



Vlaams
Parlement

stuk **15** (2013-2014) – Nr. 3-I
ingediend op 28 november 2013 (2013-2014)

Ontwerp van decreet

houdende de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2014

Beleidsbrief
Mobiliteit en Openbare Werken 2013-2014

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Dirk de Kort en Egbert Lachaert
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, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
 de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
 de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
 de heren Steve D’Hulster, Jan Roegiers;
 mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
 de heer Peter Reekmans;
 de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
 mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
 mevrouw Lydia Peeters, N.;

mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
 de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
 de heer Lode Vereeck;
 de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

- 15** (2013-2014) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
 – Nr. 2: Amendementen
 – Nr. 3-A: Verslag namens de Commissie voor Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Decreetsevaluatie, Inburgering en Toerisme
 – Nr. 3-B: Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
 – Nr. 3-C: Verslag namens de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden en Internationale Samenwerking
 – Nr. 3-D: Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
 – Nr. 3-E: Verslag namens de Commissie voor Economie, Economisch Overheidsinstrumentarium, Innovatie, Wetenschapsbeleid, Werk en Sociale Economie
 – Nr. 3-F: Verslag namens de Commissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
 – Nr. 3-G: Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
 – Nr. 3-H: Verslag namens de Commissie voor Onderwijs en Gelijke Kansen
- 12-A** (2012-2013) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
- 13** (2013-2014) – Nr. 1: Algemene toelichting
 – Nr. 2: Toelichtingen per programma
- 14** (2013-2014) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- 16** (2013-2014) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof
- 21** (2013-2014) – Nr. 1: Meerjarenraming
- 2225** (2013-2014) – Nr. 1: Beleidsbrief

INHOUD

I.	Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	5
1.	Inleiding	5
2.	Begroting	5
2.1.	Uitgangspunten begroting	5
2.1.1.	Regionale luchthavens	5
2.1.2.	De Lijn	5
2.1.3.	Waterwegen en Zeekanaal NV	6
2.1.4.	Wegen en Verkeer	6
2.1.5.	Loodswezen en Vloot	6
2.2.	Buffer	6
3.	Beleidsbrief	6
3.1.	Omgevingsanalyse	6
3.2.	Een kwalitatieve dienstverlening voor een vlot en veilig verkeer op het transportnet	7
3.2.1.	Vlot en veilig verkeer	7
3.2.2.	Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoeraanbod	11
3.2.3.	Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa	12
3.2.4.	Beperken impact vervoerssector op mens en milieu	13
3.2.5.	Efficiënte en kostenbewuste overheid	13
3.3.	Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur 15	
3.3.1.	De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen	15
3.3.2.	De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken	18
3.4.	Openbare werken meer dan mobiliteit	19
3.4.1.	Duurzaam kustbeheer	19
3.4.2.	Integraal waterbeleid	19
II.	Vragen van de leden	29
III.	Bespreking	29
1.	Begroting	29
1.1.	EVA's – opsomming van indicatoren zonder concrete cijfers	29
1.2.	Leesbaarheid van de begrotingsdocumenten	29
1.3.	De Lijn – aflossing van leningen – waar te vinden aan de uitgavenzijde	30
1.4.	De Lijn – is er een rekenfout gemaakt voor het personeelsbudget?.	30

1.5. Prognose beschikbaarheidsvergoedingen	30
1.6. Opmerkingen van het Rekenhof	31
2. Beleidsbrief	31
2.1. Omgevingsanalyse.....	31
2.2. Een kwalitatieve dienstverlening voor een vlot en veilig verkeer op het transportnet.....	32
2.2.1. Vlot en veilig verkeer	32
2.2.2. Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoeraanbod.....	37
2.2.3. Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa	45
2.2.4. De impact van de vervoersector op mens en milieu beperken	46
2.2.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid.....	46
2.3. Een kwalitatief hoogstaande en doordachte infrastructuur.....	48
2.3.1. De schakels van het vervoernetwerk optimaal beheren en uitbouwen	48
2.3.2. De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken	52
2.4. Openbare werken meer dan mobiliteit.....	52
2.4.1. Duurzaam kustbeheer	52
IV. Indicatieve stemming.....	53
Gebruikte afkortingen	54
Bijlage.....	57

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 7, 21 en 27 november 2013 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2014. De bespreking had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Op 7 november vond de toelichting van de begroting en de beleidsbrief plaats, op 21 november konden de leden hun vragen stellen en op 27 november gaf de minister een antwoord op deze vragen en was er plaats voor debat.

De uitgavenbegroting werd besproken in samenhang met de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken – Beleidsprioriteiten 2013-2014, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2225/1).

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

1. Inleiding

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat de beleidsbrief de structuur volgt van de beleidsnota 2009-2014 (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 217/1). De inhoudelijke structuur van hardware naar software wordt consequent doorgetrokken. Behalve een stand van zaken over het voorbije jaar wordt ook voorzien in een vooruitblik naar het volgende jaar. Waar mogelijk wordt een link gelegd met de begroting.

Vanaf begrotingsopmaak 2014 zijn de programma's MG, haven en waterbeleid, en MI, IVA Maritieme Dienstverlening en Kust, samengevoegd in het programma MI. De link met de begroting is niet altijd evident vanwege het ontbreken van een 1/1-relatie tussen doelstellingen uit de beleidsbrief en de begrotingsartikelen. Alle informatie is te vinden in de beleidsbrief, de begroting en de memorie van toelichting. De minister verbindt zich ertoe een inspanning te leveren om de fysieke programma's zoveel mogelijk binnen 14 dagen klaar te hebben, wanneer over de begroting moet worden gestemd. Ook de rapportering over de alternatieve financiering en de voortgangsrapportage Masterplan Antwerpen zullen dan klaar zijn.

2. Begroting

2.1. *Uitgangspunten begroting*

2.1.1. Regionale luchthavens

Belangrijke wijzigingen in de begroting betreffen in eerste instantie de regionale luchthavens. 2014 is een transitiejaar, waarin het beheer van de luchthavens Antwerpen en Oostende wordt omgevormd van DAB-structuur naar de nieuwe LOM/LEM-structuur. Ongeveer 15 miljoen euro wordt binnen het beleidsdomein extra aangewend voor investeringen in en het wijzigen van de beheersstructuur van de regionale luchthavens. Die middelen haalt men uit de verkoop van gronden Oostende Oosteroever.

2.1.2. De Lijn

Voor De Lijn zorgen de actualisatie van de indexparameters voor de brandstofprijzen, de kosten van de exploitanten en het leerlingenvervoer, de verdere implementatie van de besparing op koppen en de beperking van de ruimtekosten globaal voor een verdere afname van de exploitatietoelage met 7 miljoen euro. Het resterende deel van de voor de legislatuur toegewezen enveloppe wordt aan de toelage toegevoegd. 14 miljoen euro wordt aan De Lijn toegewezen voor de vervroegde terugbetaling van een lening. Dat geeft op korte

termijn geen aanleiding tot bijkomende ESR-gecorrigeerde uitgaven, maar wel direct tot minder rentelasten.

Wat de investeringsmachtiging betreft, worden de eenmalige middelen uit het Hermesfonds en IWT ten belope van respectievelijk 1,4 en 2,9 miljoen euro in het kader van het project waterstofbussen weer in mindering gebracht. Ook het effect van de ruitwerking op de investeringsmachtiging van De Lijn valt weg, wat dan weer aanleiding geeft tot een verlaging van het vastleggingskrediet binnen de begroting van De Lijn met 4 miljoen euro. De betaalkredieten, gekoppeld aan de investeringsmachtiging worden verhoogd met 10 miljoen euro om in het verleden aangegane engagementen te honoreren. Doorgaans gaat het om de aankoop van bussen.

De ontvangsten van De Lijn stijgen in 2014 met 5.834.000 euro. De opbrengst van de indexering van de tarieven wordt geschat op goed 2 miljoen euro. De ontvangsten krijgen een bijkomende verhoging door indexering van de tarieven, intensievere controle op zwartrijden en bijkomende reclame naast enkele andere opbrengsten.

2.1.3. Waterwegen en Zeekanaal NV

Waterwegen en Zeekanaal krijgt in 2014 8,5 miljoen euro extra voor investeringen in het kader van het Sigmaphan. Die middelen worden geïnvesteerd in de Scheldekaaien in Antwerpen.

In 2013 kreeg Waterwegen en Zeekanaal eenmalig een extra budget van 18 miljoen euro voor het project industriezone Petroleum-Zuid. Dat vervalt in 2014.

2.1.4. Wegen en Verkeer

Voor Wegen en Verkeer worden de kredieten in 2014 verhoogd met 11.045.000 euro ten behoeve van de onteigeningen in het kader van het pps-project A11. Voor de werken gelinkt aan de ondertunneling van de R11 wordt ook 32 miljoen euro extra betaalkrediet uitgetrokken.

2.1.5. Loodswezen en Vloot

De raming van ontvangsten van Loodswezen en Vloot worden bij de begrotingsopmaak 2014 geraamd op 76,7 miljoen euro, of een vermindering met 4,6 miljoen euro. Dat heeft in grote mate te maken met eenmalige ontvangsten uit de VBS-claim die in 2012 en 2013 waren ingeschreven. Voor 2014 is geen ontvangst uit die claim opgenomen. In totaal komt dat neer op een daling met 6,5 miljoen euro, die deels gecompenseerd wordt door stijgende inkomsten uit beloodsingsactiviteiten.

2.2. Buffer

Voor 2014 wordt een investeringsbuffer ingeschreven van 5 miljoen euro. Dat krediet moet nog worden toegewezen.

3. Beleidsbrief

3.1. Omgevingsanalyse

De beleidsbrief begint met een uitgebreide omgevingsanalyse. De minister verwijst voor details naar de beleidsbrief.

3.2. Een kwalitatieve dienstverlening voor een vlot en veilig verkeer op het transportnet

3.2.1. Vlot en veilig verkeer

De minister verduidelijkt dat in een eerste hoofdstuk maatregelen staan met betrekking tot de wijze waarop het mobiliteitssysteem functioneert.

De bestaande wegennetwerken optimaal benutten

Dynamisch verkeersmanagement

Er is verregaand geïnvesteerd in een dynamisch verkeersmanagement in de lopende legislatuur, met onder meer spits- en weefstroken. In 2013 is op de E40 tussen Sterrebeek en Heverlee een spitsstrook aangelegd. Ze gaat over in een weefstrook op de E314 tot in Wilsele. Het integrale traject is voorzien van wegvakmanagement en rijstrooksignalisatie. De spitsstrook zou moeten worden doorgetrokken op de E314 tot Holsbeek. Eenmaal volledig aangelegd zou de avondspits quasi volledig moeten verdwijnen. De werken kunnen niet meteen starten. Er zijn nog investeringen nodig in onder meer een verkeerd gepositioneerde brug. De middelen zijn er, de vergunningen nog niet.

De realisatie van de spitsstrook op de E19, tussen Antwerpen Noord en Sint-Job-in-'t-Goor, gaat van start in het voorjaar van 2014. Rijstrooksignalisatie is ook op de E17 in gebruik genomen, tussen Destelbergen en De Pinte. Eind 2013 beginnen de werken voor een volwaardige rijstrooksignalisatie op de R2, Antwerpen. In 2014 volgen de E34, tussen Beerse en Ranst, en de E19, tussen Loenhout en Brasschaat.

Tunnels worden ook steeds meer uitgerust met dynamisch verkeersbeheer. De Craeybeckx- en Kennedytunnel hebben detectieapparatuur en dynamische signalisatie. In de vierarmtunnel in Tervuren zijn de voorbereidingen gestart voor wegvakmanagement in beide richtingen.

Wat betreft het cameranetwerk, probeert men stellig vooruitgang te boeken met de ANPR-camera's. In 2013 is vooral aandacht besteed aan de integratie van de bestaande camera's in netwerken met extra politionele functionaliteit. Vanaf 2014 komt de verdere uitrol en samenwerking met de lokale politie op gang.

Slimme verkeerslichten

In 2014 worden de twee proefprojecten met slimme verkeerslichten in Berchem en Leuven geëvalueerd. In het kader van de groene golf is onderzocht hoe klassieke voertuigafhankelijke verkeerslichten geoptimaliseerd kunnen worden. De aanbevelingen zijn getest op een kruispunt van de N17 met de N41 in Dendermonde. Die resultaten zullen het fundament vormen van nieuwe verkeersregelingsystemen.

Voor de nieuwe verkeerscomputer Antwerpen gaan de werken in 2014 effectief van start. Het laatste segment van de verkeerscomputer voor de stadsring rond Gent wordt in gebruik genomen. Daarmee zou voor het eerst een volledige ring door een verkeerscomputer geregeld zijn.

Incidentmanagement

Rond incidentmanagement is nog heel wat te doen. Het wetgevende initiatief van de federale regering om pechstrookrijden mogelijk te maken, is ei zo na rond, stelt de minister. AWW finaliseert de haalbaarheidsstudie inzake calamiteitenschermen. Er komt een voorstel van proefproject in samenwerking met de bevoegde hulpdiensten. De minister is

ervoor gewonnen in bepaalde gevallen dergelijke schermen te plaatsen, maar onderstreept dat het cruciaal is dat de juiste dienst de schermen plaatst: AWV die met de schermen dan nog door het verkeer moet, of diensten die toch al ter plaatse verwacht worden. Die vallen evenwel niet onder de bevoegdheid van de minister. De discussie blijkt niet evident.

Vervoersmanagement

De minister verwijst voor informatie over het Pendelfonds naar een recente discussie daarover en naar de beleidsbrief die een stand van zaken omvat. Idem voor het Shuttledecreet.

De bestaande maritieme en waterwegennetwerken optimaal benutten

Havencoördinatieplatforms

Voor wat de maritieme scheepvaart aangaat, kan ook op waterwegen slim gestuurd worden, oppert de minister. In 2013 vatte men het plan op om alle scheepvaartverkeerdiensten samen te brengen op een gemeenschappelijke werkvloer. Het dossier zou nog in 2013 worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering voor de bouw en financiering van het Antwerps Coördinatie Centrum. In Zeebrugge wordt het ontwerp afgerond voor de herinrichting van een zesde verdieping in het Van Dammesluisgebouw. De bestekken worden aanbesteed in coördinatie met de haven van Zeebrugge. Voor Gent-Terneuzen wordt in 2014 op basis van de gemeenschappelijke strategische visie met Rijkswaterstaat Nederland, Zeeland Seaport en het Havenbedrijf Gent vastgesteld hoe het geïntegreerd verkeersmanagement zal worden uitgevoerd. In Oostende worden voorbereidingen getroffen om de radiomaritieme diensten te verhuizen van de marinebasis Zeebrugge naar een gemeenschappelijke werkvloer met de Vlaamse overheidsdiensten van het maritiem reddings- en coördinatiecentrum, het MRCC. De effectieve verhuizing zou begin 2015 plaatsvinden.

