prioriteit voor de veiligheid voor de fietsers (die voorrang heeft op het comfort voor de fietsers). Er werd daarom onderzocht of ongelijkgrondse kruisingen mogelijk waren, maar technisch waren fietstunnels op deze locatie niet haalbaar. Recent had er op het kabinet van minister Crevits een overleg plaats tussen AWV, BMV en Fietsersbond Hasselt. Als gevolg van dat overleg wordt onderzocht of extra (knipper)lichten ter hoogte van de geplande bypasses de veiligheid voor fietsers nog kunnen vergroten.

Waar toch nog fouten worden gemaakt, wil de minister erop toezien dat deze in de toekomst niet meer mogelijk zijn. Zo werd recent nog een gewestweg heraangelegd waarbij het fietspad werd vergeten. Dat kan ook voor minister Crevits niet.

6.3. Gemeentelijke initiatieven

Mevrouw *Griet Smaers* stelt vast dat er nog altijd gewerkt wordt met mobiliteitsconvenanten van module 11 en module 13 voor de aanleg van gemeentelijke fietspaden. Meestal kiezen de gemeenten voor module 11 maar soms raadt het Vlaamse Gewest ook wel module 13 aan. Welk van beide convenanten draagt de voorkeur weg van de minister?

De beide modules hebben volgens de *minister* tot doel de aanleg of verbetering van fietspaden op gewestwegen te realiseren. Bij de module 11 neemt de Vlaamse overheid (AWV) zelf het initiatief om een project te realiseren (investeringsproject); bij de module 13 ligt het initiatief bij de lokale overheid (subsidieproject). De beide modules komen in nauw overleg tussen de betrokken partners, waaronder de gemeenten, tot stand. Met de opstelling van een meerjarenplanning (2011-2014) voor investeringen in fietspaden wordt voor de eerste maal een meerjarenprogramma opgemaakt van de fietspaden die de komende jaren zullen worden aangelegd met de financiële middelen die de Vlaamse overheid hiervoor voorziet via de Fietspot. De meerjarenplanning omvat zowel module 11 als module 13 projecten. Als een gemeentelijk initiatief wordt verwacht (via module 13) is het evident dat dit met de lokale overheid is afgestemd. Deze meerjarenplanning is een rollend indicatief programma. Nieuwe module 13 projecten zullen steeds in overleg met de betrokken partners worden voorbereid, waarbij de budgettaire vastlegging gebeurt in functie van de middelen die jaarlijks ter beschikking worden gesteld voor fietspaden.

Mevrouw *Tine Eerlingen* stelt verheugd vast dat de gemeenten fietsnetwerken kunnen uitwerken, maar aangezien elke gemeente dat op eigen houtje doet, is er soms een probleem met de aansluiting van die verschillende netwerken met elkaar. Kunnen de gemeenten niet meer gestimuleerd worden tot overleg?

De initiatieven voor de aanleg van fietspaden op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk worden van nabij opgevolgd, met een database-managementsysteem en een GIS-applicatie, aldus de *minister*. Wat de module 13 projecten (subsidies voor fietspaden langs gewestwegen) betreft stelt zij vast dat veel van die projecten de gemeentegrenzen overschrijden. De mobiliteitsbegeleiders van het departement MOW en het Agentschap Wegen en Verkeer begeleiden dat met het oog op een optimale afstemming op elkaar. De Fietsfondsdossiers worden van nabij opgevolgd door de mobiliteitsdiensten van de provincies. Met steun van de Vlaamse overheid betrekken de provincies de gemeenten bij de realisatie van het BFF en worden de realisaties op kaart (GIS) bijgehouden.

6.4. Fietstunnels

De heer *Dirk de Kort* wijst minister op het programma spoordoorsnijdingen (300 miljoen euro) in Nederland, fietsland bij uitstek. Het uitgangspunt is dat spoorlijnen grote en belangrijke barrières zijn voor de fietsers, die daarvoor soms kilometers moeten omrijden. Het probleem is dat die spoorlijnen vaak meer dan honderd jaar geleden werden aangelegd, en er in de loop van de jaren overwegen werden gesloten. Het herontdekken van de fiets is van meer recente datum. Het maken van een kleinere tunnel lost vaak een soort missing link op in fietsroutenetwerken. Bestaat er een lijst in Vlaanderen van dergelijke mogelijke spoordoorsnijdingen op het functioneel en het recreatief netwerk? Volgens het lid is er een vergelijkbare problematiek aan de autosnelwegen. De laatste jaren werden over bepaalde autowegen (in Vilvoorde, Wetteren enzovoort) fietsbruggen aangelegd. Op die manier konden bepaalde dorpskernen, ooit van mekaar afgesneden, opnieuw met mekaar worden verbonden voor langzaam verkeer. Het Vlaams probleem is natuurlijk dat de NMBS federale bevoegdheid is.

Recreatieve fietsverbindingen worden op Vlaams niveau opgevolgd door Toerisme Vlaanderen, dat onder de bevoegdheid valt van minister Geert Bourgeois, verklaart de minister. Omdat Infrabel een aantal gelijkgrondse overwegen wenst af te schaffen is de kruising van spoorwegen wel een belangrijk aandachtspunt bij de planning en realisatie van fietsroutes. Het is evident dat die problematiek ook rijst voor functionele fietsverbindingen. Wanneer er een probleem is, wordt dat bekeken in het kader van de opvolging en uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

Mevrouw *Tine Eerlingen* leest dat er over de stationsomgevingen meer overleg komt met de NMBS, ook wat betreft het starten van multimodale projecten. Zij is tevreden dat er meer fietspunten komen. Maar het is ook belangrijk dat er meer spoorwegovergangen komen voor fietsers. Op bepaalde plaatsen is er hoge nood aan fietstunnels of -bruggen, vooral aan en in de stations, waar vaak alleen voetgangerstunnels zijn. Spreekster dringt erop aan dat ook daarover overleg wordt gepleegd met de NMBS.

