



Vlaams
Parlement

stuk **1550** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 28 maart 2012 (2011-2012)

Gedachtewisseling

over het Monitoringrapport met betrekking
tot de uitvoering van het regeerakkoord
en Vlaanderen in Actie,
hoofdstuk Mobiliteit en Openbare Werken
'Slimme draaischijf van Europa'

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Els Kindt

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 Filip Anthuenis, Marino Keulen;
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, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	4
1.1. Vlaanderen in Actie.....	4
1.2. Slimme draaischijf van Europa.....	4
2. Situering van de monitoring door de heer Bert De Bondt, beleidsadviseur Departement MOW	5
2.1. Opbouw monitoring.....	5
2.2. Resultaten monitoring (september 2011)	5
2.3. Evoluties sinds september 2011.....	6
3. Uiteenzetting over het aspect verkeersveiligheid door mevrouw Greta Remy, coördinator Verkeersveiligheid van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, MOW.....	7
3.1. Inleiding	7
3.1.1. Verkeersveiligheidsdoelstellingen.....	7
3.1.2. Drie E's en zes krachtlijnen	7
3.2. ViA-sleutelprojecten	7
3.2.1. Ongevallenanalyse.....	7
3.2.2. Sensibiliseren en educatie	9
3.2.3. Engineering.....	9
3.2.4. Handhaving	10
4. Uiteenzetting van het element logistiek door mevrouw Ilse Hoet, afdelingshoofd Havens en Waterbeleid, MOW	10
4.1. Kwaliteitsvolle dienstverlening.....	10
4.2. Clustering, bundeling en optimaliseren van de logistieke keten.....	11
4.2.1. Flanders Logistic Loket	11
4.2.2. Innovatieve concepten logistiek.....	11
4.2.3. Stedelijke distributie.....	12
5. Vragen en antwoorden.....	12
Gebruikte afkortingen	18
Bijlage: PowerPointpresentatie van mevrouw Greta Remy	19

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 8 maart 2012 van gedachten over het Monitoringrapport met betrekking tot de uitvoering van het regeerakkoord en Vlaanderen in Actie, hoofdstuk Mobiliteit en Openbare Werken ‘Slimme draaischijf van Europa’. Aan de gedachtewisseling namen deel: mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (inleiding), de heer Bert De Bondt, beleidsadviseur Departement Mobiliteit en Openbare Werken (algemene toelichting), mevrouw Greta Remy, coördinator Verkeersveiligheid van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid MOW (aspect verkeersveiligheid), en mevrouw Ilse Hoet, afdelingshoofd Havens en Waterbeleid MOW (element logistiek).

De presentatie van mevrouw Greta Remy over de invalshoek verkeersveiligheid bevat veel cijfers en tabellen en is daarom opgenomen als bijlage bij dit verslag.

1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Hilde Crevits* zegt dat het definitieve rapport over 2011 nog niet af is, daarom wordt vandaag enkel het rapport tot september 2011 toegelicht. Omdat het zo uitgebreid is, zullen vandaag slechts enkele thema's aan bod komen, nadien zal geëvalueerd worden of dat de goede werkwijze is. Ze suggereert de commissie het definitieve rapport 2011 samen met de beleidsbrief te behandelen.

1.1. Vlaanderen in Actie

Met ViA wil de Vlaamse Regering Vlaanderen naar de top vijf van de Europese regio's leiden. Daartoe heeft ze zeven doorbraken gedefinieerd: de open ondernemer, de lerende Vlaming, het innovatiecentrum Vlaanderen, het groen en dynamisch stedengewest, de slimme draaischijf van Europa, de warme samenleving en de slagkrachtige overheid. De meeste bevoegdheden van de minister situeren zich in de doorbraak slimme draaischijf van Europa; uiteraard kan Mobiliteit en Openbare Werken ook bijdragen tot de andere doorbraken. De hoofdbetrachting van de slimme draaischijf is het verbeteren van het mobiliteitsysteem, waarbij de negatieve effecten op de economie, de gezondheid, het milieu aangepakt worden, maar ook de logistieke positie van Vlaanderen in Europa versterkt wordt.

1.2. Slimme draaischijf van Europa

De doorbraak slimme draaischijf van Europa bevat zeven strategische doelstellingen en 48 sleutelprojecten. Heel wat daarvan zijn al aan bod gekomen in de beleidsnota¹ en beleidsbrieven². Om die redenen zal de administratie een beperkt aantal projecten toelichten. Daarnaast zullen de thema's logistiek en verkeersveiligheid uitgebreid aan bod komen. In september hadden 42 van de 48 projecten de status OK gekregen, drie hadden vertraging opgelopen. De voornaamste realisaties in 2011 zijn: evoluties op het vlak van het slimme transportnet, van het volledige en kwalitatieve transportnet, van een eengemaakt openbaarvervoerbewijs. Voor het slimme transportnet zijn er heel wat maatregelen op het vlak van wegen en waterwegen, bijvoorbeeld het dynamische verkeersmanagement. Het beheer van de vervoerstromen verloopt met de elektronische borden op de snelwegen. Voorts wordt de verkeersmonitoring op het hoofdwegennet ontwikkeld zodat de actuele verkeerssituatie in beeld kan worden gebracht. Daartoe worden bijkomende meetlussen, systemen voor camerabewaking, automatische nummerplaatherkenning geplaatst.

¹ Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 217/1-7*).

² Zie onder meer: Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken. Beleidsprioriteiten 2011-2012 (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1310/1*) en het verslag van de commissiebespreking (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 15/3-I*).

Ook voor de waterwegen is er heel wat veranderd: vanaf juni is het FlaRIS in gebruik genomen. Daardoor is een eenmalige inning mogelijk. FlaRIS bevat een verrekenkamer voor de verdeling van de geïnde vaarrechten, een gemeenschappelijke tool voor het beheer van referentiegegevens en havenmanagementsysteem, inclusief de connectie met de Europese rompendatabank, een sluisplanningsmodule op het grondgebied van Waterwegen en Zeekanaal, die al in gebruik was op de door nv De Scheepvaart beheerde waterwegen. Een dertigtal wachtplaatsen voor de binnenvaart zullen met hotspots worden uitgerust zodat de informatie in kader van RIS gemakkelijk consulteerbaar is.

Voorts wordt er ook verder ingezet op een volledig en kwalitatief transportnet. Voor een volledig overzicht verwijst de minister naar de rapportage over de pps-projecten³ maar ze somt enkele op waarover ze bijzonder tevreden is. De noordelijke ontsluiting Zaventem is bijna klaar, de pps voor de R4-zuid in Gent is gestart en de noord-zuidverbinding in de Kempen wordt aangelegd. Voorts grijpen er grote onderhoudswerken plaats op de wegen en waterwegen. De aanleg van enkele nieuwe sluizen voor de Vlaamse zeehavens wordt voorbereid.

In 2011 is ook de eerste aanzet gegeven tot een Vlaamse spoorstrategie: de Vlaamse Regering heeft een conceptnota goedgekeurd en wacht nu op budgetten van de Federale Regering. Voorts is er een belangrijke stap gezet voor het eengemaakt vervoerbewijs: in juni is de opdracht gegeven voor de levering en indienststelling van het registratie-, ticketing- en boordcomputerplatform. De voorbereidingen voor de eerste tests lopen. De Lijn heeft de eerste MOBIB-kaarten uitgegeven; het eerste proefproject is gestart in Vlaams-Brabant. De bussen van MIVB zijn immers al uitgerust met het systeem. De minister concludeert dat de initiatieven bewijzen hoezeer Vlaanderen zijn positie op vlak van mobiliteit in Europa wenst te behouden en te verbeteren.

2. Situering van de monitoring door de heer Bert De Bondt, beleidsadviseur Departement MOW

2.1. Opbouw monitoring

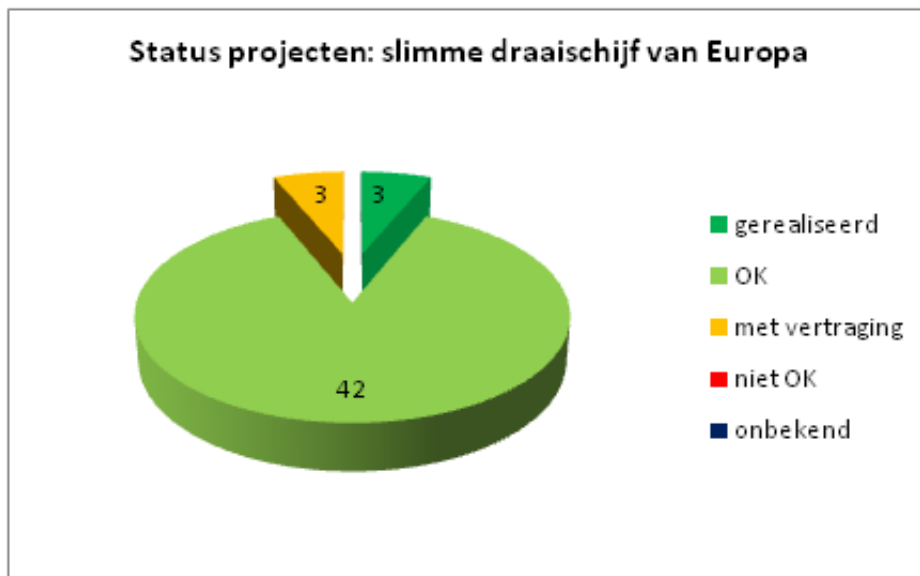
De heer *Bert De Bondt* legt uit dat de monitoringtool⁴ in de gaten houdt hoe de mobiliteitsacties van ViA, van het Vlaamse regeerakkoord en van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken evolueren. De rapportage is gebaseerd op de doorbraken, de strategische doelstellingen en de sleutelprojecten en volgt de structuur van de beleidsnota en de beleidsbrieven. Jaarlijks wordt er twee keer een stand van zaken gemaakt: op 1 september, tijdig voor de septemberverklaring en de beleidsbrief en op 31 december. Er zijn ook parallellen tussen de opgevolgde doelstellingen en de beheersovereenkomsten. De monitoring wordt gecoördineerd op niveau van de Vlaamse administratie, het beleidsdomein MOW en de agentschappen. Uiteraard heeft elk project of deelproject eigen structuren voor operationele opvolging.

2.2. Resultaten monitoring (september 2011)

De monitoringtool bevat een korte omschrijving van elk project, welke entiteit het project trekt, welke entiteiten betrokken zijn alsook een korte toelichting van de status. In september waren er drie projecten gerealiseerd en drie projecten liepen vertraging op; 42 projecten verliepen volgens de planning. De tool maakt duidelijk voor welke projecten een tandje bij moet worden gestoken. Er is geen enkel project gesneuveld door nieuwe beleidskeuzes.

³ Verslag van de Vlaamse Regering. Alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen. 28 oktober 2011 (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 52).

⁴ Zie: < http://ikdoe.vlaandereninactie.be/wp-content/uploads/2011/02/Monitoring_ViA_regeerakkoord_december_20102.pdf>



2.3. *Evoluties sinds september 2011*

De heer De Bondt heeft het voorts over de evoluties sinds september 2011.