Scheiden zeevaart – kleine vaart

Voor de grote zeevaart en de kleine vaart met minder diepgang wil men proberen zoveel als mogelijk conflicten te vermijden. Dat is mogelijk als kleinere vaartuigen meer in de nevengeulen van de Westerschelde varen. Door middel van baggerwerken kan men een minimale diepte garanderen in de drie cruciale nevenvaargeulen. Vooraleer die kunnen beginnen, moet er duidelijkheid zijn over de verdeling van kosten, het terugstorten van de baggerspecie en de vergunningsprocedure.

Schelderadarketen en RIS

De Schelderadarketen verzorgt de verkeersbegeleiding en het -management van de scheepvaart op de Schelde en de aanloopgebieden op zee. In 2014 komen er projecten in samenwerking met Nederland om het radardekkingsgebied uit te breiden op de Zeeschelde, de Noordzee en de aanloopgebieden naar Oostende en het noordelijk aanloopgebied Walcheren. Dat laatste omvat onder meer de radartoren op Neeltje Jans.

In uitvoering van de Europese RIS-richtlijn is de elektronische berichtenuitwisseling verder uitgebouwd tussen het agentschap MDK, Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart en de Vlaamse logistieke havenpartners. In het Scheldegebied wordt RIS zoveel mogelijk geïntegreerd in de Schelderadarketen, aansluitend op de RIS-systemen op de binnenwateren. Ook deze projecten worden uitgevoerd met Europese subsidiesteun binnen het TEN-T-programma.

Langetermijnvisie VTS 2020

VTS of Vessel Traffic Services is een scheepvaartbegeleidingssysteem dat vergelijkbaar is met de luchtverkeersleiding voor vliegtuigen. De afdeling Scheepvaartbegeleiding ver-

nieuwt in 2014 zijn kwaliteitslabel en de accreditatie voor de opleiding van scheepvaartverkeersbegeleiders conform de internationale normen.

De Langetermijnvisie VTS 2020 wordt verder uitgewerkt, met het Beheer- en Exploitatie-team Schelderadarketen als expertisecentrum, via een rollend meerjarenprogramma voor technologische en innovatieve projecten.

Modernisering overheidsvloot

In 2014 wordt opnieuw geïnvesteerd in de vernieuwing en het onderhoud van de vloot. De eigen Vlaamse vloot wordt vergroend door een aantal vaartuigen te vervangen. Behoudens onvoorziene vertragingen op de scheepswerven, worden een redeboot in Vlissingen, de Raan, en een nieuwe multifunctionele redeboot op de Schelde, de Zeeaster, in gebruik genomen. Ook de veerboten de Pieter Bruegel op de Schelde en de Cyriel Buysse in Gent worden opgeleverd.

Moderne en performante loodsorganisatie

De nieuwe beloodsingsmiddelen zijn sinds 2013 in gebruik. In 2013 is het aandeel van de DAB Loodswezen in de wachttijden voor de scheepvaart verder teruggelopen tot slechts 2 percent. Het effect wordt duidelijk, stelt de minister.

Naar aanleiding van de loodsacties in 2012 is een overleg opgestart met vertegenwoordigers van de loodsen en de havengemeenschap om de nautische keten en de inzet van de loodsen te optimaliseren. Tijdens het overleg is afgesproken dat een vooruitgang in het pensioendossier en de eindeloopbaanproblematiek gekoppeld wordt aan vooruitgang in het optimalisatiedossier. Er lopen cruciale gesprekken, verklaart minister Crevits met de bedoeling nog in 2013 een concreet voorstel te kunnen voorleggen dat invulling kan geven aan de vragen naar eindeloopbaan en optimalisatie. Er zijn federale componenten aan verbonden wat het tot een bijzonder complex dossier maakt. De minister hoopt dat het tot een akkoord komt en dat maatregelen zo mogelijk worden.

Hydrografie en hydrometeorologie

De schaalvergroting in de scheepvaart vereist navigatiekaarten met een steeds grotere graad van detail en updatefrequentie. Ook baggerwerken moeten nauwkeurig worden aangestuurd met peilingen en monitoring, en de nautische bodem moet steeds gedetailleerder in kaart worden gebracht. Daarom blijven we investeren in de verdere uitbouw en optimalisatie van de Vlaamse Hydrografie.

De binnenvaartscheepvaartafwikkeling

De voorbije jaren zijn verschillende RIS-applicaties ontwikkeld, die de basis vormen voor het Vlaamse RIS-systeem of FlaRIS.

Warerwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart hebben een uniek meldpunt ontwikkeld voor de reisgegevens van beroepsvaart. Door een algemene elektronische meldplicht in te voeren zullen we de veiligheid en efficiëntie van het binnenvaartverkeer bevorderen, en kunnen we incidenten en potentieel gevaarlijke situaties op de waterwegen beter beheersen. Dankzij het systeem Elektronisch Betalen moeten schippers niet langer aan wal komen om hun vaarrechten te betalen.

De waterwegen worden via ‘mobile mapping’ opgemeten en op basis van die gegevens worden meer gedetailleerde digitale vaarkaarten gemaakt. In 2014 zal de volledige set van digitale vaarkaarten voor de waterwegen met een belangrijke scheepvaartfunctie beschikbaar zijn.

Om de positie van de binnenvaart te versterken en een duurzame en hoogwaardige logistiek te realiseren, werden in overleg met alle stakeholders de bedieningstijden aangepast. In 2014 worden de bedieningstijden op zondag geëvalueerd. Op basis van het onderzoek naar de uitbreiding van de bedieningsuren van de sluizencomplexen op het Albertkanaal zal in 2014 een beslissing worden genomen. In overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest streeft men naar een uitbreiding van de bedieningsuren op het kanaal naar Charleroi.

De afstandsbediening van bruggen en sluizen biedt opportuniteiten om de dienstverlening aan waterweggebruikers te verzekeren of zelfs uit te breiden en tegelijk de inzet van het personeel te optimaliseren. De automatisering wordt derhalve verder uitgebreid op de Vlaamse waterwegen.

De verkeersveiligheid en leefbaarheid verhogen

Opleiding en ervaring als solide basis voor elke verkeersdeelnemer

Uit de omgevingsanalyse blijkt dat verkeersveiligheid blijvend aandacht verdient. Infrastructuur speelt daarin een belangrijke rol. Bij de sensibilisering, de opleiding en de training gaat extra aandacht naar de meest kwetsbare en dus prioritaire doelgroepen zoals kinderen, volwassenen en senioren. Andere acties richten zich op andere kwetsbare weggebruikers zoals motorrijders en fietsers.

Sinds 2012 richt men zich met het Truckveilig-charter specifiek op transportbedrijven en op individuele chauffeurs. Tijdens de Transport & Logistics Awards 2013 kregen 37 transportbedrijven en 621 vrachtwagenbestuurders het Truckveilig-label. Vanaf maart 2013 ging een nieuwe fase in de campagne van start. Intussen hebben 97 bedrijven en 1643 chauffeurs het Truckveilig-charter ondertekend. Het concept krijgt steeds meer bekendheid in de sector.

Wat de verkeerseducatie betreft, wordt de lijn van voorgaande jaren aangehouden met een doelgroepgerichte aanpak. Een concreet voorbeeld is de vorming met betrekking tot het gebruik van de elektrische fiets, die in opmars is. Door meer de elektrische fiets te gebruiken stijgt de fietsmobiliteit, onder meer bij senioren. Om zo veel mogelijk ongevallen te vermijden, is een wel doelgroepgerichte aanpak vereist, stelt de minister.

Voorts is er ook het educatieve project 'Getuigen onderweg' van Rondpunt vzw, dat de minister zeer na aan het hart ligt. Er zijn intussen iets meer dan vijftig getuigen opgeleid en actief. Vorig schooljaar (2012-2013) woonden bijna 15.000 leerlingen uit de derde graad secundair onderwijs zo'n verkeersgetuigenis bij. Het blijft de bedoeling het concept nog uit te breiden. De zoektocht naar getuigen blijkt niet vanzelfsprekend.

Bevorderen en afdwingen van veilig verkeersgedrag

Naast sensibilisering en vorming blijft ook handhaving noodzakelijk om veilig verkeersgedrag af te dwingen. De beleidsbrief biedt een vrij omvangrijk overzicht van de veiligheidssystemen, verwijst de minister.

Hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening

In 2013 is de Europese richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur omgezet in Vlaamse regelgeving. De richtlijn legt de lidstaten op om verkeersveiligheidseffectbeoordelingen uit te voeren op het trans-Europese wegennet. AWW startte de voorbereidingen om de nieuwe taken en verantwoordelijkheden die voortvloeien uit de richtlijn op te nemen. Ondertussen wordt er ook werk gemaakt van de opleiding tot onafhankelijk verkeersveiligheidsauditor.

In 2013 zijn de laatste drie van de geplande twintig openbare spiegelfstelplaatsen aangelegd. Er werd verder actief gezocht naar nieuwe locaties. Door middel van gerichte promotiecampagnes wil men meer vrachtwagenbestuurders gebruik laten maken van de spiegelfstelplaatsen.

De minister verwijst voor een volledige stand van zaken in verband met de verkeersborden-databank naar de beleidsbrief.

Op 25 juni 2013 vond de rondetafel ‘Slimme Mobiliteit’ plaats. De rondetafel wierp een blik op technologische en organisatorische innovaties die kunnen bijdragen tot een versneld gebruik van intelligent transportation systems. De rondetafel vormde het startschot voor het actieplan ITS Vlaanderen, dat de minister nog in de lopende legislatuur wil afronden.

Juridisch organisatorisch kader: Aanvullende reglementen

In de beleidsbrief wordt een overzicht gegeven van de nieuwe informatiesystemen, het organisatorische kader en de aanvullende reglementen.

3.2.2. Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoeraanbod

De kwaliteit van de dienstverlening van De Lijn verhogen

Doorstroming – Stiptheid

De minister verwijst wat de doorstroming en de stiptheid betreft naar de beleidsbrief en de discussies hierover in de commissie (zie de gedachtewisseling van 20 juni 2013 over de jaarlijkse evaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en de VVM – De Lijn (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 2151/1) en de bespreking van het voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Griet Smaers, de heer Steve D’Hulster en de dames Tine Eerlingen en Karin Brouwers betreffende doorstroming in het verkeer (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1905/1)).

Eengemaakt vervoerbewijs

Er wordt in de beleidsbrief een stand van zaken gegeven inzake het eengemaakte vervoerbewijs. De minister wenst ook daarop niet verder in te gaan omdat er recent nog een uitvoerige discussie over is gehouden (zie de gedachtewisseling van 10 oktober 2013 over het ReTiBo-systeem bij De Lijn (*Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2224/1)).

Tariefbeleid

Op 1 juni 2013 indexeerde De Lijn haar tarieven. Daarmee bleef de gemiddelde stijging van de tarieven onder de inflatie van de consumentenprijzen.

Leerlingenvervoer

Tijdens het schooljaar 2012-2013 werden de knelpunten in het leerlingenvervoer in kaart gebracht. Met het bijkomende exploitatiebudget van 6,8 miljoen euro heeft De Lijn 48 bijkomende ritten ingelegd met als doel de rittijden te verkorten en de groei van het aantal leerlingen op te vangen. Er is nu nog eens 3,8 miljoen euro vrijgemaakt voor de vernieuwing van de voertuigen voor het leerlingenvervoer. Voor het eerst is ook de privésector de mogelijkheid op ondersteuning geboden bij de vernieuwing van de vloot.

De kostenefficiëntie van het openbaar vervoer verhogen

In 2014 wordt de kostendekkingsgraad van De Lijn met 0,5 percent verhoogd. Er zijn extra inkomsten voorzien mede door het nieuwe reglement rond reclame-inkomsten. Voortaan kan de integrale bus of tram ‘beplakt’ worden.

Een betere (openbaar)vervoeraanbod voor minder mobiele

Voor wat de toegankelijkheid betreft, verwijst de minister naar de beschrijvende tekst in de beleidsbrief. De kredieten voor de financiering van het aangepast vervoer nemen toe tot 3 miljoen euro in 2014.

Een afgestemd spooraanbod

Vlaamse spoorstrategie

De Vlaamse spoorstrategie kwam al uitgebreid aan bod in de commissie (zie de gedachtewisseling van 21 februari en 7 maart 2013 over het investeringsplan NMBS 2013-2025 en de Vlaamse Spoorstrategie (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1967/1)). Groot knelpunt blijft dat het plan nog niet definitief is goedgekeurd. De onderhandelingen lopen nog volop.

Het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor

Sinds het wegvallen van de subsidies gecombineerd en verspreid vervoer komen de havens vooralsnog zelf tussen. De minister wil dat evenwel opgelost zien. Ze kan er volkomen mee instemmen dat er op termijn een volledige liberalisering is, maar in een overgangperiode moeten de subsidies er nog wel zijn.

Capaciteitsuitbreiding voor het goederen- en reizigersvervoer

Er blijven vele vragen rijzen bij het reizigers- en goederenvervoer, stipt de minister aan, maar ook daarover zijn al uitvoerige debatten gehouden, oppert ze. Zodra de minister meer informatie heeft ter zake, zal ze graag voor een update zorgen.

3.2.3. Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa

Lange en zware vrachtwagens of ecocombi's

In 2013 is het regelgevend kader voor een proefproject voor Lange Zware Voertuigen verder uitgewerkt. Het decreet werd op 3 mei 2013 bekrachtigd en het besluit van de Vlaamse Regering werd aan de Raad van State voorgelegd. Het moet nog definitief worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Een proefproject moet de volgende stap kunnen zijn.

Vrachtroutenetwerk

De laatste hand wordt gelegd aan de uittekening van het regionaal vrachtroutenetwerk. Het blijkt een zware bevalling, vooral wat betreft het overleg met de lokale besturen. Iedereen probeert het netwerk zo min mogelijk over eigen grondgebied te laten verlopen. Er moeten knopen worden doorgehakt. Eenmaal in gebruik worden vele toepassingen mogelijk, onder meer qua handhaving.

Stedelijke distributie

De tweede fase van het Piek-pilootproject loopt. Er wordt een vervolgproject uitgewerkt voor de fietskoeriers. Er wordt onderzocht of ze intern bij de Vlaamse overheid kunnen worden ingezet.

Innovatie in de logistieke ketens stimuleren

De brochure Roadmap Groene Logistiek werd op 10 juni 2013 voorgesteld. In 2013 zijn pilootprojecten rond LNG-bunkering en LNG-infrastructuur geselecteerd. De eerste studies en pilootprojecten rond het gebruik van LNG als scheepsbrandstof voor de binnenvaart gingen in 2013 van start. De Vlaamse zeehavens zijn het best geplaatst om samen met hun havengemeenschappen concrete pilootprojecten rond LNG uit te werken.