Antwoord van de *minister*: De hier aangehaalde problematiek is bij uitstek een lokale problematiek. Daarom is het aangewezen dat deze behandeld wordt in de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Vooral bij aanpassingen van de stations / stationsomgevingen worden tunnels of bruggen voor voetgangers en fietsers aangelegd. Dergelijke investeringen worden ook vaak gedaan wanneer een overweg wordt afgeschaft, die dienst doet om van het ene perron naar het andere te gaan. Indien de in de gemeentelijke mobiliteitsplannen voorgestelde oplossingen betrekking hebben op een gewestweg of de herinrichting van een stationsomgeving, kan het Vlaamse Gewest een rol spelen bij het oplossen van een dergelijk knelpunt.

7. Groen vervoer

Mevrouw *Griet Smaers* is in haar nopjes met de uitgebreide behandeling van het Masterplan Groen Vervoer in de beleidsbrief en met de vermelding daarbij van het wagenpark van De Lijn. De minister kondigt daarin onder meer een netwerk van oplaadpunten en laadpalen voor elektrische wagens aan. Om de elektrische aandrijving te stimuleren zou het volgens mevrouw Smaers goed zijn dat De Lijn zou ingeschakeld worden voldoende vraag te creëren. De Lijn zou aldus een kritische succesfactor kunnen zijn voor een doorbraak op de markt van de elektrische wagens. Ook het departement MOW en het agentschap AWW zouden kunnen overschakelen op elektrische voertuigen.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat er, zoals beschreven in de beleidsbrief, afhankelijk van de beschikbaarheid het komende jaar een of meer dienstvoertuigen met alternatieve aandrijving aangekocht worden, bijvoorbeeld diesel-hybride of batterij-elektrisch. Na

uitgebreide testen kan een strategie voor de vergroening van het wagenpark uitgewerkt worden. Voor het wagenpark van de Vlaamse overheid dat beheerd wordt door het agentschap Facilitair Management van het beleidsdomein Bestuurszaken, verwijst zij naar vice-minister-president Geert Bourgeois.

De minister herhaalt ook haar ambitie die in de ‘nota groen openbaar vervoer 2015’ staat beschreven om een eerste test uit te voeren met een elektrische bus. Gezien het toenemende belang en snelle vooruitgang van die technologie is het volgens haar aangewezen om de nodige kennis op te bouwen. In een aantal Europese steden worden elektrische bussen reeds ingezet. Daarom acht zij het belangrijk dat Vlaanderen ook de nodige stappen zet om expertise op te bouwen en na te gaan of het verantwoord is de technologie te veralgemenen. Aangezien zowel de MIVB, de TEC als De Lijn belang hebben bij die kennisopbouw, zal minister Crevits in samenwerking met de respectievelijke voorgedijministers van de andere gewesten een testproject uitwerken.

Om elektrische en ‘plug-in hybride’ voertuigen te voeden met al dan niet duurzaam geproduceerde elektrische energie is uiteraard een oplaadinfrastructuur nodig. Het aantal oplaadpunten is op dit ogenblik nog beperkt, weet de minister. Door allerlei private initiatieven is er het laatste jaar beweging in het aanbod gekomen. Veel initiatieven hebben een systeem dat langzaam laadt met een verbinding met een stopcontact op bijvoorbeeld de woon- of werklocatie of laadpalen aan de straat of op parkings voor langparkeren. Om met een vermogen van drie kW een volle accu te laden duurt het ongeveer acht uur.

Er komen inmiddels ook snellaadsystemen op de markt waarmee lege batterijen op minder dan een uur kunnen worden opgeladen (vermogen 10-50 kW). In de wat verdere toekomst wordt waarschijnlijk ook ultrasnel laden mogelijk (vermogens van 100-500 kW en laadtijden van zowat vijf minuten). Met die snelle en ultrasnelle laadsystemen kunnen elektrische voertuigen bij tankstations worden opgeladen en zou er minder laadinfrastructuur langs de openbare weg nodig zijn. Een eerste ultrasnel laadsysteem werd zopas geïnstalleerd op de autosnelwegparking aan de R0/E19 te Ruisbroek, in de rijrichting Brussel. Maar er blijven volgens de minister verschillende vragen. Kan het netwerk de hoge vermogens bij snelladen wel aan? Er is op dit vlak meer inzicht nodig in de energieverliezen bij snelladen en er moet ook nog aangetoond worden dat batterijen op langere duur tegen dit snelladen bestand zijn.

Voormelde systemen gaan uit van laden met een geleidende verbinding. Inductief laden is echter ook een mogelijkheid, waarbij laadinfrastructuur in het wegdek zelf weggewerkt is. Dat kan veiligheidsvoordelen hebben en bespaart de openbare ruimte ontsierende laadpalen. Ook het verwisselen van de batterijen is een optie. Dat levert in principe zeer snelle laadtijden op, maar vereist verregaande standaardisatie van batterijen en voertuigen.

De keuze tussen de verschillende alternatieven voor de oplaadinfrastructuur gaat niet alleen over techniek, verduidelijkt minister Crevits. Kosten per geleverde kWh zijn minstens zo belangrijk en vooral de manier waarop deze kunnen worden terugverdiend. Energiebedrijven en andere betrokken partijen zijn op zoek naar geschikte businessmodellen voor de exploitatie van oplaadinfrastructuur. De ontwikkeling van geschikte betaalsystemen is een voorwaarde voor de realisatie van deze businessmodellen. In alle geval is standaardisatie een belangrijk issue. Het moet mogelijk zijn om een elektrische auto overal in Europa op te laden en bij voorkeur af te rekenen via de eigen energieprovider. Dat vereist standaardisatie van stekkers, van communicatieprotocollen tussen voertuig en laadpaal, en van ICT-systemen voor betaling, maar ook afspraken tussen energieleveranciers en exploitanten van oplaadpunten. De minister wenst al die ontwikkelingsmogelijkheden op te volgen. In de mate dat er vraag naar is, wordt de uitbreiding van de ultrasnelle oplaadsystemen langs de autosnelwegen zeker overwogen.

8. Ecocombi's

Mevrouw *Griet Smaers* peilt naar de stand van zaken van de ecocombi's, en meer specifiek naar het regelgevend werk dat daaromtrent nog moet worden verricht.