Het project AMORAS, een pps-project voor de verwerking van baggerspecie, is sinds oktober 2011 actief. De status zal in de volgende rapportering van OK naar gerealiseerd gaan.

Het project met betrekking tot de rijopleidingsterreinen liep vertraging op, maar dat heeft te maken met de uitvoering van de zesde staatshervorming. Het onderzoek naar duurzame rijopleidingsterreinen moet nader bekeken en ingevuld worden op het moment dat men weet hoe de bevoegdheden rijopleiding, rij scholen en examencentra in uitvoering van het institutioneel akkoord worden overgedragen.

Ondertussen is de beslissing genomen voor de bouw van een nieuwe, tweede sluis in Terneuzen.

Omdat de terreinen voor de opslag van baggerspecie in het project Callemansputte van eigenaar gewisseld zijn, liep dat project vertraging op. Tegen het einde van de maand zullen de onderhandelingen met de nieuwe kandidaat-verwerkers starten.

De ontwikkelingszone Saeftinghe vergt heel wat onderzoek. De maatschappelijke afweging van de verschillende invullingsscenario's is gestart en zal tien maanden duren. Daarop volgt een maatschappelijke kosten-batenanalyse, die volgens de standaardmethodiek ongeveer zes maanden zal duren.

Het decreet met betrekking tot groene autofiscaliteit, dat het mogelijk maakt de externe kosten aan de weggebruiker objectief door te rekenen, is op 1 maart 2012 in voege getreden.

3. Uiteenzetting over het aspect verkeersveiligheid door mevrouw Greta Remy, coördinator Verkeersveiligheid van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, MOW

3.1. Inleiding

3.1.1. Verkeersveiligheidsdoelstellingen

Mevrouw *Greta Remy* legt uit dat in het ontwerp van Mobiliteitsplan 2003 doelstellingen voor 2010 waren opgenomen met betrekking tot dodelijke slachtoffers, ook specifiek bij jongeren, zwaar gewonden en licht gewonden (zie bijlage, p. 22).

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2007 bevatte structurele maatregelen om die doelstellingen te bereiken maar formuleerde ook nieuwe doelstellingen voor 2015: maximum 250 doden en dodelijk gewonden en maximum 2000 zwaargewonden. Uiteraard is het echte doel geen doden of gewonden.

Het Pact 2020 stelt de doelstellingen nog scherper en streeft naar een extra daling van 20% dodelijke slachtoffers en 25% zwaargewonden. Het hierbij gestelde doel van maximum 200 doden en dodelijk gewonden is conform de Europese doelstellingen van een daling van het aantal verkeersdoden met de helft in 2020 ten opzichte van 2010.

3.1.2. Drie E's en zes krachtlijnen

Het Verkeersveiligheidsplan werkt voort op de gangbare strategieën zoals de drie E's: educatie, engineering en enforcement. Daarnaast heeft het zes krachtlijnen, zoals: aangepaste maatregelen voor doelgroepen, voor types weggebruikers, en voor leeftijdsgroepen, een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader, onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid.

3.2. ViA-sleutelprojecten

Mevrouw Remy licht enkele sleutelprojecten toe.

3.2.1. Ongevallenanalyse

Vooreerst vraagt zij aandacht voor de ongevallenanalyse. In 2011 is voortgewerkt aan betere dataverzameling, -verwerking en -analyse. Daarvoor zijn er contacten geweest met verschillende andere overheden. Er is ook gewerkt aan de modernisering en verdere ontwikkeling van een ongevallentool en een Vlaamse ongevallenanalyse. Doel is de beleidsmakers informatie te geven hoe ze de veiligheid van de weggebruikers kunnen verbeteren.

Ongevallenanalyse omvat verschillende facetten. De eerste stap is het opbouwen van brondata zoals dat gebeurt in de pv's van politie, maar ook bij verzekeringsinstellingen en in (schade)dossiers van wegbeheerders. Vervolgens moet een geschikte datastructuur worden opgezet om elke belanghebbende de mogelijkheid te bieden de gegevens te raadplegen: binnen de Vlaamse overheid is het ongevallen-GIS – dat momenteel gemoderniseerd wordt – een voorbeeld van zo'n datastructuur. Als de structuur er is, kunnen de gegevens geanalyseerd worden en verwerkt in rapporten. Het gaat dan in eerste instantie om algemene of meer specifieke statistische analyses op een vrij hoog gegevensniveau, bijvoorbeeld algemeen de verkeersveiligheidsbarometer (BIVV), de contextanalyse voor het verkeersveiligheidsplan of meer specifiek, themarapporten over bepaalde types weggebruikers. In die voorbeelden zijn gegevens en verwerking ervan nog vrij locatieafhankelijk, tenzij men grotere geografische gehelen als een provincie hanteert. Voor meer gedetailleerde plaatsanalyses moeten data eerst geschikt gemaakt worden voor een ruimtelijke analyse. Ook die verwerking maakt dus deel uit van de ongevallenanalyse.

Geografische analyses kunnen algemeen zijn, bijvoorbeeld de berekening van de gevaarlijke punten, maar ook specifiek, bijvoorbeeld de analyse van de effecten van onbemande camera's. Voorts zijn er ook toegepaste analyses mogelijk voor beleidsmonitoring of -ondersteuning. Dergelijke analyses resulteren onder meer in indicatoren voor voortgangsrapporten of mobiliteitsplannen en – zoals geregeld door het decreet Verkeersveiligheidsbeheer – classificaties van weggedeelten. Een ander aspect van de ongevalanalyse is een algemeen of specifiek onderzoek van de ongevallocaties. De risicomodellering voor rotondes zijn voorbeelden van dergelijke algemene onderzoeken. Meer specifiek zijn de gerechtelijke onderzoeken van een individuele ongevalslocatie.

De meest diepgaande analyses zijn de zogenaamde diepteonderzoeken. Ook die kunnen algemeen zijn, bijvoorbeeld de themarapporten over autosnelwegen (van het BIVV), het onderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen in opdracht van de Vlaamse overheid (VSV) of specifieker het lopende onderzoek naar dodehoekongevallen. Het voorlopige sluitstuk zijn de locatiegebonden onderzoeken, zoals die gebruikt worden door de provinciale verkeersveiligheidscommissies. Daarvoor volstaan de gegevens van ADSEI niet, maar moet worden teruggegrepen naar de oorspronkelijke politiedossiers voor onder andere informatie zoals manoeuvrediagramma's. Ook de analyse van de verkeersveiligheid van een wegvak zoals die uitgevoerd is in de tactische studie E313⁵ is een voorbeeld van een locatiegebonden diepteonderzoek, op een hoger schaalniveau dan.

Hoe sneller en correcter de data, hoe beter de analyse. De problemen zijn bekend: er verloopt te veel tijd tussen de registratie van de gegevens door de politie en de beschikbaarstelling van de data door ADSEI. Door de aan de gang zijnde integratie van de parketgegevens en de gegevens van de federale politie hoopt de administratie vanaf het voorjaar 2012 sneller te kunnen beschikken over cijfers over doden en dodelijk gewonden (overleden binnen de 30 dagen na het ongeval). Het Departement MOW moet jaarlijks de goedkeuring krijgen van de Privacycommissie om de ADSEI-gegevens te krijgen. Om dat te vermijden wordt nu een voorstel van kaderovereenkomst uitgewerkt voor meer jaren, dat dan weliswaar ook de goedkeuring van de Privacycommissie zal moeten krijgen. In het voorstel zal ook de mogelijkheid voor de administratie om rechtstreeks over de gegevens met andere betrokkenen, zoals de politiediensten, te kunnen communiceren, worden opgenomen. De huidige privacyregeling laat dat strikt gezien niet toe.

Ruwe data moeten echter nog omgezet worden naar gelokaliseerde data, gekoppeld aan een x- en een y-coördinaat, die bruikbaar zijn in ruimtelijke analyses. ADSEI-data of data van de federale politie zijn slechts voor 55% onmiddellijk lokaliseerbaar. Een semi-automatische geolokalisatie biedt de mogelijkheid, vooral door correctie van straatnamen, huisnummers, kilometerpunten, dat in totaal 85% van de gegevens lokaliseerbaar zijn. Ook dat is nog onvoldoende voor een kwaliteitsvolle ongevalanalyse. De ontbrekende gegevens worden aan de politie gevraagd. Voorheen ging dat met contracten met de provincies, die voor de verwerking van de gegevens instonden. Vanaf 2011 heeft het Departement MOW dat in eigen beheer genomen. In april is het gestart met de jaargang 2008 en het eindproduct is opgeleverd in september 2011. De bronbevraging (bevraging van de politiediensten) voor de jaargangen 2009 en 2010 is nu gestart. Als de verbeteringen zich doorzetten, hoopt het departement over een tweetal jaar per kwartaal gegevens over ongevallen en doden en dodelijk gewonden in ongevalanalyses te ontvangen en te kunnen verwerken.

⁵ Gedachtewisseling over de 'Tactische studie E313'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Griet Smaers en de heer Pieter Huybrechts (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 306/1).

In 2010 en 2011 is de ongevallentool gemoderniseerd, tot een webomgeving die een vlotte toegang verzekert voor alle partners en zo een betere beleidsondersteuning op alle niveaus mogelijk maakt. Als alle partijen zien wat het eindproduct is, is dat de beste stimulans voor een betere registratie. Momenteel kan alleen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken als verkrijger van de gedetailleerde gegevens hierover beschikken en kunnen ze niet doorgegeven worden aan derden voor aanvulling of analyse, zelfs niet aan de politie. Om echt gezamenlijk te kunnen werken moet de privacyregeling aangepast worden. De marges en mogelijkheden daartoe worden onderzocht in het ontwerp van kaderovereenkomst.

Het Geoloket Ongevallen (webbased) zal binnenkort verschillende geautoriseerde partijen, momenteel dus enkel medewerkers van het Departement MOW, toegang geven tot de gelocaliseerde ongevalgegevens. Gezien de privacyovereenkomst zal dat uiteraard beperkt blijven tot de gegevens die relevant zijn voor hun functie. Ze zullen kunnen selecteren op basis van de parameters van het ongevalformulier; een ervan is de plaats van het ongeval. Zo worden ruimtelijke analyses mogelijk, bijvoorbeeld per gemeente of per wegvak. Dank zij standaardfilters zal iedereen dezelfde definities hanteren, bijvoorbeeld voor jongeren en voor weekendnachten. De resultaten van een selectie kunnen op kaart getoond en geëxporteerd worden, in ruwe vorm of gegroepeerd of gesommeerd op bepaalde parameters. De mogelijkheden van het Geoloket Ongevallen zullen nog uitgebreid worden. Bovendien zullen zodra mogelijk meer mensen er toegang toe krijgen, steeds met respect voor de privacyregeling: het toegangsniveau kan verschillen naargelang de betrokkene en zijn werkgebied. Mevrouw Remy illustreert de mogelijkheden van het geoloket met verschillende dia's (zie bijlage, p. 28-35).