Promotie Vlaanderen als logistieke regio

Binnen Flanders Port Area is op 18 april 2013 een nieuwe samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Samen met de minister-president, Nederlands premier Mark Rutten en de Nederlandse minister van openbare Werken is minister Crevits intussen naar Houston geweest. Ze vertrekt op 8 november nog samen met de vier haven-CEO's en een vertegenwoordiger van de havenbedrijven, plus topmensen van de administratie naar Vietnam en Singapore waar het de bedoeling is een rist contracten en memoranda te ondertekenen.

Draagvlak bij de bevolking

Om het maatschappelijk draagvlak voor havens en logistiek te verstevigen, is op 22 september 2013 voor de derde keer de Vlaamse Havendag georganiseerd. Het werd voor alle vier de havens een groot succes. Er spreekt een veel grotere dynamiek uit de havens dan eerdere jaren, stelt de minister. Ze staat erop dat het concept wordt doorgezet.

*3.2.4. Beperken impact vervoerssector op mens en milieu**Geluid*

In het kader van het actieplan wegverkeerslawaaai worden in 2014 een aantal geluidsschermen geplaatst. De beleidsbrief biedt een overzicht.

Lichtpollutie

Het lichtactieplan wordt nog geëvalueerd en een aantal aannemers mag intussen experimenteren met LED-verlichting.

Masterplan groen vervoer

Het masterplan groen vervoer van De Lijn is in volle uitrol. De minister hoopt op zeer korte termijn ook het aanbestedingsdossier voor hybride bussen aan de Vlaamse Regering te kunnen voorleggen.

*3.2.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid**Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid*

Op 25 oktober 2013 legde de Vlaamse Regering het mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vast. Het openbaar onderzoek over het Mobiliteitsplan loopt van 8 november 2013 tot

12 januari 2014. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet de basis vormen voor de concrete operationalisering van de langetermijndoelstellingen op korte en middellange termijn.

Op 28 juni 2013 keurde de Vlaamse Regering het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020 definitief goed. Het wordt uitgesplitst in een Vlaams Mitigatieplan en een Vlaams Adaptatieplan. Ook qua mobiliteit zijn daarin een aantal zaken doorgerekend. Eerst is het klimaatbeleidsplan vastgesteld, daarna het mobiliteitsplan.

Regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken wordt vereenvoudigd

Met het oog op het versnellen van investeringsprojecten zijn de voorontwerpen van decreet ‘Omgevingsvergunning’ en ‘Complexe projecten’ na een tweede principiële goedkeuring voor advies voorgelegd aan de Raad van State. Beide ontwerpdecreten zullen de volgende maanden in het Vlaams Parlement worden ingediend.

Knelpunt in vele dossiers blijven de onteigeningen. Daarom maakten we afspraken met de Aankoopcomités. De onteigeningsregelgeving zelf is zeer omslachtig. Daarom is men gestart met de opmaak van een Vlaams onteigeningsdecreet. Een eerste voorontwerp van Onteigeningsdecreet zou vanaf medio 2014 klaar zijn.

Mobiliteit tegen de juiste prijs

De voorbereiding voor de implementatie van de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens loopt volop, net als de proefperiode voor auto's in de GEN-zone.

Sinds 1 januari 2013 gebeurt de berekening van de BIV ook op basis van de milieukeurmerken van het voertuig. Voor verdere informatie, ook over de stand van zaken voor het wegvignet, verwijst de minister naar de geplande voortgangsrapportage.

Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem

Wat de versterking van het lokale mobiliteitsbeleid betreft vermeldt de minister dat er een nieuw Mobiliteitsdecreet is, nieuwe procedures die gelden, en het lokaal convenantsbeleid gewijzigd is naar samenwerkingsovereenkomsten. Het is te vroeg voor een evaluatie. De meeste lokale besturen hebben nog wat tijd voor de nieuwe meerjarenbegroting. Alle nieuwe dossiers zullen pas in 2014 in een stroomversnelling komen, besluit de minister.

Met het ontwerp van Scheepvaartdecreet komt er een transparant, eenvoudig en duidelijk kader voor het gebruik van de waterwegen en de aanhorigheden, tot en met de regeling van de binnenscheepvaart. De ontwerp teksten van het decreet worden in 2013 afgerond. Aangezien het decreet de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen juridisch zal verankeren, is er een wisselwerking met de uitvoering van de zesde staatshervorming.

In 2014 wil minister Crevits een besluit over de achteruitbouwstroken definitief goedkeuren. Dat besluit moet de verouderde wetgeving van de koninklijke besluiten van 1934 en oude omzendbrieven actualiseren. Het dienstorder over de toegangen tot het gewestdomein wordt indien mogelijk in het besluit geïntegreerd. Als het besluit wordt goedgekeurd, zal de oorspronkelijke opzet van een Wegendecreet ten dele in verschillende deelwetgevingen verankerd zijn.

Het groenboek dat door de administratie is opgesteld, wordt nog besproken in de commissie. De minister gaat derhalve nog niet verder op het luik staatshervorming in.

Mobiliteit en verenigingsleven

Er wordt in de beleidsbrief een overzicht gegeven van lopende projecten.

Gelijke kansen

In 2013 startten in het kader van actieprogramma ‘Mobikansen’ vijf concrete demonstratieprojecten op rond mensen in armoede en mobiliteit. De resultaten noemt de minister zeer interessant. Ook het Shuttledecreet kan een bijdrage leveren in de strijd tegen vervoersarmoede.

3.3. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur**3.3.1. De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen*****Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden***

Wat een goed onderhouden wegennet betreft wil de minister tegen 2015 de achterstand inzake het structureel onderhoud op de autosnelwegen wegwerken en tegen 2020 dat op de gewestwegen. Daarom waren er vooral tijdens de zomermaanden weer tal van werken op de snelwegen. Ook in 2014 gaat het structureel onderhoud op de snelwegen door. Om op alle niveaus door te zetten, wordt ook de randinfrastructuur stevig aangepakt.

Er gebeuren een pak investeringen ten behoeve van de winterdienst. De minister verwijst voor details naar de beleidsbrief.

In het kader van de investeringen in capaciteitsuitbreiding en het wegwerken van de missing links vermeldt minister Crevits Via-Invest. Een aantal projecten is daarbij in volle uitrol. De R4-zuid zou zelfs nog voor oktober 2014 volledig afgerond zijn. Via-Invest kreeg ook de opdracht om de R4-oost en de R4-west tot primaire weg om te bouwen. De minister hoopt op zeer korte termijn het GRUP voor de N60, de missing link in Ronse definitief te zien vaststellen. Voor de A11 is de bouwvergunning in orde. De financiering moet nog afgerond worden. Aan de Kempische Noord-Zuidverbinding wordt volop gewerkt. Het plan-MER voor Noord-Zuid-Limburg N74 wordt herwerkt. Een voorstel van decreet is hangende, en de mening van de Vlaamse Regering is erover gevraagd. Die zou tegen half december geleverd worden. De R0 is al uitgebreid besproken, herinnert de minister (zie de gedachtewisseling van 7 november 2013 over de beslissing van de Vlaamse Regering over de optimalisatie van de Brusselse Ring (*Parl. St.* VI. Parl. 2013-14 nr. 2287/1)). Een aantal andere missing links zoals de N31 Brugge-Zeebrugge worden met middelen uit de reguliere begroting gerealiseerd. Over het Masterplan 2020 wordt een voortgangsrapportage voorzien op 5 december 2013. De minister stelt dan ook voor de 33 maatregelen nog eens uitvoerig te laten toelichten door het verkeerscentrum.

Wat het item ‘minder hinder’ betreft, vermeldt minister Crevits dat sinds het voorjaar van 2013 het Coördinatiepunt Wegenwerken loopt. De Vlaamse Regering stemde op 18 oktober principieel in met de decretale verankering van het GIPOD. Dat is een cruciale stap naar een integrale databank.

Wat de nevenbedrijven betreft, stelt minister Crevits dat tal van dienstenzones worden vernieuwd in één beweging met de concessievernieuwing. De beleidsbrief biedt een volledig overzicht.

Fiets- en voetpaden die veilig trappen en stappen mogelijk maken

De focus ligt op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. De fietsschakels die eigendom zijn van de Vlaamse overheid zijn in het eigen meerjareninvesteringsprogramma

opgenomen. Voor de rest wordt intensief met de gemeenten samengewerkt. Jaarlijks wordt 10 miljoen euro voorbehouden voor Fietsfondsdossiers. Sinds 2012 worden die middelen ook effectief opgebruikt.

Ook een kwaliteitsverhoging van de bestaande fietspaden is nodig, stelt de minister. Nieuwe fietspaden worden altijd aangelegd conform de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. De nieuwe fietspad profiometer wordt in gebruik genomen om de vlakheid van nieuw aangelegde en bestaande fietspaden te controleren. De Fietsersbond heeft in elf deelnemende gemeenten kwaliteitsaudits van de fietspaden uitgevoerd. Daarbij werden vernieuwde meetfietsen gebruikt, met ook één elektrische fiets. Het Meldpunt Fietspaden registreerde in 2012 2207 meldingen. In 79,4% van de gevallen volgde een reactie van de wegbeheerder, gemeenten of gewest, naargelang van wie eigenaar is. De werking van het Meldpunt Fietspaden wordt in het voorjaar van 2014 uitgebreid en vernieuwd. De fietsinvesteringen zitten globaal in een 'fietspot'. Die moet het mogelijk maken om het BFF sneller te realiseren. Veel meer dan vroeger gaat aandacht naar het wegwerken van missing links.

Wat het interregionaal fietsbeleid betreft, haalt de minister de versnelde bouw van de fietsbrug over de R0 aan. Die is uit het dossier van de ring gelicht om een snellere realisatie in de hand te werken en ervoor te zorgen dat die er is voor de werken aan de ring van start gaan. Paradepaardje is ook de realisatie van het Fiets-GEN, een samenwerking tussen het Vlaams Gewest, de provincie Vlaams-Brabant en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Behalve de effectieve realisatie, is ook een goede bewegwijzering van belang. Dat blijkt ook een groot knelpunt bij de fiets-o-strades.

Inzake de Comodaliteit fiets-openbaar vervoer ondersteunt De Lijn het project Velo in Antwerpen en ook de Blue Bike-fietsen. In samenspraak met minister Freya Van den Bossche wil de minister nagaan in hoeverre fietsdeelsystemen in kleinere en middelgrote steden zoals Roeselare en Gent een plaats kunnen vinden.

Het openbaarvervoernetwerk verder uitbouwen

Tram- of lightrailprojecten in alle Vlaamse provincies

Wat de tramprojecten in de Antwerpse regio betreft stelt minister Crevits dat ze allen deel uitmaken van het Masterplan 2020 en op 5 december uitgebreid aan bod komen tijdens de voortgangsrapportage.

Voor Limburg keurde de Vlaamse Regering op 11 oktober 2013 de biedingsleidraad en de erkenning van de Spartacuslimijn 1 Hasselt-Maastricht als pps-project goed. Ook voor de andere verbindingen is een stand van zaken opgenomen. Voor sneltramlijn 2 Hasselt-Maasmechelen is de plan-MER afgerond en wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd. Voor de spoorverbinding Hasselt-Neerpelt-Lommel wordt er een plan-MER-studie uitgevoerd. In de studie wordt zowel rekening gehouden met een sneltram als met een treinexploitatie.

Voor Oost-Vlaanderen wordt in Gent het tramnetwerk verder verbeterd en uitgebreid. De werken voor de tramverlenging naar Zwijnaarde zijn gestart. De doortrekking van lijn 4 tot op de site van het UZ Gent start in 2014. Voor het project naar The Loop zal er in het voorjaar van 2014 een keuze worden gemaakt. In 2014 gaat de vernieuwing van het eerste deel van de N9 Brusselsesteenweg met onder meer de aanleg van een vrije trambaan van start.

Voor de situatie in Vlaams-Brabant verwijst de minister naar haar uiteenzetting in het kader van de Brusselse Ring.

Voor West-Vlaanderen stelt de minister dat het project-MER voor de tramlijn Koksijde-Veurne is afgerond. De MKBA voor het project Hoog Kortrijk wordt nog eind 2013 afgerond. Deze MKBA past in het onderzoek naar de verbindingsmogelijkheden Station Kortrijk-Hoog Kortrijk. Voor het Strategisch Haveninfrastructuurproject worden de mogelijkheden voor een ondergrondse tramverbinding onderzocht. Als de sluis Zeebrugge wordt verplaatst, moet ook de tram- en wegeninfrastructuur daaraan aangepast worden.

Voorstadsnetten versterken

Aan de hand van gebiedsevaluaties en stadsmodellen wordt voor tal van stedelijke gebieden in alle Vlaamse provincies nagegaan hoe de voorstadsnetten versterkt kunnen worden.

Snelbussennetwerk

In 2014 moet een concreet actieplan klaar zijn voor wat de snelbussen betreft. De Limburgse snelbuslijnen zijn medio 2013, na ongeveer een jaar werking met nieuwe tarieven en vervoerbewijzen, geëvalueerd en in 2014 wordt een nieuwe evaluatie gemaakt.

Stationsomgevingen

De beleidsbrief bevat een uitgebreid overzicht van alle projecten aan stationsomgevingen.

Gemeenschappelijk gebruik private voertuigen

Er is een en ander aan de gang inzake het gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen. In het kader van autodelen participeert De Lijn in Cambio. In het kielzog van het Shuttledecreet wil men nagaan hoe er gelijkaardige concepten kunnen worden opgezet. De Lijn zorgt er ook voor dat Cambiogebruikers gebruik kunnen maken van de toekomstige Mobib-kaart.

Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden

Wat het item ‘Investeren om het netwerk van waterwegen te vervolledigen’ betreft, stelt de minister dat veel informatie al gekend is. De uitvoering van het globale Seine-Scheldeproject wordt voortgezet. De moderniseringswerken van de Leie op klasse Vb in de Doortocht Kortrijk zullen eind 2014 beëindigd worden. De verruiming van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen tot klasse VIb wordt voortgezet. Voor de verruiming te Merksem-Schoten en voor de brug in Wijnegem verleent de EU 1,4 miljoen euro TEN-T cofinanciering. Ook voor toekomstige projecten zal de Vlaamse Regering maximaal een beroep doen op Europese cofinanciering, die tot 40 percent is opgetrokken met de nieuwe regelgeving.

Met betrekking tot de hinterlandontsluiting van de haven van Zeebrugge worden in Brugge enkele knelpunten voor de doorvaart weggewerkt en wordt de estuaire vaart gestimuleerd. Via-Invest neemt twee projecten voor zijn rekening. De minister verwijst nog naar de recente gedachtewisseling (zie de gedachtewisseling van 4 juli 2013 over het project Seine-Schelde-West (Schipdonkkanaal), *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2181/1).