Mevrouw *Annick De Ridder* is teleurgesteld over wat de beleidsbrief te bieden heeft met betrekking tot de ecocombi's. Zij herinnert aan een resolutie van 2006-2007 waartoe zij het initiatief nam. Het project is tot nog toe beperkt gebleven tot proefprojecten. Men is die experimenten aan het selecteren en de MORA is al een jaar bezig met het onderzoeken van de finale screening van het laatste tracé. Het lid dringt aan op wat meer speed. In de beleidsbrief leest mevrouw De Ridder niets meer dan dat er regelgevend werk nodig is, dat de methodiek moet worden uitgewerkt en dat de nodige afspraken moeten worden gemaakt met eventuele partners. Zij vindt dat heel vaag. Zij wil tegen het einde van volgend zittingsjaar concrete initiatieven genomen zien.

Ecocombi's zijn, legt de *minister* uit: langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's), vrachtwagens die tot 25,25 m. (in plaats van 18,75 m) lang zijn en tot 60 ton totale massa (in plaats van 44 ton) mogen hebben. De Europese richtlijn 96/53/EG biedt de mogelijkheden om LZV's in het verkeer toe te laten (weliswaar onder bepaalde voorwaarden). Zowel uit adviezen van de Raad van State (op onder andere een eerder ontwerp van koninklijk besluit terzake uit 2008) als uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof blijkt dat, wil men LZV's laten rijden, de regelgeving zal moeten worden aangepast.

De federale overheid is bevoegd voor het regelen van het verkeer met LZV's op basis van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake de verkeers- en vervoersmiddelen. Zij kan en moet dan ook de voorwaarden bepalen waaronder vervoer mogelijk is met vrachtwagens waarvan de massa en de lengte afwijken van de maximumwaarden in het technisch reglement. Hiervoor kan immers niet worden teruggevallen op het 'uitzonderlijk vervoer', omdat de LZV's geen vervoer van ondeelbare ladingen betreft. Dat is tevens een procedure waarbij de gewestregeringen betrokken moeten worden.

Het federaal ontwerp van koninklijk besluit betreffende een pilootproject met LZV's uit 2008 stuitte op de hierboven weergegeven kritiek van de Raad van State. Een nieuw initiatief is er sindsdien niet meer gekomen vanuit de federale overheid. De minister zal nauw blijven overleggen met de federale collega's zodat de proefprojecten LZV's zo snel mogelijk van start kunnen gaan. Gezien het nog vereiste regelgevend werk, waarbij ook de federale overheid betrokken is, is het op dit moment niet mogelijk om een meer concrete timing voor aanvang van het proefproject te geven. De vrachtwagensector en de MORA in zijn geheel zullen nauw betrokken worden en blijven bij het nemen van de verdere stappen en de uitvoering van het proefproject.

9. Carpoolparkings

Mevrouw *Griet Smaers* vindt carpoolparkings belangrijk in het kader van alternatief personenvervoer. Het is een van de mogelijkheden om bijvoorbeeld het woonwerkverkeer duurzamer te maken. Op 11 augustus 2010 vroeg zij schriftelijk aan Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening, Philippe Muyters naar een stand van zaken betreffende de opmaak van GRUP's voor carpoolparkings (vraag nr. 528). Minister Muyters antwoordde dat behalve voor Oost-Vlaanderen tot op heden geen overleg is gepleegd om tot een GRUP voor nieuw aan te leggen carpoolparkings te komen, gezien zij niet beschikken over een overzichtslijst van de gewenste carpoolparkings. Minister Crevits antwoordde dan weer op een schriftelijke vraag van de heer Carl Decaluwe (nr. 699 van 10 mei 2010) met een overzichtslijst van bestaande en geplande carpoolparkings. Is dat een volledige lijst van gewenste carpoolparkings per provincie? Zo ontbreekt voor de provincie Antwerpen de

carpoolparking van Geel-Oost. Kan door de minister een lijst van gewenste en beoogde carpoolparkings overgezonden worden aan minister Muyters zodat hij op zijn beurt kan beginnen aan het uitwerken van de nodige GRUP's?

De *minister* antwoordt dat de opdracht om de volledige lijst zo spoedig mogelijk te bezorgen is intussen gegeven aan het Agentschap Wegen en Verkeer.

10. Vrachtroutenetwerken

Mevrouw *Griet Smaers* stelt vast dat er voor het vrachtwagenroutenetwerk in de beleidsbrief verwezen wordt naar een pilootproject in de regio Roeselare. Hoe ziet de minister het planningsproces voor de andere regio's en provincies? Is het voorbeeld van Roeselare dan het concept dat moet veralgemeend worden elders? Wanneer komen de andere provincies aan bod?

Over het vrachtroutenetwerk vraagt mevrouw *Tine Eerlingen* zich af hoe men dat zal handhaven in de praktijk. Zullen daarvoor extra manschappen ingezet worden bij de nu al overvraagde politie? Worden daarvoor extra middelen vrijgemaakt? Komen er afspraken met de steden en gemeenten? En wanneer starten de proefprojecten?

Enige tijd geleden heeft de *minister* in de commissie naar aanleiding van een vraag van de heer Marino Keulen over het verdwalen van vrachtwagens bij gebrek aan vrachtroutenetwerk al voor een stuk de verdere vooruitzichten toegelicht. Zij heeft daarbij vooral benadrukt dat er duidelijk een aantal verschillende stappen zijn, die hoe dan ook moeten worden genomen.

De eerste stap, en die is al genomen, was de reeds veel geciteerde studie 'Uitwerken van een methodiek voor een netwerk voor het algemeen vrachtverkeer op mesoschaal en toepassing op 2 pilootregio's'. Dat is de handleiding om de weg aan te vatten en in de verschillende regio's in Vlaanderen te komen waar men wilde zijn. Voor elke meso-regio wil de minister na een grondig overleg met alle betrokken partijen de geschikte routes vinden om zowel zorg te dragen voor selectieve bereikbaarheid van de attractiepolen op meso-niveau als voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. En er moet ook eensgezindheid komen over de acties die door elk van de betrokken partijen moet worden ondernomen. In dergelijk actieplan zal het gaan om maatregelen van verschillende aard die er samen zorgen voor een zo optimaal mogelijk gebruik van het vrachtroutenetwerk (VRN):

- maatregelen op niveau van de infrastructuur: aanpassen knelpunten, verbeteren wegprofiel, aanpassen wegdek, nieuwe ontsluiting, omleidingsweg enzovoort
- maatregelen aan de kant van de logistieke keten: vermijden lege ritten, stedelijke distributie, co-modaliteit, communicatie van de routes in de logistieke keten;
- maatregelen van signalisatie: bewegwijzering op het netwerk, gebods- en verbodsbepalingen, doorgeven routes aan gps-operatoren;
- maatregelen van handhaving: afdwingen van de verbodsbepalingen, controle op de toegangsbeperkingen;

Een vrachtwagensluis is een voorbeeld van een handhavingsmaatregel die de beoogde selectieve bereikbaarheid kan bewerkstelligen. Een dergelijk technologische ingreep past perfect in het ruimer geheel van maatregelen die aangewend kunnen worden om vrachtvervoer in het kader van een vlotte en veilige doorstroming de meest geschikte weg te laten volgen.