3.2.2. *Sensibiliseren en educatie*

Een andere actie die de spreker eruit licht, is sensibilisatie en educatie gericht op specifieke doelgroepen maar ook op het brede publiek. Niet alleen het Departement MOW maar ook de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de mobiliteitsorganisaties en het middenveld zijn betrokken. Die acties zijn gelinkt aan de drie krachtlijnen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen: de opleiding, het doeltreffende organisatorische kader en de aandacht voor de bijzondere doelgroepen.

Opleiding moet elke verkeersdeelnemer een solide basis geven. Daartoe zijn er projecten voor kinderen en jongeren, onder meer passend in de rijopleiding. Dat laatste project biedt aanknopingspunten voor een aangepaste rijopleiding na de zesde staatshervorming. Voorts zijn er educatieprojecten voor senioren en de motorrijders. Toekomstige leerkrachten krijgen vorming hoe kinderen en jongeren bewust te maken van de dode hoek van vrachtwagens.

De bekendmaking van de spiegelfstelplaatsen heeft niet alleen vrachtwagenbestuurders maar ook de zwakke weggebruikers nogmaals gewezen op het gevaar van de dode hoek. Van de twintig extra spiegelfstelplaatsen voor 2011 en 2012 zijn er ondertussen veertien aangelegd.

Tot slot komt er ook een verkeersveiligheidscharter met de transportsector om zowel de bedrijfsleiders als de werknemers warm te maken voor verkeersveiligheid.

Om de sensibilisatieacties zo doeltreffend mogelijk te maken, werkt MOW een goede horizontale inbedding uit, door gebruik te maken van de kennis of de medewerking van andere organisaties die methodisch niet specifiek focussen op verkeersveiligheid.

3.2.3. *Engineering*

Als voorbeeld van een project uit de E van engineering, geeft mevrouw Remy de grotere investeringen van het BFF. De partners van het IFI zijn daarvan de uitvoerders. Het BFF

is een concept van fietsroutenetwerk voor functionele verplaatsingen, dus naar school, het werk, de winkel, met als doel verbindingen te maken tussen stedelijke kernen en attractiepolen. Daarnaast is het een toetsingskader of de bestaande en de geplande weginfrastructuur voldoet op het vlak van comfort en veiligheid en welke investeringen eerst dienen te gebeuren.

Op 31 december 2010 was het netwerk in totaal 12.000 kilometer lang, waarvan 35% op gewestwegen. 28% van het netwerk beantwoordde aan de eisen op vlak van comfort en veiligheid, 38% was voor verbetering vatbaar en 33% moest heraangelegd worden. De cijfers van eind december 2011 zullen kortelings beschikbaar zijn. Om een efficiëntere besteding mogelijk te maken, worden de investeringen van instanties als AWV, de waterwegbeheerders en De Lijn samengevoegd met de subsidies en beheerd door een overlegteam, het zogenaamde Fietsteam (zie bijlage, p. 41-43).

3.2.4. *Handhaving*

Een laatste sleutelproject dat mevrouw Remy toelicht, is de gerichte handhaving door inzet van technologische middelen. De Taskforce Handhaving (zie bijlage, p. 44-45) ondersteunt het beleid, bepaalt de prioriteiten, volgt de projecten op en evalueert ze. In de marge van zijn werking heeft de taskforce ook enkele andere resultaten geboekt, onder meer vooruitgang op het vlak van ongevallenanalyse, specifiek de start van de integratie van parketgegevens in de gegevensstroom van de federale politie. De taskforce heeft de evaluatie van de werking van de onbemande camera's aangestuurd. Minder bekend zijn de technologische veranderingen zoals de digitale camera's, een betere datatransfer naar verwerkingscentra en een koppeling aan de rijstrooksignalisatie (dynamisch verkeersmanagement).

Het systeem 'WIM' bestaat uit sensoren in het wegdek die het gewicht van een rijdende vrachtwagen kunnen controleren. Vrachtwagens die vermoedelijk te veel wegen, worden dan naar een vaste weegbrug gebracht. Daardoor is de keuze van de wegingspecteurs voor 80% accuraat. Ondertussen bestaan er vijf van dergelijke installaties. Voorts zijn er al zeven systemen om tussenafstanden, inhaalverbod en pechstrookrijden te controleren, zeven andere zijn in voorbereiding. Hun grote voordeel is de operationele tijdswinst, zo signaleert ook de federale politie.

Een andere vernieuwing is de vrachtwagensluis, waarmee kan worden gecontroleerd of vrachtverkeer geen sluiptwegen neemt. Het type voertuig wordt herkend door de hoogte ervan te meten. Door het tijdsverloop te meten tussen twee punten wordt bepaald of de vrachtwagen een lokale bestemming heeft of gewoon door een locatie rijdt. De evaluatie van een proefproject in Rieme wordt voortgezet.

Tot slot is een modelgoedkeuring voor trajectcontrole in behandeling. MOW staat te trappelen om daar de waarde van uit te testen.

4. Uiteenzetting van het element logistiek door mevrouw Ilse Hoet, afdelingshoofd Havens en Waterbeleid, MOW

Mevrouw *Ilse Hoet* zal enkele logistieke projecten toelichten die passen in de strategische doelstellingen: 'veilig verkeer door een kwaliteitsvolle dienstverlening' en 'logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa'.

4.1. *Kwaliteitsvolle dienstverlening*

Vooreerst zijn er de RIS, die op digitale manier informatie over het binnenvaartverkeer verstrekken. Een volgende stap is ook informatie geven over de lading. Het AIS maakt het dan weer mogelijk om de route van het schip te volgen, met een hardwaremodule aan boord en een hardwaremodule aan wal, meestal aan de sluizen. Hierdoor kunnen schippers ook zien waar andere schepen zich bevinden.

Door FlaRIS is een eenmalige inning mogelijk. Dat betekent dat een schipper één keer vaarrechten betaalt om in Vlaanderen te varen en niet telkens hij een vaargebied van een andere beheerder in komt. Het gemeenschappelijke beheer van referentiebestanden is belangrijk omdat de eigenschappen van het schip de vaarrechten bepalen. De bestanden zijn gekoppeld aan de Europese rompendatabank zodat Europese harmonisatie verzekerd is. De sluisplanningsmodule wordt gebruikt om de schepen zo efficiënt mogelijk te schutten, niet alleen om voor een vlot verkeer te zorgen, maar ook om de waterkwantiteit, zeker in tijden van waterschaarste, zo goed mogelijk te beheren.

Naast het FlaRIS worden er ook digitale vaarkaarten en een dekkend AIS-netwerk ontwikkeld. Binnenschippers kunnen een subsidie krijgen voor de installatie van een AIS-transponder. Momenteel hebben 267 schippers die subsidie ontvangen. In totaal is er voor de steunmaatregel 1,5 miljoen euro uitgetrokken.

4.2. Clustering, bundeling en optimaliseren van de logistieke keten

Voorts werkt het departement aan de clustering, de bundeling en de optimalisering van de logistieke keten.

4.2.1. Flanders Logistic Locket

Een maatregel die daarin past, is het Flanders Logistic Locket. Grote bedrijven hebben voldoende kennis en capaciteit om hun logistiek optimaal te organiseren, maar kmo's niet altijd. Daarom zullen consultants vanaf zomer 2012 die bedrijven advies geven over vervoersmiddelen, over groene logistiek, over bundeling van goederenstromen enzovoort.

4.2.2. Innovatieve concepten logistiek

Tevens ontwikkelt de administratie innovatieve logistieke concepten, in overleg met de privésector en de academische wereld, onder meer op vlak van groene logistiek. Zo is de Roadmap Groene Logistiek een inventaris van beproefde technieken die ecologische en economische voordelen opleveren. Daarnaast heeft de administratie uit de vele emissiecalculatoren een goed en praktisch exemplaar gekozen. De logistieke consultants zullen voor hun advies aan bedrijven zowel gebruikmaken van de roadmap als van de calculator.

Gezien de opmars van LNG als scheepsbrandstof, onderzoekt het departement, in samenwerking met de vier havens, hoe die daartoe uitgerust kunnen worden.

Schepen kunnen in plaats van met eigen generatoren elektriciteit op te wekken, ook van het elektriciteitsnet van de wal aftakken, zogenaamde walstroom. Het laten draaien van motoren als het schip stilligt, belast immers het milieu door uitstoot van fijn stof en door geluidshinder. Momenteel probeert de administratie ervoor te zorgen dat de elektriciteitsaansluitingen, het betalingsstelsel en de tarieven geharmoniseerd zijn.

Voorts haalt mevrouw Hoet nog INLANAV aan, een project om schepen te koppelen en van eigen laad- en losinstallaties te voorzien. De steunmaatregel Palletvervoer subsidieert het vervoer van palletten over de waterwegen, nu gebeurt dat meestal over de weg. De subsidies gelden voor infrastructuurinvesteringen en voor extra exploitatiekosten. De schaalvoordelen zullen blijven gelden, ook als de steunmaatregel voorbij is. Het is dus vooral de bedoeling om palletvervoer over het water op gang te brengen.

4.2.3. Stedelijke distributie

De laatste reeks logistieke projecten heeft tot doel de stedelijke distributie te optimaliseren. Door de media-aandacht voor het onderzoek van het steunpunt Goederenstromen, hebben verschillende organisaties, onder andere UNIZO, Voka en VVSG nu aandacht voor de voordelen van fietskoeriers. De administratie zal niet alleen de evoluties in de sector in de gaten houden, maar ook de rol die fietskoeriers kunnen spelen in de stedelijke distributie onderzoeken.

In de zomer is er een evenement over stedelijke distributie gepland. In aanwezigheid van alle belanghebbenden, onder meer de steden en gemeenten, wordt het belang van stedelijke distributie onder de aandacht gebracht en worden goede praktijken bekendgemaakt en uitgewisseld. Het kader Stedelijke Distributie heeft dezelfde doelen. Ook in het onderzoeksprogramma van het steunpunt Personen- en Goederenvervoer is stedelijke distributie een belangrijk onderdeel.

5. Vragen en antwoorden

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* is blij met de voortgang van de ongevallenanalyse, maar vraagt of de administratie de systemen van andere Europese landen met het Vlaamse vergeleken heeft. Voorts informeert ze of er al contacten zijn met de verzekeringsmaatschappijen over het doorspelen van ongevalgegevens. Het lid is voor een gebiedsdekkend GIS waarvan ook gemeentebesturen gebruik kunnen maken.

Het is goed dat havens onderzoeken hoe ze LNG aan schepen kunnen aanbieden. Maar hoe zit het met compressed natural gas? Het lid vraagt of de minister initiatieven kan nemen voor tankstations voor wagens op LNG of CNG. Het vernieuwende transportbedrijf Verbessend uit Kontich-Waarloos, waar vorig jaar een spiegelafstelplaats geïnstalleerd is, wil wel overschakelen op CNG, maar wordt gehinderd door het gebrek aan tankstations.

Minister *Hilde Crevits* wijst er vooreerst op dat het welslagen van de ongevallenanalyse staat of valt met juiste en snelle gegevensinput. Mevrouw *Greta Remy* zegt dat het steunpunt MOW, spoor Verkeersveiligheid, de modellen van andere landen bestudeerd heeft. Het heeft daaruit de sterktes en zwaktes van het Vlaamse model afgeleid, maar uiteraard is elk model contextgebonden. De kwaliteit van de analyse hangt af van de snelheid, de accuratesse en het aantal gegevens, maar het is zaak stap voor stap te verbeteren.