De beleidsbrief geeft verder een volledige stand van zaken voor het beheer van het waterwegennetwerk inzake baggerwerken, kaaimuren en de overslagpunten.

Veilige infrastructuur

Met het oog op de jaarlijkse rapportage, gaat de minister verder niet in op de stand van zaken rond de gevaarlijke punten. Ze vestigt wel graag de aandacht op de verschillende

dossiers van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid. De ene provincie blijkt sneller en accurater in te spelen op dossiers dan andere. Dat aandachtspunt brengt de minister zelf aan omdat ze erop gericht is het kwaliteitsniveau in alle provincies op gelijk niveau te brengen. Het gaat om kleinere ingrepen om de verkeersveiligheid te verbeteren: nieuwe oversteekplaatsen, verkeerslichten, kleine herinrichtingen van kruispunten of wegvakken.

3.3.2. De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken

Zeehavens

De Vlaamse Regering heeft in april 2013 het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen definitief vastgesteld. In 2013 is de studie ‘Maatschappelijke afweging van verschillende invullingsscenario’s voor de Ontwikkelingszone Saeftinghe’ verder uitgevoerd. De studie bestaat uit twee delen: de maatschappelijke afweging en de MKBA. De eerste deelopdracht van de studie is een analyse van alle aspecten om de verschillende scenario’s voor de invulling van de Ontwikkelingszone Saeftinghe maatschappelijk te kunnen afwegen. Over een tweede deelopdracht van de studie moet nog worden beslist. De tweede deelopdracht zal het uiteindelijke invullingsscenario bepalen.

Bij de geplande havenuitbreidingen in Gent en Antwerpen worden de nodige maatregelen genomen om de impact op bewoners, landbouwers en natuur maximaal te milderen.

In 2013 keurde de Vlaamse Regering ook het Actieprogramma Flankerend Milieubeleid bij Havenuitbouw goed. De acties omvatten milderende en natuurcompenserende maatregelen. In het voorjaar van 2014 start de realisatie van de eerste natuurkerngebieden rond de haven. De voorbereidende studies en de vergunningsprocedures voor de natuurontwikkeling van het GRUP worden voortgezet.

In de haven van Gent worden projectgebonden en structurele acties genomen om de leefbaarheid te verhogen. Tijdens de lopende legislatuur worden diverse koppelingsgebieden in de haven ingevuld. Om tot een optimale afbakening van de 189 hectare natuurkerngebied in de Gentse Kanaalzone te komen, worden nog enkele ondersteunende studies worden afgewerkt.

Om de toegankelijkheid van de zeehavens blijvend te garanderen moet er voldoende sluis-capaciteit beschikbaar zijn. De Deurganckdoksluis en de nieuw te bouwen zeesluizen in Zeebrugge (SHIP) en Terneuzen moeten het antwoord bieden. De bouw van de Deurganckdoksluis loopt. Ingebruikname is voorzien voor 2016. Voor de zeesluis in Terneuzen is de planuitwerkingsfase opgestart. De studiefase van het project zou eind 2014 afgerond moeten zijn. Er moet werk worden gemaakt van een nieuw verdrag. Voor het project werd een TEN-T cofinanciering van 3,9 miljoen euro toegekend of de helft van de studiekosten. Voor SHIP moet de knoop nog worden doorgehakt over een verdere aanpak van het project. Dat zou eind 2013-begin 2014 zijn.

Luchthavens

Er is een aanzet tot gedachtewisseling geweest ter zake (zie de gedachtewisseling over de regionale luchthavens aangevat in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 10 oktober 2013). Intussen is een opdracht aan het Rekenhof toevertrouwd waarna het dossier weer naar het parlement terugkeert. De minister gaat er niet verder op in.

3.4. *Openbare werken meer dan mobiliteit*

3.4.1. *Duurzaam kustbeheer*

De beleidsbrief geeft een overzicht van de inspanningen om de kust multifunctioneel te beheren en veilig te maken tegen overstromingen. De stand van zaken rond het kustverdedigingsplan en de werken is erin opgenomen. Voor de Vlaamse baaien blijft het de bedoeling, zoals opgenomen in het regeerakkoord, de meest zinvolle projecten te selecteren en er een masterplan rond op te bouwen.

3.4.2. *Integraal waterbeleid*

Het Waterbouwkundig Laboratorium startte met het project ‘Ontwikkeling van conceptuele modellen voor het opstellen van een geïntegreerd rivierbekkenbeheer (2013-2017)’. Het project moet leiden tot een beslissingsondersteunend systeem voor de aanpak van overstromingen in het Zennebekken en het Denderbekken.

II. VRAGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw *Tine Eerlingen* ziet een beleidsbrief die aangeeft dat het beleid van de voorbije jaren wordt voortgezet. Er is veel gebeurd, er moet nog veel gebeuren, met onder meer twee proefprojecten die worden opgestart, en de beleidsbrief is zoals steeds zeer uitgebreid. En dit ondanks de korte periode die nog te gaan is. Ze stelt dat ze niet alle thema's zal aansnijden omdat vele ervan nog in de voortgangsrapportages aan bod komen.

Na de vele investeringen in het dynamisch verkeersmanagement, is het lid benieuwd naar eventuele concrete resultaten. Afgaande op de berichten inzake fileleed zou men kunnen besluiten dat deze resultaten beperkt zijn.

Naar aanleiding van de 33 acties voor Antwerpen, vraagt ze zich ook af of het de bedoeling is de quick wins te zoeken om alle knelpunten aan te pakken en de doorstroming te verbeteren. Met de spitsstrook op de E40 wordt aanzienlijke winst geboekt, merkt ook mevrouw Eerlingen. Het knelpunt is echter verschoven naar de afslag van de E314. Ook daar is optimalisering mogelijk, stelt het lid. Volgens haar hebben heel wat mensen ook nog niet door hoe en spitsstrook werkt. Zijn er bijkomende sensibiliseringsacties gepland ter zake?

Voorts vindt het lid het bijzonder jammer dat het incident management er niet toe heeft geleid dat hulpdiensten intussen de incidenten kunnen bereiken via de pechstrook. Ze meent dat dit niet te wijten is aan de inspanningen van de regering, maar veeleer aan de logheid van de procedure. FAST lijkt een eindeloze zaak. Wat is de laatste stand van zaken? In welke provincies zijn er nog geen contracten?

Wat het Pendelfonds betreft, kijkt mevrouw Eerlingen uit naar de beloofde evaluatie op korte termijn.

Voor het Shuttledecreet vraagt ze of de minister de grote lijnen al kan toelichten? Hoe wordt het gefinancierd en zijn de middelen al voorzien? Wat is de rol van De Lijn daarin? Is het de bedoeling het concept kostendekkend te maken? Hoe past het in het kader van het decreet basismobiliteit?

Met betrekking tot het afdwingen van een veilig verkeersgedrag is er sprake van de trajectcontrolesystemen verder uit te bouwen. Het accent wordt enigszins verlegd naar de gewestwegen. Op een aantal snelwegen zou er echter nog trajectcontrole bijkomen. Om welke snelwegen gaat het en waar worden ze precies toegevoegd?

In de verkeersbordendatabank is danig geïnvesteerd, maar het aantal gemeenten dat er echt gebruik van maakt, is 41. Heeft de minister plannen om de rest van de gemeenten

ertoe aan te sporen dat meer of zelfs verplicht te doen en deze databank te actualiseren? Of wil de minister het actualiseren zelf in de hand houden?

In 2014 is ten behoeve van de doorstroming van het openbaar vervoer nog een aanpassing ingepland op vijf geselecteerde assen. Kan de minister die benoemen?

Wat betreft het personenvervoer per spoor zou een werkgroep opgericht worden met NMBS, MIVB, TEC en De Lijn om een betere integratie van het aanbod te bewerkstelligen. De studie zou nog in 2013 afgerond worden. Wat is het doel: betere afstemming van het bestaand aanbod of bekijken hoe een toekomstig aanbod eruit moet zien? Zal er een concreet actieplan uit gedistilleerd worden? Hoe ziet het vervolgtraject eruit?

Wat is de concrete timing van het proefproject voor lange, zware voertuigen?

Wat het vrachtrouten netwerk aangaat, zijn de lokale besturen aan zet. Zal de minister hen verder ondersteunen of is het de bedoeling dat ze zelf de trekkers worden? Is het proefproject inzake de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens al van start gegaan? Wanneer mogen de eerste resultaten verwacht worden?

Er is nog nooit zo veel geïnvesteerd in fietspaden, stelt het lid, en er zijn maatregelen genomen om projecten sneller te laten uitvoeren. De nodige budgetten zijn ook ingeschreven. 65 percent ervan ligt op gemeentewegen. Er zijn initiatieven genomen om ook die procedures sneller te laten afhandelen. Het traject via de gemeentelijke begeleidingscommissie zou verkort worden. Het lid verneemt evenwel dat bepaalde projecten afgekeurd worden omwille van details. Een beslissing is negatief of positief en kan niet onder voorwaarden. Dat vertraagt het geheel. Is de minister bereid dat te onderzoeken en naar oplossingen te zoeken zodat bijvoorbeeld een positief advies onder voorwaarden wel tot de mogelijkheden zou behoren?

In het kader van de comodaliteit met het niet-openbaar vervoer, wil men in centrumsteden deelfietsen inzetten. Op welke manier zal de concurrentie tussen beide vervoersmodi spelen, wil het lid weten. Zal men niet sneller teruggrijpen naar het openbaar vervoer, zeker als dit zeer goedkoop is? Wordt ter zake ook onderzoek uitgevoerd?

Is het spoor van het hoogwaardig busvervoer in het kader van de snelbusnetwerken een optie of houdt men vast aan de bestaande openbaarvervoermiddelen?

Cambio en nog een aantal privéprojecten staan in voor het gemeenschappelijk gebruik van privévoertuigen. Er is ook Autopia, dat inzake autodelen een goed initiatief lijkt dat ook aanslaat. Er zouden nog vijftien extra lokale overheden ondersteuning krijgen ter zake. Zijn er cijfers van hoeveel mensen in het project stappen en hoeveel wagens hiermee uitgespaard worden?

De concurrentiepositie van Zaventem staat zwaar onder druk. Mevrouw Eerlingen zoekt de minister en de Vlaamse Regering daaraan speciaal aandacht te besteden.

De heer *Björn Rzoska* gaat eerst in op opmerkingen van het Rekenhof bij de begroting. Met betrekking tot de reservefondsen voor de twee luchthavens van Antwerpen en Oostende, zou er bij de overgang naar de LEM/LOM-structuur voor Antwerpen sprake zijn van een overschatting ten belope van 120.000 euro. Dat zou in 2012 volgens de rekening van DAB luchthaven Antwerpen nooit zijn opgebouwd. Voor Oostende is er een saldo-overdracht van meer dan 20 miljoen euro. Het Rekenhof noemt 10,5 miljoen euro dubieuze vorderingen – een technische term – en voorts vermeldt het waardeverminderingen op handelsvorderingen voor eenzelfde bedrag. Dat zou betekenen dat ook dat saldo over-

schat is. Zijn er begrotingstechnisch problemen, wil het lid weten, met het oog op de deels privatisering in 2014 van de beide luchthavens?

De heer *Jan Peumans* stelt dat met de verwijzing op de agenda naar pagina 39-40, 44-45 van de opmerkingen van het Rekenhof (*Parl. St. Vl. Parl. 2013-14, nr. 16/1*), verwacht wordt dat de minister die vragen sowieso beantwoordt.

De heer *Björn Rzoska* gaat hier dan ook niet verder op in maar vermeldt enkel nog dat er inzake De Lijn en de aangekondigde dreiging met staken, in de pers sprake was van een rekenfout inzake het budget voor de cao 2013-2014. Waarover gaat het precies en klopt het dat er een rekenfout is gebeurd?

Bij de concessies van nv De Scheepvaart en de manier waarop men omgaat met de watergebonden gronden, krijgt het lid vanuit de middelenbegroting en de toelichtende nota geen zicht op de samenstelling van de inkomsten. Hoeveel concessies – en met welke oppervlakte – zijn er in 2012 en 2013 afgesloten? Wat is de stand van zaken voor de verkoop van niet-watergebonden gronden? Hoe staat het met de verkoop van watergebonden gronden? Het lid vernam dat uit de pers en meent dat juist dat niet de bedoeling was. Met het oog op die uitzondering heeft hij toch wel vragen bij de marktconforme valorisatie. Het zou gaan om een dossier in Laakdal, en heeft betrekking op Nike.

De beleidsbrief refereert aan het mobiliteitsbudget, dat volgens de minister terug te vinden zou zijn in een begrotingsartikel ter ondersteuning van het woon-werkverkeer. Het lid vindt er in de toelichting bij het artikel niets over terug. Er is een verhoging van 500.000 euro, maar verder is niets specifiek opgenomen over het mobiliteitsbudget. Toch zou er ook in 2014 een gerichte ondersteuning zijn.

De kostendekkingsgraad bij De Lijn zou in 2014 met een half percent stijgen. Er wordt verwezen naar de indexering en er is een hele vage opsomming die het onder meer heeft over efficiëntiewinsten en het besparen op werkingsmiddelen. Er zouden ook diverse inkomstenmaatregelen zijn, die het lid niet gespecificeerd terugvindt. Waarover gaat het?

De beleidsbrief vermeldt met betrekking tot fietsbeleid een website Mobiel Vlaanderen waarin alle projecten zijn opgenomen, ook de concrete projecten voor 2014. Ze zijn evenwel opgenomen in een overzicht van 2013-2015 en zijn dus niet te identificeren.

Het verbaast de heer Rzoska zeer dat in de beleidsbrief het begrip ‘fietsmanager’ geen plaats kreeg. Wat is daarmee gebeurd?

Het lid wil ook enige toelichting bij wat De Lijn ‘vraaggestuurd werken’ noemt. Een districtsburgemeester in Ekeren kan een tramlijn zomaar laten schrappen. Bij de busverbinding over de brug in Temse zijn heel wat vragen gerezen. Daar zijn er dan geen mogelijkheden. Het lid wil graag de criteria kennen die gehanteerd worden bij het vraaggestuurd werken.

Bij de tramverbinding naar Meise en de A12 zijn er ook heel wat opmerkingen. Welk prioritair traject wil de minister volgen? Het terugvaltraject wordt door een aantal bewoners en gemeenten gecontesteerd. Zowel voor Meise als Willebroek beweegt er wat, besluit het lid.