De volgende stap is dus het gebiedsdekkend studiewerk voor Vlaanderen – rekening houdend met de voorgestelde regio's. Volgend jaar wordt de theorie aan de praktijk getoetst. In haar beleidsbrief geeft de minister volgende eerste toetsstenen voor 2011:

- het werk dat de administratie gebruik makend van reeds eerder lopende bevestigingen specifiek voor de gehele provincie Limburg reeds kon leveren verder afwerken; namelijk de opbouw van een eerste ruw raamwerk VRN-L en waar nu het grensgebied Maasland zal worden aan toegevoegd;
- de regiostudie Vlaamse Ardennen West verder formeel uitvoeren – met andere woorden het werk dat daar binnen de methodestudie aangevat verder afronden. Het zal een eerste volledige testcase zijn voor het studiewerk op regioniveau;
- en zelfs al een test van de uiteindelijk laatste stap in het proces, namelijk ervaring opdoen met de “piloot-voor uitvoering op het terrein” in de regio ten westen van Roeselare, gebruik makend van een daar eerder gevoerde studie die volledig in de geest van de methodiek ligt.

Het voorbeeld van de provincie Limburg doet de minister vermoeden dat de sleutel voor een snelle implementatie zal liggen in het op een hoger, provinciaal niveau aan mekaar koppelen van de theoretisch uitgangspunten van het VRN (gelaagdheid op basis van de wegcategorisering) enerzijds en de terreininformatie (attractiepolen, knelpunten enzovoort) anderzijds. Wat gelijklopend is voor de verschillende regio's in een provincie wordt daardoor in een globale stap gedaan in plaats van telkens opnieuw.

Vanuit dergelijk ruw raamwerk moet dan naar de regio's doorgestoten worden. De ervaring die we volgend jaar in de regiostudie Vlaamse Ardennen West opgedaan wordt, zal daarbij zeker waardevol zijn. Wanneer tot slot regio's – de ene al sneller dan de andere – tot een consensus VRN inclusief actieplan gekomen zijn, zullen alle betrokken partners hun deel van het actieplan in uitvoering moeten brengen. De Vlaamse overheid als wegbeheerder zal daarbij, zeker voor het luik bewegwijzering de ervaring van het proefproject voor uitvoering nuttig kunnen inzetten.

11. Logistiek

11.1. Logistieke consultants

Hoewel hij niet voor elk probleem een ambtenaar wil, acht de heer *Sas van Rouveroy* het initiatief van de logistieke consultants een goed idee. Maar hij leest in de beleidsbrief nergens dat die consultants ook actief gaan worden in de havens. Met Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende ziet de heer van Rouveroy voor die logistieke consultants prima samenwerkingsmogelijkheden.

Antwoord van de *minister*: In de uitoefening van hun functie is het van essentieel belang dat er een goede wisselwerking bestaat tussen de logistieke consultants enerzijds en de verschillende actoren in het Vlaamse logistieke landschap anderzijds, waar de havens uiteraard deel van uitmaken. Informatie-uitwisseling en informatiedoorstroming tussen de verschillende logistieke actoren is noodzakelijk om duidelijkheid te realiseren inzake informatieverstrekking en advisering voor de bedrijven.

11.2. Comodaliteit in de havens

De heer *Sas van Rouveroy* hoopt dat volgende passage uit de beleidsbrief (p. 44) een tijpfout bevat: “In het najaar van 2010 organiseert het departement MOW in het kader van het Belgische EU-voorzitterschap de volgende bijeenkomst van de Europese ‘focal points shortsea shipping’. Door de bijeenkomst te koppelen aan een bezoek aan onze Vlaamse kusthavens krijgen ook de Europese beslissingsnemers een beter beeld van de co-modale mogelijkheden binnen Vlaanderen”. Als er twee havens zijn die co-modaal werken, dat

zijn dat toch Antwerpen en Gent. Zeebrugge heeft juist een probleem met comodaliteit. Er is een slechte binnenvaartontsluiting.

Volgens minister *Hilde Crevits* klopt de stelling van het lid niet helemaal. De Informele Raad van Ministers van Transport vond op 15 en 16 september plaats in Antwerpen. Deze vergadering werd door de FOD Mobiliteit en Vervoer georganiseerd, doch Vlaanderen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen hebben inhoudelijk bijgedragen aan de discussies op deze top. Er was daarbij voldoende aandacht voor het aspect comodaliteit.

De vergadering van de ‘SSS & MoS Focal Points’ vindt plaats te Brugge. Aangezien een groot deel van de discussies over de ontwikkeling van de zogenaamde maritieme snelwegen in Europa gaat (Motorways of the Sea), leek het aangewezen te vergaderen in de Vlaamse haven die het actiefst is binnen het kader van de maritieme snelwegen. Een bezoek aan de haven van Zeebrugge is dan ook voorzien. Daarnaast was het havenbedrijf Zeebrugge ook bereid financieel bij te dragen aan de organisatie van dit evenement.

11.3. Stedelijke distributie

Mevrouw *Tine Eerlingen* heeft bij het item stedelijke distributienetwerken niets gelezen over de eventuele inzet van elektrisch aangedreven voertuigen.

De minister meldt dat de activiteiten van de werkgroep fijnmazige distributie momenteel focussen op PIEK-beleveringen, het onderzoeken van het invoeren van milieuzones en het concept fietskoeriers. Dit neemt niet weg dat ook andere innovatieve en duurzame concepten inzake stedelijke distributie worden bekeken. Bij het vooronderzoek van best practices uit het buitenland, kwam de beleving met elektrische voertuigen reeds aan bod. Er wordt nog onderzocht of het perspectieven biedt en of er interesse is bij de steden om in Vlaanderen soortgelijke initiatieven op te starten.