Minister *Hilde Crevits* acht het niet de taak van de overheid om de brandstofbevoorrading te regelen. Ze kan wel in nieuwe concessieovereenkomsten van tankstations langs de snelwegen opnemen dat LNG en CNG moeten worden aangeboden. Daarbij komt nog dat de ontwikkeling van dergelijke auto's nog in de kinderschoenen staat, dat is heel anders bij de elektrische auto's, waarvan er al heel wat rondrijden. Waterstof, ooit aangekondigd als de toekomst, is ondertussen ook zo goed als verdwenen als brandstof.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wijst de minister erop dat wagens op CNG ertoe kunnen bijdragen dat de doelstelling van 30% minder broeikasgassen gehaald wordt. Misschien is het dus toch wijs dat de overheid een voortrekkersrol speelt. Minister *Hilde Crevits* legt uit dat de Vlaamse Regering voor haar bevoegdheden beslist heeft om dit voorjaar overleg rondes met het middenveld te organiseren om na te gaan hoe de mobiliteitssector tot de vermindering kan bijdragen. Ook de MORA zal daarbij een belangrijke rol spelen.

De heer *Steve D'Hulster* vraagt hoe de ViA-rapportering, zo kort na de publicatie van de beleidsbrief⁶, een meerwaarde is voor de werking van MOW. Voorts informeert hij wat duurzame rijopleidingsterreinen precies zijn. Het lid wijst ook op het belang van goede gegevens over ongevallen. In welk opzicht zijn de contacten met de leveranciers van gegevens verbeterd? Ook politiezones smachten naar betere gegevens en analysemogelijkheden. Hoe kan de Vlaamse overheid hen daarbij helpen?

Minister *Hilde Crevits* stelt voor om het ViA-monitoringrapport voortaan samen met de beleidsbrief te bespreken. De beleidsbrief somt op wat het vorige jaar gerealiseerd is en wat er het komende jaar gepland is; het is ook een uitvoeringsrapport van het regeerakkoord. Het monitoringrapport bevat de meerjarenplanning, de projecten die tot 2020 gepland zijn. Beiden moeten in elkaar passen.

Het tweede grote pluspunt van ViA is dat het de beleidsdomeinen overschrijdt. De rapportage reikt dan ook verder dan enkel MOW. Mevrouw *Ilse Hoet* illustreert de samenwerking tussen de beleidsterreinen met enkele voorbeelden. Zo is de emissiecalculator voor de groene logistiek geselecteerd in overleg met het Departement LNE die daar ook het VITO bij betrokken heeft. Voorts geeft ze nog voorbeelden uit de sfeer van de ruimtelijke ordening en de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt voor logistieke beroepen. In het overlegplatform van Flanders Logistic zijn alle belanghebbende beleidsdomeinen vertegenwoordigd.

Minister *Hilde Crevits* blijft het vreemd vinden dat er nog fouten gebeuren bij de lokalisatie van een ongeval. De minister wil zoeken naar een soort automatische registratie op basis van gps of extra gegevens om de plaats en de omstandigheden te bepalen, zoals foto's. FAST werkt al op die manier.

De minister zegt dat het moeilijk is om vergunningen te krijgen voor rijopleidingsterreinen, en dat er op dat vlak nog geen vooruitgang geboekt is. De ViA-monitoring toont dat trouwens aan. Als delen van de rijopleiding overgeheveld worden naar Vlaanderen in het kader van de zesde staatshervorming, wordt dat misschien gemakkelijker.

Mevrouw *Greta Remy* herhaalt dat enkele knelpunten bij de gegevensverzameling opgelost worden. Zo is het de bedoeling de jaarlijkse aanvraag bij de Privacycommissie om te zetten in een meerjarige kaderovereenkomst. Bij de ontwikkeling van het Geoloket Ongevallen is gewerkt met een gebruikersgroep die een inbreng had uit de vertegenwoordigers van de politiezones. Door hen bij de ontwikkeling te betrekken, kon de administratie de tool voor alle potentiële gebruikers geschikt maken. Omdat ze er zelf voordeel bij zullen hebben, gaan ze dan ook hopelijk zorgvuldiger tewerk bij het verzamelen en doorgeven van de gegevens.

Minister *Hilde Crevits* beaamt dat de gemeenten uiterst geïnteresseerd zijn in gegevens en analyses van ongevallen in hun gemeente. Dat maakt dat ze meer gemotiveerd zijn om snel en correct gegevens door te geven.

De heer *Dirk de Kort* vraagt in hoeverre de monitoring ook aan de partners bezorgd wordt. Uit hoorzittingen blijkt dat ze te weinig op de hoogte zijn van de overheidsinitiatieven. Hij wil voorts de resultaten van de benchmarkstudie over de loodsen en van de studie over de ketenbenadering kennen. Het lid informeert ook of alle onderdelen van het Masterplan 2020 in de monitoring staan. Tot slot vraagt hij of private bedrijven zoals Touring Mobilis ook ongevalgegevens kunnen leveren.

⁶ Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken. Beleidsprioriteiten 2011-2012, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1310/1*). De beleidsbrief is samen besproken met de begroting (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 15/3-I*).

Minister *Hilde Crevits* zegt dat de betrokken ambtenaren geïnformeerd worden over de monitoring, maar ook in de diverse platformen wordt de informatie verspreid. Na de commissiebespreking over het voorstel van resolutie over de loodsen⁷, zijn twee werkgroepen van start gegaan. De eerste werkgroep bespreekt het sectorale akkoord 2013-2014, waarvan de eindeloopbaanafspraken deel uitmaken. Daarnaast is er een werkgroep met werkgevers, de werknemers en de CEO's van de havens – een unieke combinatie – die zich buigt over de optimale organisatie van het loodswezen.

De minister bepaalt op dit ogenblik de tarieven. Dat staat los van het debat over de loodsorganisatie. Hoe beter de organisatie is, hoe scherper natuurlijk het tarief kan zijn.

De ViA-monitoring gaat over een aantal cruciale elementen voor de realisatie van de ViA-doelstellingen. De minister kan de investeringsprogramma's van AWV niet opnemen binnen de ViA-monitoring. Het is wel de bedoeling een paar zaken op te nemen die kunnen worden beschouwd als doorbraken op de globale realisatie van de slimme en sterke mobiliteit. De beleidsbrief zal altijd meer gedetailleerd zijn dan de ViA-monitoring, behalve voor doorbraakprojecten. Daarnaast zijn er nog de investeringsprogramma's en de rapportering in het kader van het Masterplan 2020⁸. Het belangrijkste is dat daarin geen tegenstrijdigheden zitten. De voortgangsrapportage Masterplan 2020 zal binnenkort weer aan bod komen in deze commissie.

De Vlaamse overheid investeert in een bijna permanent zicht op de verkeersvolumes. Dit unieke systeem is interessant voor het bedrijfsleven. Er rijden auto's rond die de lengte van de files en de doorlooptijden meten en het verkeersvolume op een bepaald segment van de weg. Tegen het einde van dit jaar zou dit meetsysteem gebiedsdekkend moeten zijn. De overheid dient zich af te vragen wat haar eigen taak hierin is en wat private bedrijven kunnen monitoren. Men zou bijvoorbeeld kunnen stellen dat de basismonitoring een taak is van de overheid en dat de monitoring en de verkeersgeleiding dient te gebeuren door een dienstverlener.

Mevrouw *Ilse Hoet* zegt dat de samenwerking tussen de overheid, de academische wereld – via het steunpunt Goederenstromen – en de private sector net een belangrijk kenmerk is van de aanpak van Flanders Logistics. Door de betrokkenheid van mensen uit het bedrijfsleven bij de structuren van Flanders Logistics is er een goede inbreng van praktijkervaring in de projecten van Flanders Logistics. De private sector werd benaderd voor een tussentijds evaluatiemoment. Bij de verdere aanpak zal rekening worden gehouden met de resultaten van die evaluatie.

De heer *Dirk de Kort* stelt vast dat er gestructureerd overleg is met de logistieke sector. Bij een gedachtewisseling in deze commissie⁹ werd er geopperd dat er eventueel een ad-hoccommissie kon worden opgericht. Hij is vooral geïnteresseerd in de resultaten van de monitoring. De heer *Jan Peumans*, voorzitter, zou graag de visie van mevrouw Hoet kennen op de hoorzittingen met de sector. Minister *Hilde Crevits* merkt op dat de weerslag van deze hoorzitting haar ertoe heeft aanzet om in overleg te treden rond de knelpunten.

⁷ Voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, mevrouw Lies Jans, de heren Ludwig Caluwé, Sas van Rouveroy en Boudewijn Bouckaert en mevrouw Mieke Vogels betreffende onmiddellijke maatregelen om de economische schade ten gevolge van de staking van de loodsdiensten te stoppen (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1496/1-3*).

⁸ De voortgangsrapporten van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020, de verslagen van het Rekenhof daarover en de verslagen van de commissiebesprekingen worden gepubliceerd als stuk (*Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 63/1-6*).

⁹ Gedachtewisseling over de visie van het bedrijfsleven op logistiek Vlaanderen met de Voka-leden Luc Hooyberghs van Nike, Wouter De Geest van BASF, Ivo Marechal van Essers en Roger Roels van DP World. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Penris en Steve D'Hulster (*Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 1174*).

Er bleken twee grote knelpunten te zijn. Vooreerst stelden sommigen dat ze onvoldoende betrokken waren bij Flanders Logistics. Daaraan wordt verholpen met de werkgroepen binnen Flanders Logistics. Voorts was er de bezorgdheid van het bedrijfsleven over Flanders Port Area. De bedrijven willen hun bekommernissen rechtstreeks kunnen uiten, onder meer over de loodszen. Op dit ogenblik is het bedrijfsleven bijvoorbeeld betrokken bij een werkgroep rond de efficiëntieverhoging van het loodswezen. Dergelijke evoluties zouden moeten leiden tot een meer transparante werking.

De minister hoopt dat er ook een sterkere samenwerking kan worden gerealiseerd met het VIM, het VIL en Flanders Logistics. Er zit een evolutie in de dossiers. Het zou goed zijn voldoende aandacht te besteden aan de verdere rapportering rond het logistieke gebeuren.

Mevrouw *Ilse Hoet* vervolgt dat er een diepgaande analyse gebeurd is van de volledige keten, vanaf de aankomst van het schip in de wateren waarvoor de Vlaamse overheid bevoegd is tot het ogenblik dat het schip aanmeert. Dat is gebeurd in overleg met alle partners: het loodswezen, de vloot, de scheepvaartbegeleiding, de havenautoriteiten en de waterwegbeheerders. Er werd nagegaan bij welke schakel de schepen vertragingen oplopen. Die schakels moeten worden geoptimaliseerd. Dat wordt bilateraal aangepakt tussen de direct betrokkenen van die bepaalde schakel.