De *voorzitter* vraagt of dit hetzelfde dossier betreft als het ingediende verzoekschrift over het sneltramproject van De Lijn in Willebroek (*Verzoekschrift Vl. Parl. 2012-13, nr. 21*), hetgeen de minister bevestigt.

De heer *Marino Keulen* wijst erop dat het op het einde van een legislatuur, naast de bespreking van de begroting 2014, zin heeft om een globale balans op te maken en een aantal zaken kritisch onder de loep te nemen. Zo heeft de minister op het vlak van communicatie goed gepresteerd, en heeft ze qua herstel van de wegen een belangrijke inhaalbeweging gerealiseerd. Ook voor de fietspaden boekte ze vooruitgang. De minister heeft een aantal zaken zeker bijzonder goed aangepakt, erkent de heer Keulen. Tegelijk is er gefaald bij de grote mobiliteitsdossiers, die er echt toe doen en waaraan echt welvaart gekoppeld is: Oosterweel en de mobiliteitsknoop in Antwerpen, de noord-zuidverbinding in Limburg, een aantal missing links. De noordelijke ontsluiting van de luchthaven van Zaventem is in orde. De noord-zuidverbinding Kempen en de ring rond Gent zijn in uitvoering. Op de hoofdvakken is de minister derhalve niet geslaagd volgens de heer Keulen. Vlaanderen heeft zichzelf als regio een logistieke kernfunctie toegemeten, en moet het hebben van de bereikbaarheid. Brussel en Antwerpen staan echter met stip in de wereldtop genoteerd waar het fileleed betreft.

Met mobiliteit als een uitsluitend Vlaamse materie, is op vele vlakken een standstill tot stand gekomen doordat CD&V en N-VA wel vooruit willen, maar s.pa met een ander opinie zit. De meerderheidsfracties houden elkaar in een houdgreep, meent het lid.

Aan het dossier van De Lijn gaat ongeveer een miljard euro op, investeringen inbegrepen. De totale begroting van Vlaanderen bedraagt 28 miljard euro. Met de openbarevervoersmaatschappij bereikt men ongeveer 3 tot 4 percent reizigersverkeer, met een strak aanbod. Het lid hekelt het feit dat het gratis vervoer voor 65-plussers nog steeds bestaat, terwijl Brussel en Wallonië dat hebben afgeschaft. Dat heeft s.pa bereikt in de onderhandelingen voor het regeerakkoord. De afgevaardigd bestuurder, de heer Kesteloot, is aan handen en voeten gebonden qua aanwending van de middelen en ruimte voor verandering.

Ook voor de slimme kilometerheffing zijn er volgens de heer Keulen andere prospecties qua timing gemaakt, stelt hij. Ook Open Vld is voor het concept, mits er ook aan de alternatieven wordt gewerkt. Openbaar vervoer is niet altijd een geschikte oplossing voor woon-werkverkeer en de dienstverlening vanuit Limburg is nog afgebouwd door NMBS. Als mensen met een slimme kilometerheffing geconfronteerd worden, dan moet het openbaarvervoeraanbod mee evolueren.

Naast deze algemene politieke beschouwingen heeft de heer Keulen ook een aantal specifieke vragen. Waarom wacht de minister tot 2014 om de bedieningstijden van de kunstwerken op zondag te evalueren?

De maritieme trafiek in Antwerpen neemt gestaag toe. Hoe kan men die groei, die deels de welvaart in Vlaanderen bepaalt, bestendigen? Het lid wijst nogmaals op het verlies in die zin dat gecreëerd wordt door het feit dat dossiers als de Oosterweel blijven aanslepen.

Een verkeersbordendatabank aanleggen is één ding, maar de heer Keulen vraagt zich af of die wordt gebruikt om tot een rationalisatie van de verkeersborden in Vlaanderen te komen of wat gebeurt ermee? Hij wijst op de enorme hoeveelheid borden in Vlaanderen, ook op gewestwegen. Hoe evolueert dat aantal en zal de databank dienen om een gedegen analyse te maken van het wegennet? Het lid is ervan overtuigd dat te veel borden desinteresse opwekt en zo bestuurders relevante informatie doet missen.

Op de E17 Gent-Brugge waren er problemen met de verwerking van de pv's van de trajectcontrole. Men ging er uiteindelijk van uit dat louter de aanwezigheid van het instrument als afschrikking kon dienen. Die houding neemt men ook vaak aan voor wat flitspalen betreft. Open Vld is voor trajectcontrole. Hoe verloopt het overleg ter zake met parket en politie?

Is het uitblijven van het decreet Leerlingenvervoer te wijten aan de beslissing van de minister van Onderwijs om geen bijkomend onderzoek te laten voeren?

Met een doordachte mix en timing van alle campagnes streeft De Lijn naar een constante en voldoende mediadruk. Dat moet de maatschappij bovenaan de ladder plaatsen voor gepland vervoer. Uit de harde cijfers blijkt evenwel het tegendeel, met een marktaandeel van 3 tot 4 percent reizigersverkeer. Faalt het communicatiebeleid?

Wanneer mag een definitieve beslissing verwacht worden rond het tracé van de tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen?

Er wordt gewerkt aan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen als opvolger van het RSV. Eerste invalshoek is de ruimtelijke invalshoek om dan naar de diverse sectoren te evolueren. Het lijkt het lid aangewezen dat de minister waakt over de belangen inzake mobiliteit en openbare werken. De heer Keulen hecht veel belang aan groen en levenskwaliteit. Om het welvaartspeil op niveau te houden, moet evenwel ook aandacht gaan naar economische groei, onderstreept het lid. Dat impliceert ook extra capaciteit op de wegen, die niet alleen met spitsstroken in te vullen is. Ook de organisatie van het openbaar vervoer moet mee in die evolutie.

De commissie die zich boog over de versnelling van grote infrastructuurprojecten getuigde van grote eensgezindheid. Met de omgevingsvergunning en alle beslissingen ter zake komt men wel heel laat, op het einde van de legislatuur. Alles wordt vervolgens pas toepasbaar na de besluiten van de Vlaamse Regering en dus blijft ook de verkorting van de procedures voorlopig uit. Men had reeds veel verder moeten staan, besluit de heer Keulen. Desondanks hoopt dat er op korte termijn dan toch nog uitsluitel komt over de bedoelde decreten.

De heer *Steve D'Hulster* waardeert de vorm en wijze van opstellen van de beleidsbrief. 2014 komt geregeld terug als algemeen jaartal. Het lid vindt een meer exacte timing belangrijk, aangezien het einde van de legislatuur eraan komt. Komt het Shuttledecreet er bijvoorbeeld nog voor het einde van de legislatuur?

Het mobiliteitsbudget keert ook jaarlijks terug. Er is sprake van Vlaamse beleidsmaatregelen waartoe een aanzet wordt gegeven. Wat wordt daarmee precies bedoeld? Wat zou het resultaat moeten zijn? Is ook dat nog voor de lopende legislatuur gepland of niet?

Het fietsexamen vindt het lid een mooi initiatief dat zeer gegroeid is in de voorbije jaren. Naar aanleiding van een aantal zware ongevallen begin van het schooljaar kondigde de minister aan het concept meer structureel in te bouwen.

Ook qua verkeerseducatie gebeurt er heel wat en het aanbod evolueert al naar een meer structureel concept. Toch blijft de versnippering te groot, meent het lid. Hij ziet het rijbewijs op school – start-to-drive – en daarnaast het KWB-initiatief van begeleiding voor de vrije begeleider. Zou het niet beter zijn één en ander te bundelen?

Ook de Stichting Vlaamse Schoolsport wil jongeren sensibiliseren tot een veiliger fietsgedrag. Ook daar acht het lid een betere coördinatie tussen vele van dergelijke projecten raadzaam.

De doelgroep van het middelbaar onderwijs blijkt minder vatbaar voor de veiligheidsboodschap. Het lijkt de heer D'Hulster zinvol in te zetten op het zoeken naar de juiste manieren om in hun leefwereld door te dringen. Hij wijst daarbij op de game waarvan sprake in die zin, die ontwikkeld wordt door het Levenslijn Kinderfonds. Hoe moet hij

zich die game voorstellen? Wordt die verdeeld op cd-rom aan de scholen, online, of is er een smartphoneapplicatie?

Voor bestelwagens zou in spiegelafstelplaatsen voorzien worden. Hij wil graag weten of dat idee vanuit de administratie ontwikkeld is of van onderuit de sector? Hoe ziet men de organisatie daarvan? Het lid meent dat er vooral sprake is van het bijstellen van de bestaande afstelplaatsen. Hoe wil men de bestelwagengebruikers bereiken?

De formulering in de beleidsbrief rond vrachtroutenetwerken vindt het lid te vrijblijvend. Hij verwachtte een vrij sturende houding ten aanzien van de lokale overheden, maar het gaat vooral om bijstand, zo blijkt.

Er worden participatietrajecten duurzame mobiliteit uitgewerkt. Die zouden kortelings worden voorgesteld. Gemeenten en lokale overheden zouden daarvoor voldoende aandacht moeten hebben. Zal de Vlaamse overheid de informatie ter beschikking stellen zonder meer of wordt het actief gepromoot?

Heel positief vond het lid de oprichting van een fietsberaad, dat alle actoren ter zake samenbrengt. Het maakte ook deel uit van de resolutie 'Fiets' die het lid met collega's aanvoerde. Hij vindt het vreemd dat het fietsberaad onder de VVSG zou worden ondergebracht. Is het niet logischer die onder toezicht van de fietsmanager te plaatsen of bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde?

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* heeft zich door de lijvige beleidsbrief, die zij als een voortgangsrapport omschrijft, geworsteld. In het inleidende gedeelte leest ze dat het aandeel openbaar vervoer stabiel is gebleven. Welke initiatieven worden genomen, naast de aanleg van nieuwe tramlijnen, om het reizigersaantal te doen stijgen ?

In 2009 daalde de trafiek op de binnenwateren met maar liefst 5%. Het lid informeert hoe het staat met de klacht van de minister bij Europa over de marktverstoring in de binnenvaart.

Voorts wil het lid weten of het vervoer via pijpleidingen toeneemt. Ze vraagt ook naar de risico's en de veiligheidsvoorschriften in de omgeving van de pijpleidingstraten. Het verwondert haar immers dat er in de onmiddellijke omgeving van de pijpleidingstraat ten zuiden van Antwerpen een helikopterbasis mag komen.

Het dynamische verkeersmanagement zal uitgebreid worden tot alle parkings met tankstations. Mevrouw Van den Eynde vraagt daar wat meer verduidelijking over. Om de veiligheid te verhogen is de parking te Wetteren betalend gemaakt. Daarom parkeren sommige buitenlandse chauffeurs nu in de nabije kmo-zones, met heel wat overlast, vuil, prostitutie enzovoort tot gevolg. Hoe wil de minister dat aanpakken?

Zijn de proefprojecten met de slimme verkeerslichten op een vijftal kruispunten afgerond en wat zijn hierbij de bevindingen? In 2014 zou er in ieder geval een evaluatie van komen.

Wat het incidentmanagement betreft, worden de laatste FAST-contracten in 2014 afgesloten. Het lid hoopt in ieder geval dat het volledige Vlaamse grondgebied van de FAST-dienstverlening zal vallen.

Wat de verkeerseducatie voor senioren betreft, informeert het lid waarom de cursussen elektrisch fietsen voor senioren alleen worden aangeboden door OKRA, onderdeel van de katholieke zuil. Mogelijks zijn nog andere seniorenverenigingen geïnteresseerd.

Informatiesessies over de dode hoek voor senioren die de minister beloofde, zijn niet terug te vinden in de beleidsbrief. Hoe staat het daarmee?

Voorts wil ze weten of er al projecten met de vrachtwagensluis gestart zijn en zo ja, hoe het daarmee staat.

De spiegelfstelpplaatsen kennen niet overal evenveel succes. Ze suggereert het gebruik ervan op te nemen in het Truckveilig-charter. Het lijkt haar nu immers een te vrijblijvend karakter te hebben. Mogelijks is het probleem misschien kleiner dan gedacht. Om dat te kunnen beoordelen vraagt ze hoeveel ongevallen volgens de laatste cijfers te wijten zijn aan de dode hoek.

Het voorstel van decreet ter invoering van een Vlaams ongevallenregistratie- en ongevallen-analysesysteem werd afgewezen door de meerderheid en vervangen door een resolutie. Hoe ver staat het met de uitvoering daarvan? Er was daarbij immers een timing vooropgesteld om over deze gegevens te beschikken en het beleid er op af te stellen.

Wat een veilig openbaarvervoersaanbod betreft, informeert ze naar de evaluatie van het ecodrivesysteem van De Lijn. Daalde het brandstofgebruik daardoor? Er werd ook een opleiding voorzien voor chauffeurs die in contact staan met klanten met een beperking. Mevrouw Van den Eynde heeft de indruk dat dit altijd even vlot verloopt. Is het niet beter de mening van de belangengroepen te vragen over de manier waarop De Lijn omgaat met mensen die minder mobiel zijn?

Wat de Vlaamse spoorstrategie betreft, is het voor Vlaams Belang duidelijk dat de 40/60-sleutel niet wordt gerespecteerd. Er is blijkbaar ook geen sprake meer van een co-pernicaanse omwenteling. Wat is de evolutie sinds de laatste parlementaire interpellatie?

Wat het project lange zware voertuigen betreft, vraagt het lid of er al duidelijkheid is over het tracé.

Zal het vrachtroutenetwerk nog deze regeerperiode van start gaan?

Wat de impact van het vervoer op mens en milieu betreft stelt het lid vast dat nog steeds veel geluidsschermen worden ingeplant. Ze vraagt de minister daarbij te bevestigen dat de geluidsschermen aan de Oude Vaartstraat in Ranst nog dit jaar geplaatst worden. Die zijn volledig ten laste van de Vlaamse overheid die haar verantwoordelijkheid niet mag ontlopen, aldus het lid.

Dat bij de uitbreiding van het openbaarvervoersnet de keuze gevallen is op de doortrekking van de tramlijn tot in Kontich, begrijpt mevrouw Van den Eynde niet. De minister zegt dan wel bij de beslissing rekening gehouden te hebben met het bestaande openbaar vervoer, maar in Kontich zijn er treinverbindingen naar onder andere Antwerpen en Brussel. Voor haar is de tramlijn een verloren uitgave.

Het lid vraagt opheldering over de zogenaamde rekenfout, zodat ze geen aanleiding meer kan zijn voor stakingen of andere hinder voor de reiziger.

Tot slot wijst ze de minister op een hiaat in de beleidsbrief: de ligplaatsen voor woonboten. Die groep bewoners wordt stiefmoederlijk behandeld deze beleidsperiode, aldus mevrouw Van den Eynde. Ze leest enkel iets over de aanleg van jachthavens.