11.4. Logistiek Vlaanderen

Mevrouw *Tine Eerlingen* steunt de promotie van Vlaanderen als logistieke regio; het gewest is daarvoor nog te weinig gekend. De geplande imagocampagne noemt zij positief, maar wat zeker niet uit het oog mag worden verloren zijn rechtstreekse contacten met de bedrijfswereld. Er is meer nodig dan een website. Zo moet er ook een echt aanspreekpunt zijn voor logistieke bedrijven die eraan denken zich hier te vestigen.

Antwoord van de *minister*: Wat betreft de promotie van Flanders Logistics wordt samen- gewerkt met Flanders Investment & Trade en Flanders International Technical Agency (FITA) om de troeven van Vlaanderen als logistieke regio in het buitenland bekend te maken. Naast ondersteuning op vlak van promotie, worden onder meer ook de cruciale factoren bij de vestigingsbeslissing van Europese distributiecentra in kaart gebracht en wordt een oplijsting gemaakt van specifieke targetbedrijven uit de logistieke sector met hoge toegevoegde waardeactiviteiten die mogelijks in aanmerking komen voor vestiging in Vlaanderen.

12. Regionale luchthavens

Mevrouw *Annick De Ridder* leest dat iedere regionale luchthaven een belangrijke rol als opleidingscentrum voor piloten heeft te spelen, maar dat staat enigszins in tegenspraak met eerdere antwoorden van de minister op schriftelijke vragen van het lid. In de milieuo-

vergunning van 2008 van de luchthaven van Antwerpen staat immers dat het aantal trainingsvluchten drastisch omlaag moet. Was het niet de bedoeling dat die pilotenopleiding met zijn trainingsvluchten zou uitwijken naar alternatieve locaties?

Antwoord van de *minister*: De noodzaak tot het aanbieden van pilotenopleidingen is niet in tegenspraak met de noodzakelijke afbouw van trainingsvluchten op de Luchthaven Antwerpen. Deze afbouw is beschreven in de milieuvergunning, die rekening houdt met de specifieke omgevingsfactoren van deze luchthaven. Daarnaast is de minister ervan overtuigd dat op de luchthavens pilotenopleidingen moeten kunnen aangeboden worden. Het is belangrijk dat Vlaanderen luchtvaartgerichte opleidingen promoot en ondersteunt. Enerzijds is het hierbij noodzakelijk dat de scholen en opleidingscentra zich focussen op die profielen die in de industrie moeilijk ingevuld raken. Anderzijds moet de overheid ook een geschikte locatie kunnen aanbieden aan – bijvoorbeeld – trainingsscholen voor piloten, opdat leerling-piloten voldoende ervaring kunnen opdoen door middel van trainingsvluchten. Het is dus belangrijk dat er steeds voldoende aanbod bestaat. Op vandaag is dit er en de afdeling luchthavenbeleid volgt verder deze noodzaak op en onderzoekt toekomstgericht mogelijke alternatieve locaties. Een van de pistes die hier onderzocht wordt, is het gebruik van een militaire luchthaven voor het uitvoeren van touch-and-go's. De luchthaven Antwerpen zal echter blijven fungeren als een locatie waar leerling-piloten kunnen oefenen op het instrumentvliegen (ILS). Andere – kleinere – vliegvelden zijn immers niet voldoende uitgerust om instrumentvliegen mogelijk te maken.

Mevrouw *Tine Eerlingen* ziet niet goed welke verschillende taken de verschillende regionale luchthavens krijgen. Volgens de beleidsbrief zouden ze elkaar aanvullen. Maar is daar een studie van en een globale visie?

De minister bevestigt dat het de bedoeling is van de Vlaamse Regering dat elke regionale luchthaven zich verder ontwikkelt. Zowel de studie¹⁷ van het Vlaams Forum Luchtvaart (2004) en de businessplannen¹⁸ die het VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek) ontwikkelde (2006) brengen een duidelijk beeld over de troeven, de niches en de mogelijke functies. De businessplannen van het VIL brachten daarbij een mogelijke visie per luchthaven in beeld. Uiteindelijk zullen de effectieve businessplannen van de kandidaat-exploitanten voor de LEM's dit verder verduidelijken.

Mevrouw *Tine Eerlingen* wil enige verduidelijking over hoe de visies van de vier regionale luchthavens passen in het algemene kader van de studie van het Vlaams Forum Luchtvaart. De *minister* antwoordt dat in de offertes die zijn gevraagd voor de LEM's aan de inschrijvers is gevraagd een businessplan te maken. Dat businessplan moet aantonen dat men de exploitatie van de luchthaven op een rendabele manier kan uitoefenen en uiteraard ook op een wijze die conform is aan de milieuvergunning. De documenten van enkele jaren geleden zijn dus theoretisch van opvatting. De huidige businessplannen zijn opgesteld door een kandidaat-exploitant van de luchthaven. Minister Crevits meldt daarbij dat er zich onder meer een gegadigde heeft aangediend die drie luchthavens ineens wil exploiteren en een gezamenlijk businessplan heeft opgesteld.

Mevrouw *Tine Eerlingen* herinnert aan de belofte in het regeerakkoord om een socio-economische studie over de nachtvluchten te laten maken waarin ook rekening zou worden gehouden met de gezondheidsaspecten. Daarvan vindt zij in de beleidsbrief niets. De minister antwoordt dat er een socio-economische studie komt waarin de kosten (inclusief gezondheidskosten) en baten van de nachtvluchten worden berekend. De eerste stappen rond de opmaak van het bestek voor de sociaal-economische studie over de kosten en baten van nachtvluchten zijn gezet, zodat de studie in de tweede helft van 2011 kan aanvangen.

¹⁷ < <http://www.wiloo.be/VlaamsLuchtvaartForum2004.pdf> >.

¹⁸ De businessplannen zijn te vinden op de website van het VIL, < <http://www.wiloo.be> >.