Mevrouw *Lies Jans* vindt het een goed idee om de monitoring te bespreken samen met de beleidsbrief. De heer De Bondt heeft de resultaten van de monitoring weergegeven. Er werd een overzicht gegeven van de projecten die werden gerealiseerd, al dan niet met vertraging. De knelpunten zijn echter niet gemakkelijk terug te vinden, ook niet in de monitoringtabel. Inzake sensibilisering en educatie wil men doelgericht gaan werken, onder meer naar de transportsector. Ze vraagt zich af of ook de routenetwerken van vrachtwagens vervat zitten in het charter rond verkeersveiligheid dat in de maak is. Het transport verloopt immers niet altijd volgens de aangewezen routes, zeker niet bij de kleinere bedrijven. Vaak rijden de transporten over wegen waar ze eigenlijk niet thuis horen.

Ze is van oordeel dat men inzake logistiek veel aandacht moet besteden aan de kmo's. Ze staat positief tegenover het inschakelen van logistiekconsulenten. Zij dacht dat er nu al dergelijke consulenten aan de slag waren. Hoe zal dat loket worden uitgebouwd?

Er lopen al heel wat proefprojecten rond de stedelijke distributie. In Hasselt is er bijvoorbeeld het project Citydepot waar twee of drie winkeliers bij betrokken zijn. Het is echter zeer moeilijk om de andere winkeliers en bedrijven in de stadskern te overtuigen van het nut van dit project. In de loop van dit jaar zou er een event worden georganiseerd. Ze vraagt zich af of de middelen die in dit project worden geïnvesteerd wel voldoende opleveren.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat men uit de kleuren die in het rapport worden gehanteerd kan opmaken of er vertraging is of niet. Het charter verkeersveiligheid wordt opgesteld in samenwerking met de sector. De verkeersregels moeten nageleefd worden. De routenetwerken voor vrachtwagens moeten gevolgd worden. Hierover zijn onderhandelingen aan de gang. De transportdeskundige heeft als opdracht het stimuleren van het transport over het water. Logistieke consulenten moeten helpen bij het maken van een optimale keuze voor de logistieke keten binnen een bedrijf. De grote bedrijven hebben hun logistieke keten al geoptimaliseerd. De heel kleine bedrijven hebben daar minder nood aan. Vooral een middengroep heeft baat bij logistieke inzichten. Transportdeskundigen en logistieke consulenten kunnen dus naast elkaar blijven bestaan. Die consulenten zullen heel binnenkort aan de slag gaan. Ze zullen door het Departement MOW tewerkgesteld worden.

Mevrouw *Ilse Hoet* meent dat Citydepot illustreert dat het niet zo eenvoudig is om de stedelijke distributie anders te organiseren. Ook uit het Piek-project¹⁰ is gebleken dat er nog veel mogelijkheden zijn voor optimalisatie. Het is echter onduidelijk hoe men dit moet aanpakken. Het is de bedoeling de steden en de gemeenten te helpen bij het uitwerken van een beleid rond stedelijke distributie. Men kan onderzoeken in welke omstandigheden er succesvol kan worden gewerkt met een stedelijk distributiecentrum. De steden en gemeenten kunnen dan zelf beoordelen of die omstandigheden bij hen al dan niet aanwezig zijn. Om de doelstelling te bereiken volstaat het niet om de geluidsregelgeving aan te passen. Zowel de gemeenten als de distributeurs moeten heel wat maatregelen nemen. Er moet een soort van handleiding worden uitgewerkt om het distributiesysteem te optimaliseren.

Mevrouw *Lies Jans* wil weten wat men wil doen op korte termijn. Mevrouw *Ilse Hoet* antwoordt dat het de bedoeling is om zoveel mogelijk betrokkenen samen te brengen. Er zullen best practices uit binnen- en buitenland worden uitgewisseld. Er zal informatie worden gegeven over het academisch onderzoek en de operationele tests rond bepaalde projecten. Het is ook de bedoeling het onderwerp onder de aandacht te brengen en aan de bewustwording te werken.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat de vergadering van enige tijd geleden met de fietskoeriers hiervoor de aanleiding is geweest. Een student had in het kader van het steunpunt een potentieelinschatting gemaakt voor verschillende steden. De respons vanuit de steden was enorm, ook bij de lokale overheden. Het aantal fietskoeriers in Vlaanderen, zoals deze momenteel bij het Departement MOW bekend zijn, bedraagt negen. Voor België gaat het in totaal om vijftien fietskoeriers. Die fietskoeriers (met coördinaten) zijn opgelijst op de website van Flanders Logistics¹¹. De verdeling van de fietskoeriers die op de website zijn opgenomen, is als volgt: negen in Vlaanderen, vijf in Brussel, en een in Wallonië.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, zegt dat de activiteit van de fietskoerier in Hasselt op dit ogenblik niet rendabel is. Minister *Hilde Crevits* merkt op dat er in Brussel een aantal fietskoeriers zijn die wel degelijk goed hun boterham verdienen. Ze vindt het belangrijk om hierover voldoende te communiceren. Zeker in filegevoelige steden is de belangstelling groot. Mevrouw *Karin Brouwers* vult aan dat er in Leuven al enkele jaren een fietskoerier aan de slag is. Dat lijkt wel te functioneren. De overheid kan het voorbeeld geven door bepaalde dingen te laten vervoeren door de fietskoerier. Ze wil weten hoeveel fietskoeriers er op dit ogenblik al zijn in Vlaanderen. Ze vraagt zich af in welke mate men de gemeentelijke autonomie zou bruuskeren door het opleggen van gemeenschappelijke venstertijden. Een grote vrachtwagen levert immers aan verschillende winkels van eenzelfde keten.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat het haar bedoeling is om die venstertijden gelijk te schakelen. Op dit ogenblik zijn er echter geen plannen om dat te verplichten. Het gaat immers om een bevoegdheid van de gemeenten. De Vlaamse overheid kan wel een kader aanreiken waarop de gemeenten kunnen inpijken. Er moet bijvoorbeeld een aangepast geluidskader worden uitgewerkt voor het laden en lossen. Er moeten ook duidelijke afspraken zijn over de precieze interpretatie van het begrip nacht. De Vlaamse overheid kan bijvoorbeeld bepalen dat men binnen bredere vensters kan laden en lossen mits men binnen bepaalde geluidsnormen blijft. Zo komt men automatisch tot een grotere uniformisering.

Mevrouw *Karin Brouwers* had in de beleidsnota gelezen dat het steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken tegen het najaar van 2011 een diepteanalyse zou maken over de efficiëntie van de snelheidscamera's. Is die analyse nu al klaar? Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat deze analyse klaar zal zijn in mei 2012. Men heeft namelijk wat meer tijd nodig gehad omdat de verzamelde gegevens niet volledig waren. Men heeft metingen nodig vóór en na het plaatsen van de camera. Mevrouw *Karin Brouwers* heeft begrepen dat er wordt

¹⁰ Zie ook: *Hand.* Vl. Parl. 2011-12, C123 - OPE 08, p. 3-9.

¹¹ <<http://www.flanderslogistics.be/fietskoeriers/index.php>>.

overgestapt naar camera's van het digitale type. Welk percentage van de camera's is nu al van het digitale type? Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat alle nieuwe installaties van het digitale type zijn. Thans zijn ongeveer 30% van alle onbemande camera's (eigendom van de Vlaamse overheid en gebruikt door de politie) van het digitale type.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, stelt voor om deze bespreking in het vervolg te koppelen aan de bespreking van de beleidsbrief. ViA maakt deel uit van het Vlaamse regeerakkoord. Daarom is het goed dat de Vlaamse Regering hierover rapporteert. Minister *Hilde Crevits* is het daarmee eens.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Els KINDT,
verslaggever,

Gebruikte afkortingen

ADSEI	Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie
AIS	automatisch identificatiesysteem
AMORAS	Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
CEO	chief executive officer
CNG	compressed natural gas
FAST	files aanpakken door snelle tussenkomst
FlaRIS	Flanders River Information Services
GIS	geografisch informatiesysteem
gps	global positioning system
IFI	Integraal Fietsinvesteringsprogramma
INLANAV	Innovative Inland Navigation
kmo	kleine of middelgrote onderneming
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie (departement en beleidsdomein)
LNG	liquefied natural gas
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (departement en beleidsdomein)
RIS	River Information Services
UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
ViA	Vlaanderen in Actie
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VIM	Vlaams Instituut voor Mobiliteit
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
WIM	weigh in motion

BIJLAGE:

PowerPointpresentatie van mevrouw Greta Remy

VIA-projecten invalshoek verkeersveiligheid



departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**



Ir. Greta Remy – Dep MOW - BMV

08-03-2012

Vlaams Parlement – Commissie Mobiliteit en
Openbare Werken

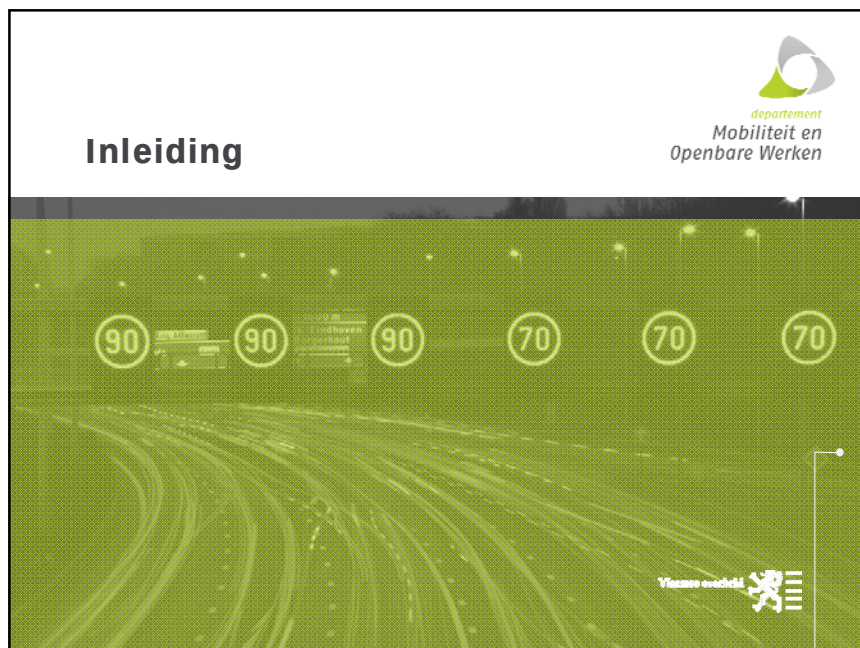
Vlaamse overheid 

inhoud

- Inleiding
 - VKV-doelstellingen
 - aanpak via 3 E'S / 6 pijlers
- Focus op een aantal VIA-sleutelprojecten
 - SL 30.5 ongevalsanalyse
 - SL 30.1 sensibilisatie en educatie
 - SL 33.3 verhogen investeringen fietspaden
 - SL 30.4 gerichte handhaving



departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**



verkeersveiligheidsdoelstellingen

- **Ontwerp van Mobiliteitsplan (2003)**
 - **Doelstelling 1:**
 - maximaal nog 375 doden en dodelijk gewonden in 2010 of een reductie met meer dan 50% ten opzichte van 1999
 - **Doelstelling 2:**
 - maximaal nog 3.250 zwaar gewonden in 2010 of een reductie met meer dan 50% ten opzichte van 1999
 - **Doelstelling 3:**
 - maximaal nog 55 doden en dodelijk gewonden per 1.000.000 jongeren onder de 26 jaar in 2010 ipv 143,5 in 1999
 - **Doelstelling 4:**
 - maximaal nog 57 lichtgewonden per 100 miljoen voertuigkilometer in 2010 ipv 78,4 in 1999