De heer *Dirk de Kort* dankt de minister voor haar uitgebreide beleidsbrief en de toelichting ervan die een antwoord biedt op heel wat van de net gestelde vragen. Bovendien

kwamen heel wat onderwerpen al uitvoering aan bod of zullen ze nog besproken worden in nieuwe voortgangsrapportages. Voorzitter en minister dankt hij dan weer voor de vlotte samenwerking in deze commissie.

Aangezien de regeerperiode ten einde loopt, is het moment voor reflectie gekomen: op wat gerealiseerd is en op wat komen gaat. Het lid somt enkele verwezenlijkingen op. Gemiddeld honderd miljoen per jaar voor de vernieuwing en nieuwe aanleg van fietspaden. Tegen het einde van de legislatuur zijn zo'n 1750 kilometer fietspaden aangepakt. Er werd 7 kilometer nieuwe tramlijn aangelegd in Antwerpen en nog eens 17 kilometer is gepland. Ook in Limburg, Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen liggen er tramprojecten op tafel. Dit jaar werd opnieuw 170 kilometer autosnelweg aangepakt en het doorgedreven onderhoud van de snelwegen resulteert in een betere kwaliteit ervan. De eerste missing links zijn in uitvoering via publiek private samenwerking. Gedacht wordt daarbij aan de noordelijke ontsluiting van Zaventem, de R4-zuid in Gent, de noord-zuidverbinding in de Kempen en de A11 Knokke-Zeebrugge die in volle voorbereiding is. Ook zijn er de investeringen in het dynamische verkeersmanagement voor een bedrag van 25 miljoen euro. Twee spitstroken zijn in gebruik en twee nieuwe worden gepland. Er zijn vier stroken met trajectcontrole in gebruik. Het cameranetwerk op de Vlaamse hoofdwegen wordt uitgebreid met verkeers- en ANPR-camera's en aldus werd ook verder ingezet op innovatie. In de haven van Antwerpen wordt nu ook de grootste sluis ter wereld gebouwd, de Deurgancksluis die zal zorgen voor een betere toegang van de Waaslandhaven. Een nieuwe zeesluis voor de haven van Gent wordt gepland. De ring rond Brussel wordt heringericht met een scheiding van doorgaand en plaatselijk verkeer om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren. Het verheugt CD&V dat de minister blijft investeren in infrastructuur. Basisinfrastructuur is een kerntaak van de overheid en het blijft een zware uitdaging om het tempo van de verbeteringen aan te houden. Naast investeren in betere en duurzame infrastructuur, investeert de minister ook in een gedegen visie op mobiliteit. Het ontwerp van nieuw mobiliteitsplan zet de bakens voor een mobiliteitsplan op middellange (2030) en lange termijn (2050). De minister gaat voor een duurzaam beleid, met ambitieuze doelstellingen, waarover vooraf elke Vlaming in een openbaar onderzoek zijn zeg zal kunnen doen. Het is goed dat de minister blijft investeren in zowel de verbetering van de mobiliteitsinfrastructuur als in een gedegen visie hoe de mobiliteit in Vlaanderen op korte en middellange termijn er dient uit te zien. Tot slot vraagt de heer de Kort de minister dan ook een overzicht van de afdeling Wegen van de geplande investeringen.

Mevrouw *Griet Smaers* zegt dat haar fractie terecht trots is, de minister kan een mooi palmares voorleggen. Op het einde van de regeerperiode past het een balans op te maken.

Wat de begroting betreft, heeft de Vlaamse Regering de voorbije jaren ingezet op de afbouw van het ambtenarenapparaat. Het aanvankelijk doel van 6% is dit jaar opgedreven naar 6,5%. Hoe is die operatie verlopen in het Departement MOW en hoe ziet de minister de evolutie volgend jaar?

Inzake het onderdeel 'kwalitatieve dienstverlening voor een vlot en veilig verkeer op het transportnet' wijst mevrouw Smaers op de grote investeringen in het dynamisch verkeersmanagement met slimmere wegen tot gevolg en informeert wanneer het systeem gebiedsdekkend zal zijn.

Voorst vraagt ze hoe lang lokale overheden nog gestandaardiseerde ANPR-apparatuur kunnen bestellen.

Het verheugt haar dat er in 2014 stappen gezet worden naar een Shuttledecreet, maar hoe staat het met de inzet van taxi en shuttlediensten als openbaar vervoer, bijvoorbeeld voor het voorzien in een nachtaanbod of een aanbod voor afgelegen bedrijven?

Wat zijn de ervaringen met de logistieke consultants tot nog toe? Heeft hun inbreng al geleid tot meer multimodaal goederenvervoer?

In de beleidsbrief staat niet of de rondetafelconferentie telewerk nog zal plaatsvinden of welke stappen er desbetreffend nog gezet zijn.

Over het mobiliteitsbudget heeft CD&V recent een interessante studiedag georganiseerd. Ondertussen is in de Kamer ter zake ook een wetsvoorstel ingediend tot aanpassing van fiscale en sociale zekerheidswetgeving. Als ondersteuning vanuit de Vlaamse overheid zou nog een applicatie worden ontwikkeld om het mobiliteitsbudget nog meer in de markt te zetten. Het lid stelt dat dit zeer positief is onthaald.

Tot slot vraagt ze de minister meer uitleg over de uitvoering van de resolutie over verkeersongevallenregistratie en -analyse.

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt waarom 14 miljoen euro vervroegde aflossing van investeringsleningen van De Lijn niet in de uitgavenzijde van de begroting terug te vinden is.

Voorts informeert ze wanneer de tarieven van De Lijn geïndexeerd worden. Bij de verdere middelen van ontvangstenverhoging staat die indexering nogmaals vermeld, allicht een vergissing, aldus het lid. De Lijn zal ook haar inkomsten verhogen door meer controles op zwartrijden, bijkomende reclame-inkomsten en andere diverse opbrengsten. Wat zijn die diverse opbrengsten? Welk vastgoed zal De Lijn verkopen en hoe groot schat de maatschappij de opbrengsten daarvan? Kan hier een overzicht van gegeven worden?

In het voorjaar van 2014 worden de resultaten van een wetenschappelijk onderzoek over een nieuw concept van leerlingenvervoer verwacht, zo bleek op een kinderrechtenlunch van het KRC. De Kinderrechtencommissaris vraagt in afwachting na te gaan hoe de communicatie en afspraken tussen begeleiders, school en ouders beter kunnen.

Wat de gebiedsgerichte evaluatie van De Lijn betreft, vraagt CD&V een goede opvolging van de aanpassing aan de netten. Zal er alleen rekening gehouden worden met de reizigerscijfers of ook met de opmerkingen van gemeenten? Voorts suggereert ze een bijzondere aandacht voor grensoverschrijdend openbaar vervoer, zowel met de ander gewesten als het buitenland. Nu moeten bijvoorbeeld senioren – zeer tot hun ongenoegen – op sommige lijnen in Vlaams-Brabant, die bediend worden door de TEC, betalen. Dat druist in tegen de gelijke behandeling op Vlaams grondgebied. Allicht is het beter alle senioren toch te laten betalen voor openbaar vervoer. Ze voelt zich bij deze suggestie gesterkt door het Innestocongres van CD&V.

CD&V is blij over de stand van ReTiBo, een essentieel project.

Daarnaast suggereert mevrouw Brouwers in steden dubbeldekkers in te zetten om de capaciteit van het openbaar vervoer op te drijven. Op sommige trajecten, waar trams moeilijk zijn, zijn de dubbelgelede bussen, die bijna even lang zijn als een tram, mogelijk.

Ze vermoedt dat de nieuwe trams van het masterplan Groen Vervoer niet vanaf midden 2013, zoals in de beleidsbrief staat, maar vanaf midden 2014 in dienst zullen worden genomen. Wat de nieuwe tramlijnen betreft, wacht dit lid gewoon op de beslissing van de Vlaamse Regering in het besef dat het weinig zin heeft er nu al vragen over te stellen. Ze gaat ervan uit dat de regering in de mate van het mogelijke rekening zal houden met gegronde bezwaren, maar een goed openbaar vervoer naar Brussel, dat aansluit op het tramnetwerk van de MIVB, is volgens haar onontbeerlijk.

Heeft de minister al vooruitgang geboekt in haar pogingen trams toegankelijk te maken voor scootmobielen?

De aanpak van de stationsomgevingen wordt afgestemd op het investeringsprogramma van de NMBS-groep, waardoor er vertragingen zijn ten opzichte van de masterplannen, met volgens de beleidsbrief ‘zeer’ nadelige gevolgen voor het wacht- en overstapcomfort van de reizigers. Hoe lang zullen die vertragingen precies aanslepen?

Het toegankelijk maken van haltes is niet alleen een taak van De Lijn, ook gemeenten en anderen hebben een inbreng. Het lid vraagt welke investeringen er in het komende jaar gepland zijn. De minister wil nog een conceptnota en een ontwerp van decreet over het mindermobielenvervoer. Een ontwerp is allicht niet meer haalbaar voor de verkiezingen, maar het lid informeert wanneer de conceptnota er zal zijn.

De subsidies voor ‘Diensten voor Aangepast Vervoer’ worden volgens het besluit uitgekeerd op basis van de gereden kilometers, zoals berekend met een routeplanner via de snelste route. Ook de gebruiker betaalt dat aantal kilometers, hoewel de snelste route soms vele kilometers langer is dan de kortste route. Het lid vraagt om een flexibelere interpretatie van die regelgeving.

Wat het vervoer van afval over de binnenwateren betreft, stelt de beleidsbrief enkel dat met de intercommunales uit Vlaams-Brabant intensief wordt samengewerkt om het vervoer van afval via de binnenvaart haalbaar te maken. Het lid wil weten wanneer er zal worden vervoerd. Naar verluidt zijn er problemen met de kostprijs.

Voorts informeert ze of er volgend jaar werk gemaakt wordt van het project Leuven-Noord, een verbinding onder de E314, voornamelijk voor fietsen maar deels ook voor auto's. De beleidsbrief rept er met geen woord over terwijl de minder belangrijke fietsverbinding van de Boudewijnlaan er wel in staat.

Tot slot feliciteert mevrouw Brouwers de minister met de spits- en weefstroken van Brussel naar Leuven. Die zorgen ervoor dat het verkeer veel sneller verloopt. Dat de gevaarlijke spoorvorming in de scherpe bocht die de E40 op de E314 aansluit, niet op hetzelfde moment aangepakt is, verwondert het lid. Zal dat alsnog gebeuren?

Mevrouw *Caroline Bastiaens* is blij in de beleidsbrief te lezen dat in 2014 de ontwerp-opdracht voor het havencoördinatiecentrum, het Antwerps Coördinatie Centrum, zal starten.

Voorts vraagt ze wat de onderhandelingen met de federale overheid over de Vlaamse Spoorstrategie tot nog toe opleverden. Is er een volgorde bepaald tussen de 51 projecten van de spoorstrategie? Liggen er MKBA's aan de grondslag van sommige van die projecten? Het jaaroverzicht van de Vlaamse havens, ‘De Vlaamse havens, feiten statistieken en indicatoren voor 2012’, bevat eveneens een hoofdstuk over het spoor. In 2012 daalde deze trafiek, in 2013 daalden de investeringen van de NMBS. Of er een verband is, is het lid niet duidelijk. Het valt haar wel op dat meer dan 70% van het goederentransport van de NMBS in, van en naar de Vlaamse havens loopt. Is er al wat meer informatie over het verspreid en het gecombineerd vervoer? En over de stopzetting van de subsidies ter zake?

Mevrouw *Els Kindt* verwijst naar de 2de editie op 26 november 2013 van het congres te Oostende over ‘Superstormen. En hoe ons te beschermen’. Ze wil weten wanneer het masterplan Kustveiligheid er zal zijn en vraagt meer informatie over het overleg over het energie-eiland.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, is verbolgen over wat sommige EVA's als toelichting durven in te dienen (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 13/2-M). Niet alleen staat er elk jaar

hetzelfde in, ze zijn ook weinig leesbaar. Zo heeft bijvoorbeeld nv De Scheepvaart of Waterwegen en Zeekanaal NV het enkel over prestatie-indicatoren maar niet over de resultaten. Eigenlijk is het gewoon een kopie van het bedrijfsplan. De voorzitter verwacht dat de minister in haar repliek enkel zal zeggen dat de resultaten in de beleidsbrief te vinden zijn.

Wat de leesbaarheid van de stukken betreft, vindt de voorzitter dat deze kunnen verbeterd worden door niet enkel de artikelnummers te vermelden maar ook een afkortingenlijst toe te voegen, en dit niet enkel in de uitgavenbegroting (*Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 15/1).

De heer Peumans maakt zich verder ernstige zorgen of de beschikbaarheidsvergoedingen de investeringsruimte van de volgende minister van Openbare Werken niet zullen beperken. Alleen al voor de projecten in het halfjaarlijkse overzicht van de minister-president (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 52/1) dient 700 miljoen euro beschikbaarheidsvergoedingen betaald te worden. En dan staan er nog een hele reeks pps-projecten op stapel, bijvoorbeeld de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht waarvoor jaarlijks 25 miljoen verschuldigd is. Hij vraagt een volledig overzicht: de lopende, de goedgekeurde en de goed te keuren pps-projecten, hun kostprijs en beschikbaarheidsvergoedingen.

Hij wil daarnaast een stand van zaken over de co- en de prefinanciering van de spoorwegen. Hem interesseert onder meer in welke mate Vlaanderen de tweede spoorontsluiting zal financieren.

Wat de herstelling van de fietspaden betreft, laakt hij voorts de slechte staat van het fietspad nabij afrit 32 van de E314, iets wat hij al verschillende keren tevergeefs aankaartte bij de administratie, en dit na een dodelijk ongeval daar.

Ook de heer *Egbert Lachaert* maakt zich zorgen over de betaalbaarheid van bepaalde projecten. Een klassieke lening is afbetaald op zes tot zeven jaar, een DBFM kan tot dertig jaar aanslepen. Meer specifiek wil hij weten of de financieringsformule van de Gentse zeesluis al vastligt of daar reeds nieuws over is.

Tot slot informeert hij of de minister plannen heeft om autodelen voor personen met een beperking financieel te steunen.

III. BESPREKING

1. Begroting

1.1. *EVA's – opsomming van indicatoren zonder concrete cijfers*

Wat de vraag van de voorzitter betreft over de prestatie-indicatoren bij de EVA's, wijst de *minister* erop dat de beleidsbrief inderdaad cijfermateriaal bevat onder de hoofdingen 'Realisaties 2013' en 'Te realiseren in 2014' en dat er ook bijzonder veel cijfers zitten in de fysieke programma's.

Wat de prestatie-indicatoren in de begroting betreft, gaat het over een overname van indicatoren uit het ontwerp van ondernemingsplan van datzelfde jaar. Over die indicatoren wordt ook gerapporteerd in het jaarrapport in het kader van de uitvoering van de beheersovereenkomst.