13. Vlaamse Baaien

Mevrouw *Tine Eerlingen* staat erachter dat de mogelijkheden van het project Vlaamse Baaien goed onderzocht wordt. Toch meent zij dat er behalve de interessante mogelijkheden ook nog heel wat vragen zijn over de risico's bijvoorbeeld over het effect op de zeestromingen en de verzanding. Wie of wat zit achter de stichting Ecorise? Dreigt er geen belangenvermenging doordat het een initiatief is van de baggeraars?

Antwoord van de minister: Ecorise is een samenwerkingsverband tussen de private sector en de overheid. De structuur van Ecorise wordt op die manier uitgewerkt zodat het risico op belangenvermenging geminimaliseerd wordt. De rol van de overheid is dusdanig opgevat dat zij voldoende toezichtmogelijkheden heeft om een correcte besteding van de middelen te waarborgen. De overheid heeft een belangrijke impact op de aanwending van de gelden, die in evenredigheid staat met haar financiële inbreng. Bovendien voorziet de structuur van Ecorise in de vertegenwoordiging van overige spelers, zoals bijvoorbeeld de universiteiten. Deze vertegenwoordigers zullen advies verlenen inzake het te voeren onderzoek. Daarnaast zal een Wetenschappelijke Raad toezien op de neutraliteit van het onderzoek.

Het verbod op belangenvermenging bij overheidsopdrachten ligt daarnaast besloten in artikel 78 van het KB van 8 januari 1996. De draagwijdte van het artikel is echter beperkt. Zo impliceert het artikel het bestaan van twee overheidsopdrachten, waarbij de onderneming aan wie de eerste opdracht werd toegewezen een mededingingsverstorende voorkennis zou verkrijgen voor het uitvoeren van de tweede opdracht. De studieopdrachten die onder de noemer Ecorise zouden worden verricht, zijn in principe niet te beschouwen als overheidsopdrachten *sensu stricto*. De studieopdrachten binnen Ecorise zijn immers te beschouwen als O&O-opdrachten waarvan de resultaten niet geheel te goede komen aan de aanbestedende overheid en waarvan ook de financiering niet volledig door de overheid wordt gedragen. Dergelijke O&O-opdrachten vallen buiten het toepassingsgebied van de geldende overheidsopdrachtenreglementering¹⁹. In zoverre bepaalde studies toch te beschouwen zouden zijn als overheidsopdrachten *sensu stricto*, en het bovenvermelde artikel 78 van het KB van 8 januari 1996 toch van toepassing zou zijn, dan nog is het de bedoeling dat de resultaten van de studieopdrachten die onder de noemer Ecorise worden verricht voor iedereen toegankelijk zullen worden gemaakt. Bijgevolg, zal elke potentiële inschrijver over dezelfde informatie beschikken en kan er geen sprake zijn van een mededingingsverstorende voorkennis.

14. Varia

14.1. Havenrandweg Zeebrugge

Mevrouw *Karin Brouwers* leest dat er 'flankerende maatregelen voor landbouwers' worden genomen voor de havenrandweg in Zeebrugge. Wordt er daarbij ook gedacht aan de pachters? De minister antwoordt dat de begeleidende maatregelen voor landbouwers, die zij in haar beleidsbrief vermeld, zowel voor eigenaars als pachters gelden.

¹⁹ Zie voetnoot 6 bij de dienstencategorie 8 "onderzoek- en ontwikkelingswerk" van de bijlage 2A van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten.

14.2. Versnelling

Het doet de heer *Dirk de Kort* plezier dat de minister de aanbevelingen van de Commissie voor Versnelling van Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten²⁰ ter harte neemt. De regelgeving wordt onder handen genomen om te komen tot een snellere realisatie van investeringsprojecten.

De heer *Marino Keulen* vraagt of de aanbevelingen van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten een topprioriteit zijn voor minister Crevits en de hele Vlaamse Regering. De regering heeft op de aanbevelingen van het parlement gereageerd met een visienota. Wanneer zal het politiek stuurcomité en de task force een oplevering doen van de elementen die nog niet vervat waren in de visienota? Wat is het tijdspad van elke actie of op zijn minst van de belangrijkste acties zoals ondermeer: bepalen of men overal wijzigingen doorvoert of met een enkel decreet komt, de integratie van project-MER en omgevingsveiligheidsrapport (OVR) in het vergunningenproces en de integratie van de vergunningsprocessen, de ontheffingsprocedure MER, het integreren van het MER op planniveau en het MER op projectniveau, het vereenvoudigen van de procedure van onteigeningsmachtiging, en de integratie van besluitvormingsprocedure, voorkeurbesluit en inspraakmoment.

De aanbevelingen van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten zijn een topprioriteit voor de regering, aldus de *minister*. Dit blijkt uit het regeerakkoord en de beleidsnota's en beleidsbrieven van alle betrokken ministers. Zoals reeds bleek uit de analyses die de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten gaat het hier om een erg complexe aangelegenheid. Het is daarom ook logisch dat de ministers voorstellen baseren op een grondige inventarisatie en onderzoek. Het is van het grootste belang dat de oplossingen juridisch kunnen standhouden. De Vlaamse Regering heeft voor een geïntegreerde oplossing geopteerd waarbij alle procedures maximaal worden gebundeld in een geïntegreerd proces. Een dergelijke oplossing uitwerken is echter complexer dan aan enkele afzonderlijke procedures te sleutelen.

Het politiek stuurcomité houdt de vinger aan de pols en zal er over waken dat zo spoedig mogelijk resultaat kan worden geboekt. De Task Force en het projectteam focussen nu op de acties die in de visienota werden geformuleerd. Heel wat van deze acties sluiten nauw aan of komen overeen met aanbevelingen van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten en de commissie Berx. Bovendien zullen de Task Force en het projectteam ook voor alle aanbevelingen van beide commissies die niet afgedekt zijn door de visienota nagaan of het aangewezen is om ze gelijktijdig met de acties uit de visienota te implementeren.

Het is de bedoeling om ten laatste in de zomer van 2011 de visienota te implementeren. Uiteraard zullen, wanneer mogelijk, een aantal acties en aanbevelingen sneller uitgevoerd worden. De door het lid aangehaalde acties vallen grotendeels onder de bevoegdheid van de ministers Schauvliege en Muyters. Binnen de eigen bevoegdheden van minister Crevits zullen tegen het einde van dit jaar een aantal resultaten worden geboekt. Met de FOD Financiën worden afspraken gemaakt om landmeter-experten in te schakelen ter ondersteuning van de Aankoopcomités. Op deze wijze kunnen de onteigeningen worden versneld. Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken maakt tegen eind 2010 een expertisedatabank. Zo kan men bij het aanduiden van projectleiders voor grote investeringsprojecten de beschikbare expertise optimaal detecteren en inzetten.