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

verkeersveiligheidsdoelstellingen

- Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen
 - **Doelstellingen ontwerp mobiliteitsplan**
 - **+ doortrekking naar 2015**
 - Max. 250 doden en dodelijk gewonden
 - Max. 2.000 zwaargewonden
- Pact 2020
 - **Verdere daling**
 - Doden max 250 – 20% = max. 200 doden
 - Zwaargewonden max 2.000 – 25% = max. 1.500 zwaargewonden
 - Geheel in lijn met EUR doelstelling : -50% in 2020 tov 2010



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

3 E's – 6 krachtlijnen

- E1: educatie (opleiding + sensibilisatie)
 - (1) Opleiding en ervaring als solide basis voor elke verkeersdeelnemer
 - (2) Bevorderen en afdwingen van intrinsiek verkeersveilig gedrag
 - (5) Aandacht voor bijzondere doelgroepen
- E2: engineering (infrastructuur)
 - (3) Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening
- E3: enforcement (handhaving)
 - (2) Bevorderen en afdwingen van intrinsiek verkeersveilig gedrag

- (4) Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader
- (6) Onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid



Ongevalsanalyse

departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

- Wat:
 - **Betere, snellere en uniforme registratie van ongevalsgegevens**
 - **Uitbouw Vlaamse ongevalsanalyse en statistieken**
- Voor wie:
 - **beleidsmakers**
 - **weggebruikers**
- Door wie:
 - **Dep MOW**
 - **wegbeheerders**
 - **ism politie, Steunpunt Verkeersveiligheid, ...**

Ongevalsanalyse



- Verschillende facetten:
 - genereren van specifieke (ongevals)data = brondata
 - opzetten van een toegankelijke (globale) datastructuur
 - algemene en specifieke statistische verwerking (en gegevensverstrekking)
 - basisverwerking aangeleverde ongevalsgegevens (ADSEI en Federale Politie) ten behoeve van het gebruik in een ruimtelijke context
 - algemene en specifieke GIS-analyses
 - toegepaste analyse ikv beleidsmonitoring en beleidsondersteuning
 - algemeen of specifiek onderzoek van ongevalslocaties
 - algemeen of specifiek thematisch (diepte)onderzoek
 - locatiegebonden (diepte)onderzoek
 - ...

Ongevalsanalyse



- Werken aan:
 - verbeteren / versnellen datastromen
 - omzetting van ruwe data naar x,y-gelocaliseerde data
 - modernisering van de ontsluiting van deze data en van de analysetools

Ongevalsanalyse



- Werken aan:
 - **verbeteren / versnellen datastromen**
 - Gekende problematiek tijdsverloop tussen opname data (lokale en federale politie) en beschikbaarheid (gedetailleerde) data ADSEI
 - 2007 in najaar 2009 / 2008 in voorjaar 2011 / 2009 in najaar 2011 / 2010 ?
 - gebruik data federale politie (voorverwerking)
 - Integratie doden 30-dagen in stroom FedPol (via overleg Taskforce Handhaving) verwacht vanaf voorjaar 2012 (gegevens 2011)
 - Voorziene kaderovereenkomst ADSEI / Privacycommissie

Ongevalsanalyse



- Werken aan:
 - **Omzetting van ruwe data naar x,y-gelocaliseerde data bruikbaar voor ruimtelijke analyses**
 - Ruwe data gemiddeld slechts 55% x,y-localiseerbaar
 - → zijn vereist:
 - Bijkomende semi-automatische geo-localisatie
 - Overbruggen groot deel verschillen / leemtes (tot gem. 85% x,y)
 - Bronbevraging (politie) voor restructie
 - Voorheen via contracten met provincies
 - Vanaf 2011 in eigen beheer door Dep MOW
 - Jaargang 2008: Start april – opgeleverd in verwerkt eindproduct sept 2011
 - Jaargang 2009 + 2010 (fed pol stroom): voorverwerking juni→feb 2012

- **versnellen**

jaargang	beschikbaar fedPol	beschikbaar ADSEI	gelocaliseerd
2007		medio 2009	voorjaar 2010
2008		voorjaar 2011	najaar 2011
2009	voorjaar 2010	zomer 2011	zomer 2012
2010	voorjaar 2011	?	zomer 2012
2011	voorjaar 2012 incl doden 30dg ??	?	eind 2012 /begin 2013
2012	...		eind 2013
2013	kwartaalgeg incl doden 30dg	nvt	in kwartalen -> reeds in 2013 voortschrijdend ?

- **verbeteren**

jaar	alle ongevallen	ongevallen - geen locong	% geen locong	ongevallen - met locong	% met locong
1996	44452	21839	49,1	22613	50,9
1997	46717	22896	49,0	23821	51,0
1998	47448	22931	48,3	24517	51,7
1999	48306	23015	47,6	25291	52,4
2000	46248	21343	46,1	24905	53,9
2001	45274	22202	49,0	23072	51,0
2002	43360	1975	4,6	41385	95,4
2003	35549	2031	5,7	33518	94,3
2004	31951	1939	6,1	30012	93,9
2005	34954	1561	4,5	33393	95,5
2006	36635	1721	4,7	34914	95,3
2007	37964	1624	4,3	36340	95,7
2008	37522	1329	3,5	36193	96,5



enkel gewestwegen

Ongevalsanalyse



- Werken aan:
 - **modernisering van de ontsluiting en analysetools**
 - Gemoderniseerd webbased GEOportaal “Ongevallen”
 - Basis voor:
 - een bredere betrokkenheid
 - betere beleidsondersteuning op alle niveau's
 - kwaliteitsverbetering aan de bron ⇔ zicht op eindproduct
 - randvoorwaarde : privacyregeling





departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**

● **Geautoriseerde toegang** ⇔ privacyregeling



Online diensten Vlaamse overheid

meld u aan op de beveiligde diensten van de Vlaamse overheid

[contact](#) | [disclaimer](#) |

U bent hier: [vlaanderen.be](#) > [aanmelden online diensten](#)

Aanmelden online diensten Vlaamse overheid

De toepassing of de webpagina's die u wilt bereiken behoren tot de beveiligde online diensten van de Vlaamse overheid.

Om toegang te krijgen tot deze beveiligde online dienst moet u zich eerst aanmelden.

Meld u daarom eerst aan via het federaal token of via de digitale identiteitskaart.

Federaal token



Digitale identiteitskaart

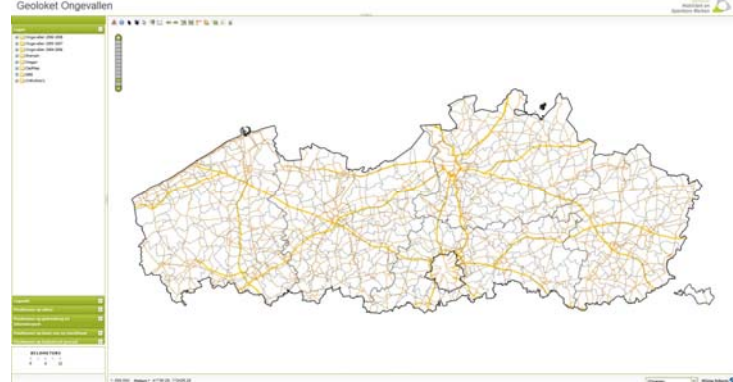




departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**

● **Geoloket ongevallen**

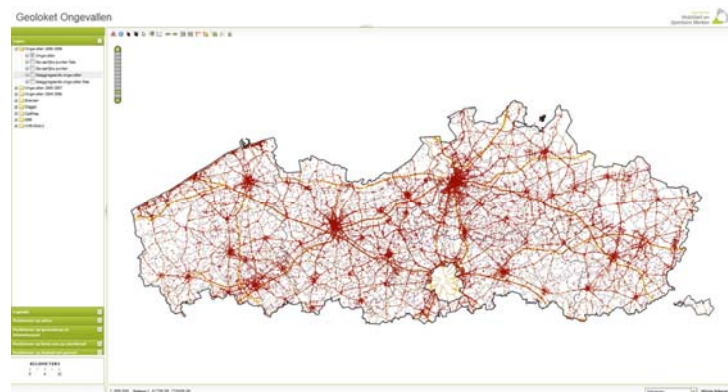
Geoloket Ongevallen



Ongevallen in Vlaanderen



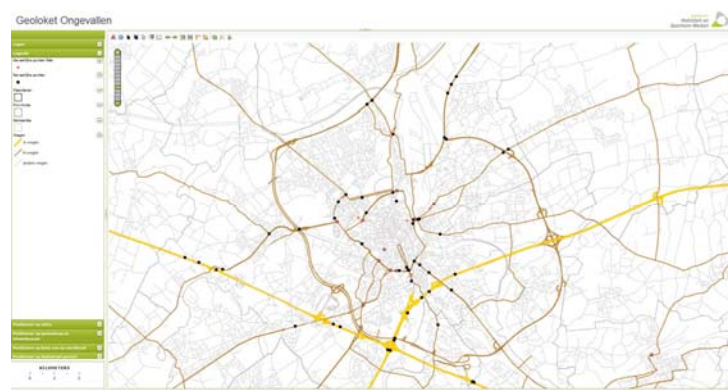
departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**



Gevaarlijke punten en gevaarlijke punten fiets



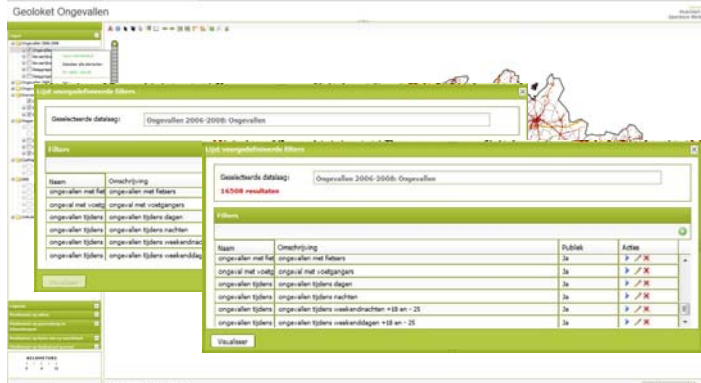
departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**