1.2. *Leesbaarheid van de begrotingsdocumenten*

De minister benadrukt dat er de voorbije jaren veel is veranderd in de structuur en de opmaak van de artikelen. In het begin van de legislatuur heeft zij een schema vastgelegd voor een beleidsnota. Elke beleidsbrief sluit aan op die nota. Het is voor haar cruciaal dat in de

volgende legislatuur die twee op elkaar worden afgestemd. Als de beleidsnota die voor vijf jaar wordt opgemaakt, de structuur volgt van de begrotingsafspraken, dan bevordert dat de helderheid en leesbaarheid voor iedereen. Dat kan men aan het begin van de legislatuur echter niet weten, aldus de minister.

1.3. De Lijn – aflossing van leningen – waar te vinden aan de uitgavenzijde

Wat de vraag van mevrouw Brouwers betreft over de aflossing van leningen voor 14 miljoen euro van De Lijn, wijst de minister erop dat de uitgave gebeurt in 2013 op de ESR-code 9110 'Aflossen leningen' ten overstaan van het ESR-saldo. In 2014 wordt dat ESR-saldo opnieuw aangezuiverd met een bijkomende dotatie.

1.4. De Lijn – is er een rekenfout gemaakt voor het personeelsbudget?

Wat het personeelsbudget en de cao-enveloppe betreft, verwijst minister Crevits naar begrotingsstuk nummer 21 (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 21/1), waarin de meerjarenraming van de Vlaamse begroting voor 2013-2018 staat. Dat begrotingsstuk is in het Vlaams Parlement ingediend op 16 november 2012. Op bladzijde 20 staat letterlijk dat voor het afsluiten van een nieuwe cao bij De Lijn in het begrotingsjaar 2014 in een recurrente opstap van 7,2 miljoen wordt voorzien. Bij de start van de cao-onderhandelingen 2013-2014 hebben de vakbonden naar dit stuk verwezen om dat bedrag te claimen. Het management van De Lijn wees erop dat de daadwerkelijke recurrente toekenning van die enveloppe een randvoorwaarde is voor de uitvoering van de cao 2013-2014. Dat staat in het verslag van het paritair comité van 20 en 26 juni 2013. In de meerjarenraming zegt men dat het gaat over de opstap voor 2014, terwijl het eigenlijk om de enveloppe gaat voor 2014 én 2013.

Op het technische bilaterale overleg voor de begrotingsopmaak is gesteld dat het bedrag moest worden herbekeken, want een gedeelte ervan is al in 2013 gebruikt. Het uiteindelijke bedrag is dus 7,2 miljoen euro min 1,285 miljoen euro, of iets minder dan 6 miljoen euro. De vakbonden hebben daarop een stakingsaanzegging ingediend. Inmiddels hebben de vakbonden en de directie van De Lijn wel een akkoord bereikt, en dat wordt vandaag voorgelegd aan de raad van bestuur van De Lijn. Het probleem zou dus zijn opgelost.

De heer *Jan Peumans* merkt daarbij op dat op bladzijde 24 van de toelichting bij de begroting 2014 (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 13/2-M) een bedrag van 5,915 miljoen euro staat ingeschreven, voor personeelskosten ten gevolge van de afgesloten cao. Hij merkt ook op dat het niet verantwoord is dat de vakbonden een stakingsaanzegging hadden ingediend om opheldering te verkrijgen. Hij stelt dat hij niet tegen de vakbonden is, maar hij is van mening dat er een signaal moet worden gegeven dat die reactie buiten alle proportie is.

De heer *Björn Rzoska* stelt dat de uitleg van de minister erg plausibel is, maar merkt op dat het toch allemaal erg onduidelijk was.

Mevrouw *Lies Jans* merkt op dat het om een misverstand ging, en dat dit misverstand aan de basis van de stakingsaanzegging lag. Ook zij is van oordeel dat die reactie erg verregaand was, gezien de mogelijke gevolgen van een staking. In de krant stond dat het om een rekenfout ging.

De *minister* zegt dat ze publiek geen enkele uitspraak heeft gedaan over dit dossier want dat was ook niet nodig. Omdat de commissie het haar vraagt, heeft ze uitleg proberen te geven over hoe het zover is kunnen komen. Op de raad van bestuur zal worden bekeken of het akkoord wordt bekrachtigd.

1.5. Prognose beschikbaarheidsvergoedingen

De *minister* geeft een overzicht van de prognoses met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoedingen mee als bijlage bij het verslag. Volgens haar zijn alle projecten daarin opge-

somd, zowel die van Via-Invest als van De Lijn. Voor een aantal pps-projecten is nog geen overeenkomst afgesloten. Daar gaat het natuurlijk over ramingen, waarbij rekening wordt gehouden met de totale investeringscomponent plus de onderhoudscomponent. Voor de details kan worden verwezen naar de rapportering Alternatieve financiering, die vrijdag 22 november door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd en aan het parlement wordt bezorgd (*Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 52/1). De informatie over de pps-projecten wordt jaarlijks bezorgd.

Ook de heer *Egbert Lachaert* vraagt om een overzicht te krijgen van het aantal projecten dat in die DBFM is gefinancierd.

Watergebonden gronden van nv De Scheepvaart

Op de vraag van de heer Rzoska over de watergebonden gronden van De Scheepvaart antwoordt de *minister* dat De Scheepvaart in 2012 elf concessies heeft verleend, voor een totale oppervlakte van 18,4 hectare. In 2013 werden zeven concessies afgesloten, voor een totale oppervlakte van 16 hectare. In 2012 is 3,4 hectare niet-watergebonden grond verkocht. Voor 2013 gaat het tot nu toe om 90 hectare, met die nuance dat 86,6 hectare de antitankgracht is die werd overgedragen aan de VMM. Dat staat dus buiten de discussie, stelt de minister. Bij de verkoop van gronden hanteert De Scheepvaart altijd het principe van de marktconforme evaluatie.

Er is inderdaad sprake van een dossier waarbij grond zou worden verkocht voor niet-watergebonden activiteiten. Dat is een belangrijk dossier voor Vlaanderen. Het gaat over het dossier van Nike in Laakdal. Die onderhandelde prijs geeft natuurlijk ook extra zuurstof aan de Vlaamse economie. Aan de verkoop zijn voorwaarden qua tewerkstelling gekoppeld. Op een bepaald ogenblik moeten die ook worden vervuld. Er wordt verwacht dat de uitbreiding tegen 2020 gepaard zal gaan met een bijkomende tewerkstelling van ongeveer 500 nieuw op te leiden voltijdsequivalenten, en ook met een bijkomende trafiek van 15.000 TEU per jaar via de binnenvaart. Met nv De Scheepvaart wordt momenteel ook over een compromis onderhandeld. Veel meer kan de minister daar vandaag nog niet over zeggen. Ze heeft vernomen dat leden ontwerpovereenkomsten hebben opgevraagd. Als dat kan, dan zal het parlement die uiteraard krijgen.

1.6. Opmerkingen van het Rekenhof

De opmerkingen van het Rekenhof werden, aldus de minister, beantwoord in het amendement van de regering op de begroting. Dit amendement is als parlementair stuk beschikbaar.

2. Beleidsbrief

2.1. Omgevingsanalyse

Ten aanzien van de heer Keulen, die een opmerking had over de aandacht voor mobiliteit in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, stelt minister *Crevits* dat de inhoudelijke basis voor het witboek van dat beleidsplan wordt uitgewerkt in coproductie met het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Vier werkgroepen vormen de centrale spil in dat proces. Er is ook een zeer belangrijke inbreng van het Departement Mobiliteit. Minister *Crevits* stelt dat er wat vertraging zit op het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het is op dit ogenblik in openbaar onderzoek. De timing van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is afgestemd op het Beleidsplan Ruimte en op het Beleidsplan Klimaat. Zo kunnen die documenten in dezelfde periode aan bod komen. De opmerking van de heer Keulen is terecht, aldus minister *Crevits*, maar er is over gewaakt om dit voldoende af te dekken.

Wat het aardoliepijpleidingennetwerk betreft stelt de minister dat dit sinds de jaren 90 ongeveer 294 kilometer bedraagt. Via die leidingen wordt jaarlijks een vervoer van ongeveer

1,5 miljard tonkilometer gerealiseerd. In de beleidsbrief wordt gesproken over de Rotterdam-Antwerpenpijpleiding. Via die pijpleiding is in 2012 bijna 30 miljoen ton vervoerd, een stijging van 12,7 procent ten opzichte van 2011. Dit benadert de maximale capaciteit van 30 miljoen ton. Met betrekking tot de veiligheid rijzen er niet zoveel problemen in vergelijking met andere modi. De storingsgevoeligheid van de netwerken is laag. Ongevallen met pijpleidingen worden meestal veroorzaakt door schade bij werken door derden in de nabijheid van de leiding. Daarom is er het Federaal KLIM en het KLIP op Vlaams niveau. Via die toepassingen worden er plannen aangevraagd en worden werken in de nabijheid van kabels en pijpleidingen aangemeld. Bovendien zijn bij de vergunningverlening ook de nodige veiligheidsmechanismen ingebouwd.

2.2. Een kwalitatieve dienstverlening voor een vlot en veilig verkeer op het transportnet

2.2.1. Vlot en veilig verkeer

Dynamisch verkeersmanagement

Effecten op het terrein

Wat het dynamisch verkeersmanagement en de effecten ervan op het terrein betreft, stelt de minister dat de meest uitgesproken en meetbare effecten zich voordoen bij de spitsstroken. De effecten van de spitsstrook op de E313 tussen Antwerpen-Oost en Ranst zijn geëvalueerd. Er is een rapport beschikbaar op de website van het Verkeerscentrum Vlaanderen. Globaal genomen kan men stellen dat de spitsstrook het verkeer op de E313 heeft doen toenemen bovenop de autonome groei en dit door een terugkeer van het verkeer vanuit het onderliggende wegennet.

In het verleden heeft men ook gemerkt dat de aangepaste snelheid via dynamisch verkeersmanagement ter hoogte van de Kennedytunnel een gunstig effect heeft op de impact van ongevallen en de noodzakelijke afhandelingstijd ervan. Dat is positief voor de verkeersveiligheid en de doorstroming, stelt minister Crevits.

Op dit ogenblik loopt er bij het Steunpunt Verkeersveiligheid een onderzoek naar het effect van rijstrooksignalisatie op de verkeersveiligheid. In dat onderzoek wordt volgend jaar rond twee cases gewerkt. Een eerste case behandelt dynamische rijstrooksignalisatie en het effect op de gereden snelheid. Daarbij wordt nagegaan in welke mate bestuurders de maximumsnelheden die afgebeeld staan op de dynamische rijstrooksignalisatie ook effectief volgen. Een tweede case onderzoekt het gebruik van ‘speed drops’ als voorspeller van ongevallen. Speed drops zijn plotse dalingen in de gereden snelheid en zij kunnen een belangrijke voorspeller zijn voor het ontstaan van ongevallen.

Dynamisch verkeersmanagement voor parkings langs snelwegen

Wat de vraag naar de uitbreiding van het dynamisch verkeersmanagement naar parkings langs snelwegen betreft stelt de minister dat het basismetnet ‘Meten in Vlaanderen’ zo goed als voltooid is. Het omvat detectieapparatuur op elke rijstrook van alle knooppunten en complexen. Elk knooppunt en elk complex op de Vlaamse snelwegen is uitgerust met meetlussen waardoor men weet waar hoeveel verkeer is en hoeveel verkeer erbij komt of de snelweg verlaat, zo verklaart minister Crevits. Aangezien er ter hoogte van de parkings ook verkeer op en van de snelweg rijdt, wil men dat ook meten. Zo kan men eveneens het gebruik van deze parkings in kaart brengen. In de aansluitende fase, gestart in 2013 en verder te realiseren in 2014, worden bovenop het basismetnet dan ook op een gelijkaardige wijze parkings met nevenbedrijven aangepakt. Dat wil zeggen dat op elke parking er detectieapparatuur op basis van lussen wordt geïnstalleerd op de uitrit van de snelweg

naar de parking, alsook op de oprit van de parking naar de snelweg en op de rijstroken tussen uitrit en oprit.

Gebiedsdekkend dynamisch verkeersmanagement

Op de vraag van mevrouw Smaers over wat nu precies wordt bedoeld met het gebiedsdekkend systeem, antwoordt de minister het volgende. Dynamisch verkeersmanagement op het hoofdwegennet in Vlaanderen is op dit ogenblik volgens de bestaande nota van het Verkeerscentrum opgedeeld in drie niveaus: netwerkmanagement, basiswegvakmanagement en wegvakmanagement.

Onder netwerkmanagement wordt verstaan dat je de weggebruiker informeert of waarschuwt over de verkeerssituatie stroomafwaarts op zijn route. Zo kan men er met behulp van de adviezen voor zorgen dat hij een juiste routekeuze kan maken. Het informeren en waarschuwen van de weggebruiker op netwerkniveau gebeurt doorgaans door middel van tekstuele boodschappen op grote panelen die opgesteld zijn op de knooppunten van het hoofdwegennet. De voorbije jaren is ook hard gewerkt aan dit deel van het plan. De minister denkt vandaag te kunnen stellen dat er nog een drietal borden moeten worden geplaatst. Dat is gepland voor volgend jaar. Het DVM-plan is dus volledig gerealiseerd wat dat netwerkmanagement op de hoofdwegen betreft. De volgende niveaus zijn het verdichten en het verfijnen.

Onder basiswegvakmanagement verstaat men alle signalisatie op de onderscheiden rijstroken. Dat wordt in eerste instantie gedaan op de ruit Gent-Antwerpen-Lummen-Brussel en op de congestiegevoelige snelwegen daarnaartoe. Daar plaatst men een veel fijnmaziger net van dynamische borden, waarbij men de weggebruiker kan waarschuwen voor incidenten, files en dergelijke. Er kunnen ook calamiteitenroutes of andere informatie op het onderliggend wegennet geafficheerd worden. Die uitbouw wordt gefaseerd per snelweg uitgevoerd.

Wegvakmanagement betreft de uitrusting van het volledige hoofdwegennet en de verdichting daarvan in de grootstedelijke ringwegen en de interstedelijke verbindingen. Concreet komt dit neer op de installatie van rijstrooksignalisatiesystemen. Voor de internationale vrachtverbinding is dat eerder een verdichting van dynamische wegkantborden. De uitbouw moet nu gefaseerd per snelweg en per wegvak worden uitgevoerd. Dat zal nog enkele jaren duren. De basisuitrusting is er op alle snelwegen.