²⁰ Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 395.

14.3. Investeringsdecreet

Het is mevrouw *Griet Smaers* niet duidelijk wat beoogd wordt met het in de beleidsbrief aangekondigde Investeringsdecreet. Hoe zal die regeling zich verhouden ten opzichte van het Wegendecreet?

De *minister* onderzoekt of en hoe de Visienota van de Vlaamse Regering wat betreft het versnellen van investeringsprojecten in regelgeving kan worden omgezet. Een eerste piste kan het louter wijzigen zijn van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, het Milieuvergunningsdecreet, het DABM, de Onteigeningswetgeving(en) en sectorale wetgevingen. Een tweede piste kan de opmaak van een kaderdecreet (Investeringsdecreet) zijn waarin de grote lijnen worden uitgezet (drietrapsstelsel). Het formele gedeelte kan dan vertaald worden binnen de sectorale regelgeving. Voor beide pistes onderzoekt men de juridische randvoorwaarden en de voor- en nadelen. De vraag naar de beste manier van implementatie kan maar beantwoord worden na grondig onderzoek van de verschillende opties en nadat het proces en de daartoe vereiste wijzigingen verder zijn uitgewerkt.

Het investeringsdecreet beoogt dus iets anders dan het Wegendecreet en zal onder meer voor het voortraject en de te verlenen vergunningen een specifieke procedure voorschrijven die gevolgd moet worden wanneer men een bepaald strategisch project wil realiseren. Deze procedure zal verder bouwen op de conclusies van de rapporten Berx en Sauwens. De procedure zal een gefaseerde aanpak voorzien en onder meer gekenmerkt worden door een kwalitatief multidisciplinair en intenser voortraject, een professioneel projectmanagement, een integrale effectenanalyse, een trechtervormige besluitvorming en draagvlak door inspraak op het juiste moment.

Het Wegendecreet daarentegen is niet gericht op het vergemakkelijken van nieuwe projecten, maar wel tot het bieden van een decretale onderbouwing voor het beheer van bestaand wegenspatrimonium en op het samen brengen van de bestaande regelgeving ter zake. Er zal gewerkt worden aan een eenduidig decretaal kader voor bepaalde wegnormen en inrichtingsprincipes, en dit voor gewestwegen. Hierdoor wordt tegemoet gekomen aan een vereenvoudiging van de regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken.

14.4. Pendelfonds

Mevrouw *Tine Eerlingen* is verheugd dat het Pendelfonds wordt geëvalueerd. Zij vraagt zich af of het fonds er mensen toe brengt hun gedrag te wijzigen. De heer *Dirk de Kort* vraagt wat het Pendelfonds nu heeft bijgebracht met betrekking tot mobiliteitsmanagement. De minister heeft hij alvast een evaluatie horen aankondigen.

Antwoord van de *minister*: De meest recente berekening, gebaseerd op de door de bedrijven geleverde gegevens naar aanleiding van evaluatierapporten en die een vergelijking met de nul-situatie toelaat, geeft een modale verschuiving aan van ongeveer vier procent. Vier procent van de werknemers (die autosolist waren) laat de auto thuis om naar het werk te gaan en heeft gekozen voor een andere vervoerswijze.

III. MOTIES VAN AANBEVELING

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

- de heer Dirk de Kort, de dames Griet Smaers en Karin Brouwers, de heren Jan Roegiers en Steve D’Hulster en de dames Tine Eerlingen en Lies Jans (*Parl. St. Vl. Parl.* 2010-2011, nr. 736/4);

- de heren Sas van Rouveroi, Marino Keulen en Sven Gatz en mevrouw Annick De Ridder tot besluit van de in commissie besproken beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St.* Vl. Parl. 2010-2011, nr. 736/3);
- de heren Dirk Peeters en Filip Watteeuw (*Parl. St.* Vl. Parl. 2010-2011, nr. 736/3).

IV. INDICATIEVE STEMMING

Het aan de commissie toegewezen gedeelte van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2011 (bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Crevits) wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 7 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Tine EERLINGEN
Dirk PEETERS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

3 E's	Education, Enforcement, Engineering (Arcadis Belgium-Grontmij-Technum)
ADSEI	Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie
AIS	Automatic Identification System
AGIV	Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen
AVVG	Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
CNG	Compressed Natural Gas
CPW	Coördinatiepunt Wegenwerken
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DABM	decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid
DAV	Dienst Aangepast Vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit
DBFM	Design Build Finance Maintain
DOV	Departement Onderwijs & Vorming
DRIP	dynamische route-informatiepanelen
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
EU	Europese Unie
EVA	extern verzelfstandigd agentschap
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven
FISN	Flanders Inland Shipping Network
FIT	Flanders Investment & Trade
FITA	Flanders International Technical Agency
FOD	federale overheidsdienst
GBC	gemeentelijke begeleidingscommissie
GGT	Groene Golf Team
GIPOD	Generiek Informatie Platform Openbaar Domein
GIS	geografisch informatiesysteem
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	informatie- en communicatietechnologie
ILS	Instrument Landing System
INLANAV	Innovative Inland Navigation
ITS	invoering van intelligente vervoerssystemen
IVA	intern verzelfstandigd agentschap
KAR	korteafstandsradio
KB	koninklijk besluit
KLIP	Kabel en Leiding Informatie Portaal
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LNE	beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LVZ	langere en zwaardere vrachtwagencombinatie
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MDK	agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	milieu-effectenrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	maatschappelijke kosten/batenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken

NMBS	Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen
NTMB	natuurtechnische milieubouw
OCM	opencoördinatiemethode
O&O	onderzoek en ontwikkeling
OVR	omgevingsveiligheidsrapport
PAC	Provinciale Auditcommissie
PBM	personen met beperkte mobiliteit
PCC-tram	Presidents' Conference Committee streetcar
PMV	ParticipatieMaatschappij Vlaanderen
pps	privaat-publieke samenwerking
PVC	Provinciale Commissie Verkeersveiligheid
RESA	Runway End Safety Area
RIS	River Information Services
RVS	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SARO	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed
SERR	sociaal-economische raad van de regio
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SSS	shortsea shipping
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling
STOP	prioriteit aan Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privaat (auto-)vervoer
TEC	Transport en Commun
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TERN	Trans-Europese Wegennetwerk
TEU	Twenty feet Equivalent Unit
TV3V	Tijdelijke Vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen
VERLIKAR	verkeerslichtenbeïnvloeding door kortereafstandsradio
ViA	Vlaanderen in Actie
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VLACORO	Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening
VMS	Variable Message Signs
VRIND	Vlaamse Regionale Indicatoren
VRN	Vlaamse Raad voor Nutsbedrijven
VRN	vrachtroutenetwerk
VRN-L	vrachtroutenetwerk Limburg
VVP	Vereniging van Vlaamse Provincies
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
WIM	weigh-in-motion
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal nv

BIJLAGE:

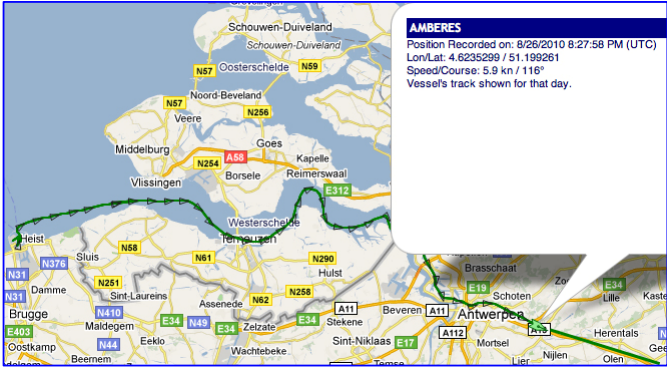
Presentatie van de heer Sas van Rouveroj
bij zijn tussenkomst over de estuaire vaart

TRAJECT ZEEBRUGGE – ANTWERPEN – ESTUAIR



DESEO 3/10	WERKELIJK	MKBA	AFWIJKING
VAARUREN	6:19:55	9:56:00	+57%
LIGUREN		10:00:00	
TOTALE TIJD	6:19:55	19:56:00	+215%
AANTAL LAGEN	5	5	0%

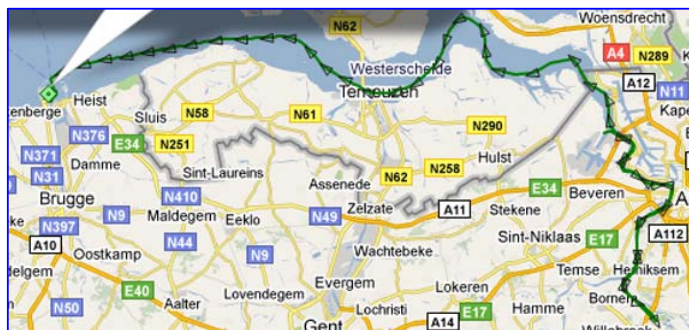
TRAJECT ZEEBRUGGE – MEERHOUT – ESTUAIR



AMBERES 26/8	WERKELIJK	MKBA	AFWIJKING
VAARUREN	12:37:08	16:00:00	+27%
LIGUREN		12:00:00	
TOTALE TIJD	12:37:08	28:00:00	+122%
AANTAL LAGEN	4 ⁽¹⁾	3	-25%

(1) Beslist Beleid: verhoging bruggen Albertkanaal

TRAJECT ZEEBRUGGE – WILLEBROEK – ESTUAIR



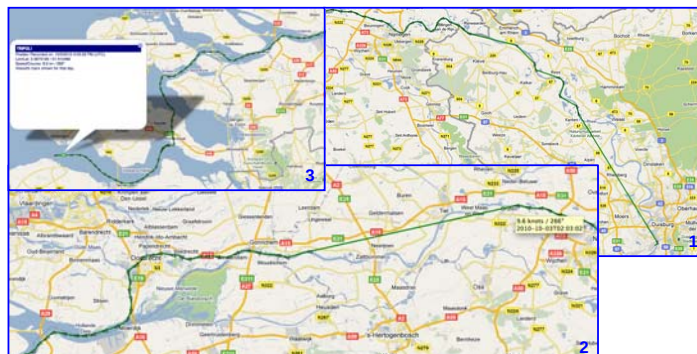
DESEO 2/9	WERKELIJK	MKBA	AFWIJKING
VAARUREN	6:53:50	12:42:00	+84%
LIGUREN		10:00:00	
TOTALE TIJD	6:53:50	22:42:00	+229%
AANTAL LAGEN	5	3	-40%

TRAJECT ZEEBRUGGE – ROTTERDAM – ESTUAIR



TRIPOLI 28/8	WERKELIJK	MKBA	AFWIJKING
VAARUREN	13:29:56	18:00:00	+33%
LIGUREN		12:00:00	
TOTALE TIJD	13:29:56	30:00:00	+122%
AANTAL LAGEN	5	3	-40%

TRAJECT ZEEBRUGGE – DUISBURG – ESTUAIR



TRIPOLI 2-3/10	WERKELIJK	MKBA	AFWIJKING
VAARUREN	22:34:20	33:00:00	+46%
LIGUREN		20:00:00	
TOTALE TIJD	22:34:20	53:00:00	+135%
AANTAL LAGEN	5	3	-40%

VERGELIJKING TRANSPORTKOSTEN

BESTEMMING		MKBA			CORR ⁽¹⁾		
		NUL+	SSW (S)	ESTUAIR (M)	ESTUAIR (C)	C/M %	C/S %
Antwerpen	€/TEU	47,75	29,66	13,19	6,72	51	23
Willebroek	€/TEU	-	29,72	32,49	8,29	25	28
Meerhout	€/TEU	-	37,55	37,15	15,42	41	41
Rotterdam	€/TEU	65,39	41,64	40,93	17,53	43	42
Duisburg	€/TEU	113,39	74,10	77,90	24,75	31	33
Lille⁽²⁾	€/TEU	74,03	46,05	-	-	-	-

(1) Correctie van capaciteit, vaartijd & liguren
 (2) Niet van toepassing (max. 2 lagen)