Bevraging ongevalsgegevens

Door filtering op (gecombineerde) VOF-parameters

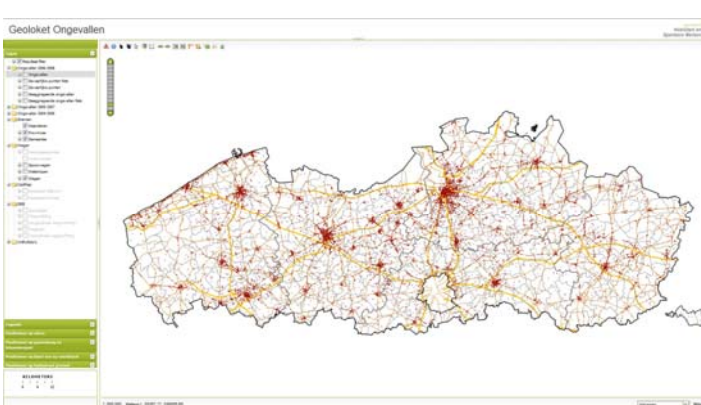

 departement
 Mobiliteit en
 Openbare Werken



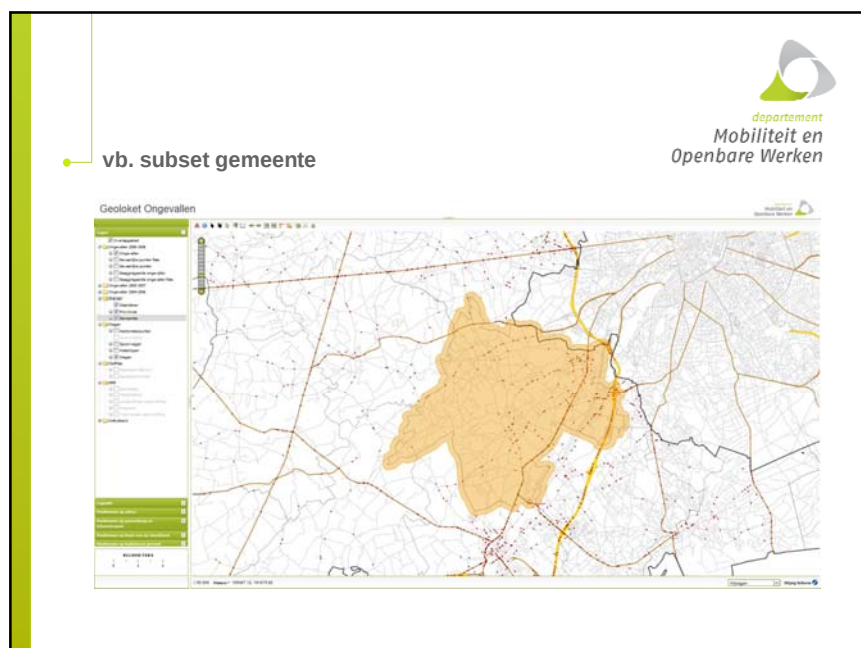
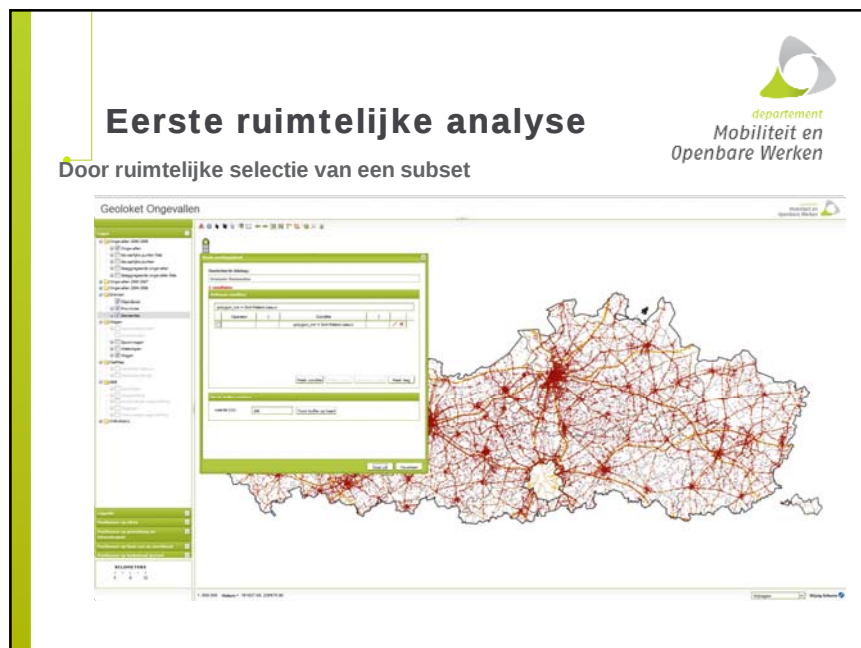
Naam	Omschrijving	Publiek	Acties
ongeval met fiets	ongeval met fiets	Ja	☒ ☒
ongeval met voetganger	ongeval met voetganger	Ja	☒ ☒
ongeval tijdens dagen	ongeval tijdens dagen	Ja	☒ ☒
ongeval tijdens nachten	ongeval tijdens nachten	Ja	☒ ☒
ongeval tijdens weekenddagen	ongeval tijdens weekenddagen	Ja	☒ ☒

Resultaat filter

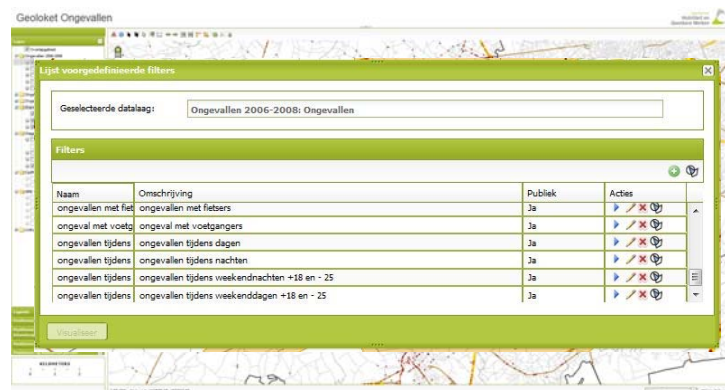

 departement
 Mobiliteit en
 Openbare Werken



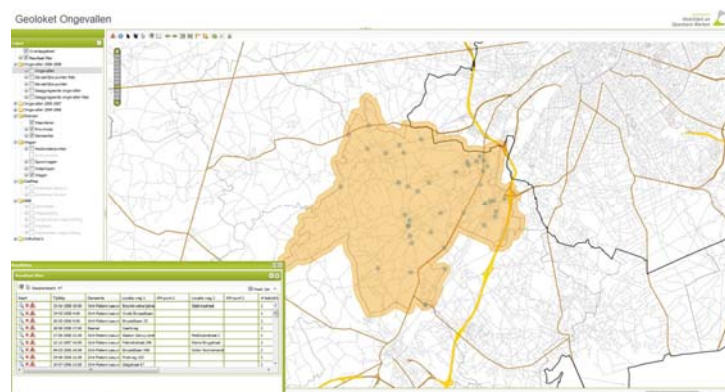
Kan worden geëxporteerd (ruw / statistisch verwerkt)



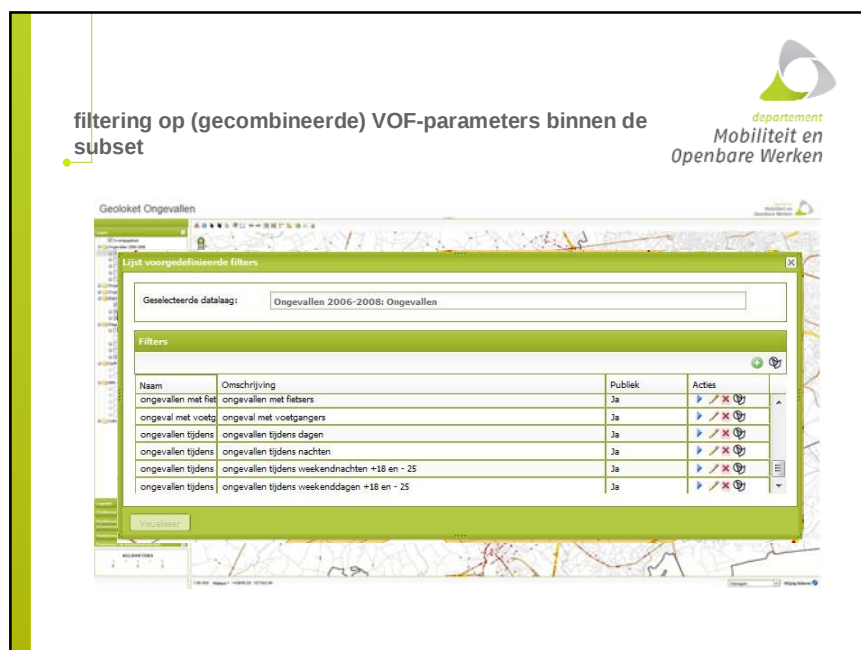
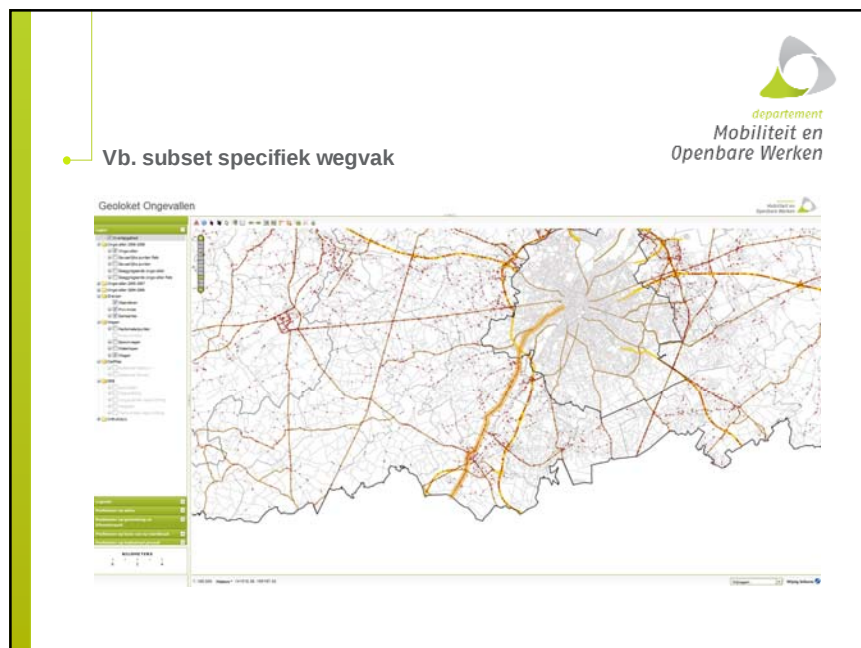
filtering op (gecombineerde) VOF-parameters binnen de subset



Resultaat filtering binnen de subset



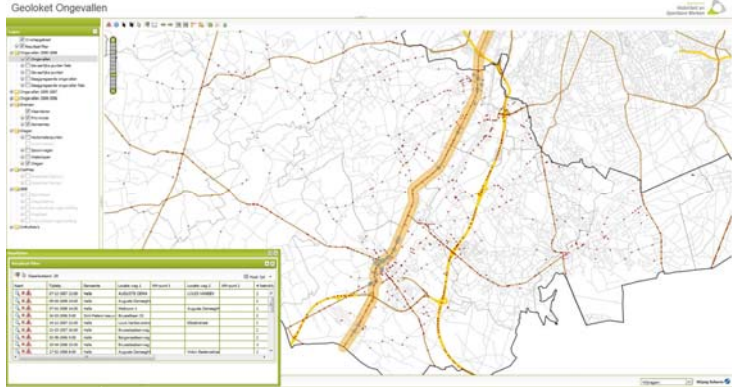
Kan worden gevisualiseerd, details opgevraagd, geëxporteerd (ruw / statistisch verwerkt)





departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**

Resultaat filtering binnen de subset



Kan worden
gevisualiseerd, details opgevraagd, geëxporteerd (ruw / statistisch verwerkt)



departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**

- Geoportaal
 - **Eerste stap voor een aanzienlijk verbetering mbt**
 - (Interne) ontsluiting van de gegevens en analyse
 - Statistisch
 - Thematische / eerste ruimtelijke bevraging
 - **Maar**
 - is een continu groeipad
 - Diepgaander ruimtelijke bevraging
 - dwars doorheen andere themalagen
 - ...
 - Bredere ontsluiting ⇔ privacyregeling
 - slagkracht staat of valt met tijdige en juiste gegevens



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Focus op sleutelprojecten



SL 30.1 Sensibiliseren en educatie

Vlaamse overheid 



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Sensibiliseren en educatie

- Wat:
 - doelgerichte campagnes ter sensibilisatie
 - educatieve verkeersprojecten
- Voor wie:
 - specifieke doelgroepen
 - brede publiek
- Door wie:
 - Dep MOW (eigen + gesubsidieerde projecten)
 - Vlaamse Stichting Verkeerskunde
 - Mobiliteitsorganisaties en middenveld

Sensibiliseren en educatie



- Gelinkt aan 3 krachtlijnen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen
 - **Opleiding als solide basis voor elke verkeersdeelnemer (levenslang leren)**
 - **Doeltreffend organisatorisch kader = horizontale inbedding verkeersveiligheid**
 - **Aandacht voor bijzondere doelgroepen**

Sensibiliseren en educatie



- Opleiding als solide basis voor elke verkeersdeelnemer
 - **Projecten voor kinderen en jongeren via basis- en secundair onderwijs**
 - SMS - Permanente verkeerseducatie – Mobibus - Verkeersgetuigen - ...
 - Grote Verkeerstocht – Grote Fietsexamen
 - **Projecten voor jongeren ifv “rijopleiding in stappen”**
 - ROS – On the Road
 - ➔ Mogelijke aanknopingspunten voor aangepaste rijopleiding na 6^{de} staatshervorming



*departement
Mobiliteit en
Openbare Werken*

Sensibiliseren en educatie

- Opleiding als solide basis voor elke verkeersdeelnemer
 - **Projecten voor senioren**
 - Mobius – Ouderen en verkeersveiligheid – Senioren veilig op de fiets – Ouderen als OV-ambassadeur
 - **Projecten voor motorrijders**
 - RTC – Opstartweekend en screenings – promotie “Ready to Ride”



*departement
Mobiliteit en
Openbare Werken*

Sensibiliseren en educatie

- Aandacht voor bijzondere doelgroepen
 - **Projecten ter voorkoming dodehoekongevallen**
 - Educatieve projecten
 - Goed Gezien
 - Communicatie van infrastructureel project
 - spiegelafstelplaatsen
 - 20 bijkomende in 2011-2012 / 14 reeds gerealiseerd
 - **Sensibilisering i.s.m. de transportsector**
(Verkeersveiligheidscharter in opmaak)

Sensibiliseren en educatie



- Doeltreffend organisatorisch kader = horizontale inbedding
 - **Projecten die steunen op / gebruik maken van**
 - Groepsdynamiek
 - Breakbaar
 - Kracht van het middenveld
 - Verenigingen voor Verkeersveiligheid
 - Mediacultuur
 - Levenslijn Kinderfonds
 - Lotgenotenverenigingen (OVK, Over-hoop, ...)

VIA-sleutelprojecten



Verhoging fietsinvesteringen



- Wat:
 - verhoging van de investeringen in fietspaden
 - met Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk als uitgangspunt
- Voor wie:
 - fietsers in Vlaanderen
- Door wie:
 - partners van het “Integraal Fietsinvesteringsprogramma” (IFI)

Verhoging fietsinvesteringen



- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)
 - ism provincies en gemeenten
 - Concept van fietsroutenetwerk
 - Verbinding tussen gemeentelijke/stedelijke kernen
⇔ attractiepolen
 - Voor de functionele verplaatsingen (werk, school, winkel, ...)
 - Toetsingskader voor bestaande en geplande (weg)infrastructuur
 - conformiteit (comfort/veiligheid)
 - prioriteit bijkomende investeringen



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Verhoging fietsinvesteringen

- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)
 - **31/12/2010**
 - Totale lengte netwerk ±12.000 km
 - Waar: ±35 % gewestweg, ±65% niet-gewestweg
 - Conformiteit:
 - ±28 % conform
 - ±38 % te verbeteren
 - ±33 % nieuw aan te leggen
 - **Jaarlijkse nieuwe doorrekening (1^{ste} kwartaal)**



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Verhoging fietsinvesteringen

- Fietsteam
 - **Wat**
 - Overlegorgaan Vlaamse overheidsdiensten en investeringspartners voor fietsinfrastructuur; opgericht 15 maart 2010
 - **Waarom**
 - Efficiëntieverhoging besteding middelen
 - Investerings (AWV, waterwegbeheerders, de Lijn)
 - Subsidies (moduleprojecten op gewestwegen, fietsfondsprojecten op niet-gewestwegen)



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Verhoging fietsinvesteringen

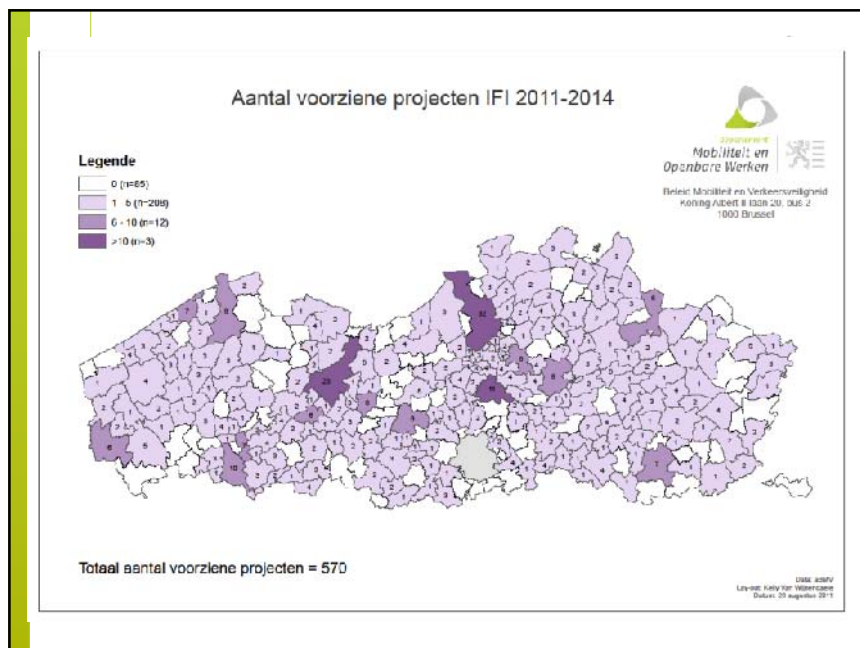
- Fietsteam
 - **Wie**
 - Kabinet Crevits (MOW)
 - Departement MOW
 - AWV
 - W&Z nv
 - nv De Scheepvaart
 - MDK
 - De Lijn
 - Provincies
 - VVSG



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Verhoging fietsinvesteringen

- Fietsteam
 - **Hoe**
 - Verhoging middelen Vlaamse Overheid
 - Prioritaire en haalbare projecten + reservelijst
 - Uitvoeringsgericht (aanduiding projectleider)
 - Integraal Fietsinvesteringsprogramma
 - IFI 2011-2014 = indicatief rollend meerjarenprogramma
 - Effectief
 - Reserve
 - Jaarlijkse actualisatie (fietsteam – 1^{ste} kwartaal)



Handhaving



- Wat
 - **Verkeersveiligheid verbeteren door:**
 - Gerichte handhaving
 - Inzet van technologische middelen
- Voor wie
 - **Iedereen (weggebruikers en omwonenden)**
- Door wie
 - **Agentschap Wegen en Verkeer (middelen)**
 - **partners Taskforce Handhaving (overleg / prior)**
 - **federale / lokale politie (uitvoering)**

Handhaving



- Taskforce Handhaving
 - **Overlegforum betrokken partijen**
 - Kabinet Crevits (MOW)
 - Beleidsafd Dep MOW
 - Wegbeheerder AWV
 - Parket
 - Federale en lokale politie
 - Steden en gemeenten VVSG

Handhaving



- Taskforce Handhaving
 - **beleidsondersteuning**
 - **prioriteitsbepaling**
 - Objectieve criteria → programmavoorstel
 - **opvolging**
 - Uitvoeringsbewaking
 - Operationele afspraken ifv verbeterprocessen
 - **evaluatie**
 - Operationele verslaggeving
 - Specifieke evaluatie vb. doelmatigheid OBC
 - Verbetervoorstellen vb. aanvraagprocedure

Handhaving



- Verschillende technologische systemen
 - **onbemande camera's (roodlicht / snelheid)**
 - **WIM: weigh in motion**
 - **controle op tussenaafstanden**
 - **vrachtwagensluis**
 - **Trajectcontrole**
 - ...

Handhaving



- Verschillende technologische systemen
 - **Onbemande camera's**
 - Evaluatie effectiviteit
 - Globale analyse / diepteanalyse
 - Technologische optimalisatie
 - Overstap op digitale type (bij nieuw / vervanging)
 - Proeven datatransfer naar verwerkingscentra
 - Koppeling met rijstrooksignalisatie (Dynamisch Verkeersmanagement)

Handhaving



- Verschillende technologische systemen
 - **WIM: weigh in motion**



Handhaving (SL 30.4)



- Verschillende technologische systemen
- **WIM: weigh in motion**



Handhaving (SL 30.4)



- Verschillende technologische systemen
- **WIM: weigh in motion**
 - Voorselectie voor de vaste weegbrug
 - >80% accuraat (juiste keuze van afgeleid voertuig)
- 5 uitgevoerd



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Handhaving

(SL 30.4)

- Verschillende technologische systemen
 - **controle op tussenafstanden / inhaalverbod / pechstrookrijden**
 - 7 uitgevoerd
 - 7 in uitvoering en/of voorbereiding
 - Operationele tijdswinst



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Handhaving

(SL 30.4)

- Verschillende technologische systemen
 - **vrachtwagensluis**
 - Ondersteunende handhavingstool toegangsbeperking voor zwaar verkeer
 - Principe
 - hoogtemeting → type voertuig
 - Meting tijdsverloop → doorgaand karakter
 - Nog verder te evalueren



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Handhaving (SL 30.4)

- Verschillende technologische systemen
 - **Trajectcontrole**
 - Identificatie op ingang/uitgang + tijdsverloop →
gemiddeld snelheid vs max. toegelaten snelheid
 - Modelgoedkeuring in behandeling
 - ...