In een tweede fase gaat men rijstrooksignalisatie plaatsen op de drukste as van Vlaanderen, in een derde fase volgen alle stedelijke verbindingen. Het is niet de bedoeling om alle snelwegen in Vlaanderen uit te rusten met rijstrooksignalisatie, maar wel alle grootstedelijke omgevingen, dus niet alleen de Vlaamse Ruit in de derde fase maar ook de stedelijke zones daarbuiten.

Hoe lang kunnen lokale overheden inschrijven op het ANPR-netwerk?

De ‘opdrachtcentrale vast ANPR-netwerk’ is een meerjarig contract, met een maximale uitvoeringstermijn van vier jaar. De investeringen konden worden aangevat op 20 december 2012. Het contract loopt tot 19 december 2016. Tot die datum kunnen lokale zones of overheden bestellingen plaatsen.

Bijkomende sensibilisering rond correcte toepassing spitsstrook

De minister antwoordt op de vraag over bijkomende sensibilisering rond het goed toepassen van de spitsstroken dat het de bedoeling is om in 2014 een grote communicatiecampagne op te zetten rond het gebruik van spitsstroken en de bijzondere overrijdbare beddingen.

Er is een filmpje van het Agentschap Wegen en Verkeer beschikbaar, dat op Twitter en Facebook door heel wat mensen wordt gedeeld, over hoe je spitsstroken moet gebruiken. Er zijn wel nog veel vragen bij het systeem. Het is de bedoeling dat het ingeburgerd raakt. Hoe meer spitsstroken er komen, hoe evidentier het gebruik ervan in Vlaanderen wordt.

Incident management

FAST-personenwagens is op dit ogenblik actief in het zuiden van West-Vlaanderen, in een deel van Antwerpen, waaronder de ring van Antwerpen en de directe aansluitingen, en ook in Limburg. De andere percelen konden na de zoveelste aanbesteding opnieuw niet worden gegund. De ontbrekende percelen werden opnieuw aanbesteed en het onderzoek van de inschrijvingen is lopende.

Voor FAST-vrachtwagens is er op dit ogenblik geen enkel contract actief omdat bij de vorige reeks overheidsopdrachten geen enkele inschrijving goed kon worden bevonden vanwege de abnormaal hoge prijzen. Bij de evaluatie van FAST enkele jaren geleden was de zwaarste kritiek de prijs die moest worden betaald. Er werden reeds een paar keer nieuwe contracten in de markt gezet, maar het ging telkens om abnormaal hoge prijzen. Als men de afhandeltijden op een andere manier kan laten respecteren, zonder FAST, kan men daar niet zomaar in stappen. De bedoeling blijft dat het AWV voor die contracten opnieuw een aanbestedingsprocedure kan opstarten. Het AWV is op dit ogenblik samen met de federale wegpolitie in overleg met de sector om maximale tarieven vast te leggen. Zware ongevallen op snelwegen vereisen vaak heel gespecialiseerd materiaal. In sommige gevallen zijn er niet zoveel aanbieders mogelijk, maar men kan zich geen contracten met exorbitante prijzen permitteren.

Vervoersmanagement

Pendelfonds

Minister Crevits stelt dat de evaluatie van het Pendelfonds uitgebreid werd besproken in de commissie van 24 oktober 2013 (*Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2259/1). Zij heeft tot op heden nog steeds geen advies ontvangen. Ze zal de werkgeversorganisaties een afzonderlijke brief sturen met de vraag om binnen de schoot van de begeleidingscommissie zo snel mogelijk een advies uit te brengen.

Shuttledecreet

In 2013 is er voor Max Mobiel en de havenbus een subsidie uitgetrokken voor maximaal 50 procent van de vervoerskosten. In afwachting van het Shuttledecreet zal in 2014 eenzelfde bedrag worden uitgetrokken voor die projecten. Daarnaast is er de vraag van de Maatschappij Linkerscheldeover om in 2014 de subsidiëring van haar shuttlebus voort te zetten. Eind 2013 is dat Pendelfondsdossier namelijk afgelopen. Om dat project te kunnen voortzetten, heeft minister Crevits 500.000 euro extra begroot.

Minister Crevits onderstreept dat de doelstelling van het Shuttledecreet erin bestaat de duurzame bereikbaarheid van moeilijk te bereiken tewerkstellingsplaatsen in Vlaanderen te verbeteren, zeker waar vervoerarmoede heerst. Dat vervoer is een bijzondere vorm van geregeld vervoer. Voor De Lijn is het van belang dat de complementariteit met het geregeld vervoer wordt bewaakt. De uitvoering zelf is wat minister Crevits betreft geen taak voor De Lijn. De complementariteit moet worden bewaakt, maar het is geen kerntaak van De Lijn om al dat vervoer te organiseren. Er zijn genoeg aanbieders die dat willen doen.

In het kader van het Shuttledecreet wordt het openbaar vervoer in principe aanbesteed aan een uitvoerder. Daarvoor zullen de regels van de wet op de openbare aanbestedingen

gelden. Het is dus perfect mogelijk dat een taxibedrijf die opdracht binnenhaalt, zoals trouwens nu al het geval is bij Max Mobiel. Minister Crevits sluit dat zeker niet uit.

Mobiliteitsbudget

Minister Crevits stelt dat ze in Vlaanderen een duidelijk potentieel voor het gebruik van het mobiliteitsbudget ziet. Om dat budget verder te operationaliseren, moeten er verschillende voorwaarden vervuld zijn. Een van die voorwaarden is dat een onderneming over een goede en klantvriendelijke beheerstool kan beschikken om dat mobiliteitsbudget op bedrijfsniveau en op individueel niveau goed op te volgen. Bedrijven kunnen nu al zo'n mobiliteitsbudget aanbieden. Minister Crevits moet daar niet speciaal middelen voor uittrekken. Ze investeert natuurlijk wel mee in die beheerstool. Er wordt ook onderzocht hoe een mobiele applicatie kan worden ontwikkeld die ervoor zorgt dat zowel de werkgever als de werknemer op een eenvoudige manier kan zien wat hij ter beschikking heeft en hoe hij zijn mobiliteit kan organiseren. De inspanningen van de overheid bestaan er dus vooral in ervoor te zorgen dat het logistiek werkbaar is.

Een andere noodzakelijke stap moet op het federale niveau worden genomen. Daar dienen een aantal vereenvoudigingen op fiscaal en financieel-technisch vlak te worden doorgevoerd. Er werd een concreet ontwerp van federaal wetsvoorstel uitgewerkt. Naast de fiscaal- en financieel-technische duidelijkheid moet er ook aan de aanbodzijde de nodige transparantie en duidelijkheid komen, zeker als het de bedoeling is een aantal vervoermiddelen gecombineerd te gebruiken. Minister Crevits gelooft persoonlijk sterk in het mobiliteitsbudget. Ze probeert daar bijkomende promotie en sensibilisering rond te voeren. Momenteel ondersteunt ze een beknopt onderzoek wordt m.b.t. de realisatie van een sensibiliserende mobiliteitsbudgetapplicatie. De projecthouders van het oorspronkelijke proefproject 'Mobiliteitsbudget werkt' werken dat uit. Zij hebben ervaring opgedaan via dat proefproject. Ook de provinciale mobiliteitspunten kunnen een rol spelen in de sensibilisering rond het gebruik. De ervaring die werd opgedaan in de Pendelfondsdossiers bij grote en kleine bedrijven, kan eveneens helpen. Als het bedrijf zelf niet voldoende gediversifieerd aanbod heeft, is men niets met het mobiliteitsbudget.

De verkeersveiligheid en leefbaarheid verhogen

Verkeersbordendatabank

Er waren er vragen over de verkeersbordendatabank die onvoldoende zou worden gebruikt. De minister beaamt dat dit een knelpunt is. Gemeenten, als lokale wegbeheerders, worden via diverse kanalen voortdurend op de hoogte gehouden van nieuwe ontwikkelingen. Ze worden ook actief aangespoord om de gegevens up-to-date te houden en de databank actief te gebruiken bij hun dagelijkse werkzaamheden. Daarvoor wordt de digitale nieuwsbrief ingezet. Ook zijn er workshops. Informatie over de verkeersbordendatabank wordt zo veel mogelijk via andere communicatiekanalen onder de aandacht gebracht. Eind oktober 2013 werd gecommuniceerd aan burgemeesters, schepenen en gemeentesecretarissen, met de uitdrukkelijke vraag wanneer de gemeenten voorzien dat hun gegevens actueel zullen zijn.

De gemeenten zijn dit voorjaar ook ondervraagd over hun ervaringen met de verkeersbordendatabank, met het oog op een bijsturing. Positief is dat er zo goed als geen technische klachten zijn. Die vernieuwde webtoepassing functioneert goed. Om de gemeenten nog gericht te kunnen ondervragen, zal het departement een externe opdracht uitschrijven, om uit te zoeken hoe ze beter kunnen worden gestimuleerd. Zowel voor de communicatie als voor de opleiding wordt voortgewerkt op drie niveaus: het beleid, de eigenlijke gebruikers en de externe en intermediaire partners, zoals de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. De Vlaamse overheid bereikt de gemeentemantatarissen op de eerste plaats

via mailing, terwijl de mensen die in de praktijk met de toepassing zullen werken, dan weer vooral naar de workshops komen.

De minister stelt dat het tot op vandaag niet mogelijk is te controleren of een gemeente alle verkeerswijzigingen die op het terrein zijn gebeurd, ook daadwerkelijk heeft ingebracht in die verkeersbordendatabank. Ze beaamt dat dit een probleem is. De overheid voert een stimulerend beleid, maar er is momenteel geen wettelijke verplichting om de gegevens bij te houden en te actualiseren, wat inderdaad een hindernis vormt voor het actuele karakter van die databank. Daarom onderzoekt het departement of dat decretaal kan worden opgelegd. Het ideale zou natuurlijk zijn dat dit automatisch gebeurt. Een gemeente heeft er ook belang bij om die wijzigingen door te voeren, want dan is er een perfecte wisselwerking.

De heer Keulen had de vraag gesteld of die verkeersbordendatabank ook wordt gebruikt om het aantal verkeersborden te doen dalen. De minister deelt zijn zorg over de hoeveelheid verkeersborden, maar het hoofddoel is natuurlijk een correcte, consistente en logische verkeerssignalisatie op onze gemeente- en gewestwegen. Als dat leidt tot minder borden, dan is dat positief. Vlaanderen is vandaag nog niet bevoegd voor de algemene snelheidsregels. Zo kan de minister vandaag niet beslissen dat de regel voor gewestwegen 70 kilometer per uur is, en de uitzondering 90 kilometer per uur. Vandaag is de regel 90 kilometer per uur, en de uitzondering 70 kilometer per uur. Mocht die regel worden omgedraaid, dan zou men in Vlaanderen al heel wat borden kunnen wegnemen. Op het terrein is het immers de facto al zo dat op veel meer plaatsen op de gewestwegen de beperking van 70 kilometer per uur geldt, in plaats van 90 kilometer per uur. Veel gemeenten zijn ook vragende partij voor een verlaging van die snelheidsbeperking naar 70 kilometer per uur. De realiteit heeft ondertussen de algemene regel ingehaald. De minister wijst erop dat ze de cijfers daarover al heeft bezorgd aan de commissie, zeker als antwoord op schriftelijke en andere vragen.

Er kan dus inderdaad worden gerationaliseerd. Veel gemeenten werken op dit ogenblik ook al met zones, met een zone 50, een zone 70. De minister vindt dat een goede evolutie. Dat zorgt ook voor een rustig wegbeeld. Haar diensten werken daar ook zeer goed aan mee.

Mevrouw *Caroline Bastiaens* deelt absoluut de mening van de minister dat een vermindering van het aantal borden een goede zaak is, en dat we verder de ingeslagen weg moeten volgen. Af en toe kiezen steden en gemeenten ervoor een quadverbod in te voeren. Dat geeft aanleiding tot heel wat bijkomende verkeersborden, want dat verbod geldt niet op de gewestwegen, maar wel op lokale wegen. Daardoor is er in een bepaalde zone geen homogeniteit, terwijl dat verbod dikwijls net zo goed in de bebouwde kom op die gewestwegen zou kunnen gelden. Ze vraagt of er niet kan worden nagedacht over het uitbreiden van een door een lokale overheid in bepaalde zones ingesteld quadverbod tot gewestwegen die door die zones lopen.

De *minister* heeft alle begrip voor die vraag. Daarover wordt gediscussieerd met de stad Antwerpen. Er is tot op vandaag echter geen algemeen quadverbod. Ze kan een dergelijk verbod ook niet opleggen. De gewestwegen zijn hoofdassen. Als men een quadverbod oplegt op één gewestweg, dan zorgt men ervoor dat die quads automatisch naar andere assen zullen vertrekken. Men moet daar wat logisch in zijn. Gewestwegen zijn volgens de minister per definitie bruikbaar voor de voertuigen die toegelaten zijn op onze wegen. Ze heeft er wat moeite mee om dat versnipperd te doen. In principe zijn die quads wel toegelaten. De minister maakt de analogie met het vrachtroutenetwerk dat de overheid voor Vlaanderen probeert te maken. Dat verloopt erg moeizaam. Waar moet men die vrachtwagens laten rijden en waar niet? Men zal ter zake komen tot een opdeling van de preferentiële routes. Dat zullen gewest- of snelwegen zijn. Het is niet goed om de wegen voor de quads te gaan versnipperen. Dat is geen eenvoudige discussie. De minister maakt

zich daar zorgen over. Het is voor Antwerpen en voor de gevraagde straten niet evident. Het overleg loopt nog.

De heer *Dirk de Kort* heeft een technische vraag waarop hij niet onmiddellijk een antwoord verwacht. Wie beslist over het materiaal waaruit de verkeersborden worden gemaakt? Is dat een federale of een gewestelijke bevoegdheid? Momenteel worden de borden uit aluminium vervaardigd. Hij kent een bedrijf dat de techniek van recycleerbaar plastic graag verder zou ontwikkelen. Dat is toch bijzonder innovatief. Kan dat een kans krijgen?

De *minister* laat dat nakijken. Ze vermoedt dat de ontwikkeling van de verkeersborden via aanbesteding gebeurt. Elk materiaal is volgens haar mogelijk, als het maar duurzaam is.

2.2.2. Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoeraanbod

De kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer verhogen

Doorstroming

Om de doorstroming van het openbaarvervoeraanbod te verbeteren, hebben het AWV en De Lijn zes assen geselecteerd. Dat zijn de N10, Liersesteenweg en de N10 Statielei in Mortsel. Het kruispunt van de ring en de Kortrijksepoortstraat in Gent. Het kruispunt van de ring met de Tolpoort en de ring met het Neuzenplein in Gent. De kruising van de N202 met de op- en afritten van het complex 7 op de Brusselse ring. Het kruispunt van de N76 en de N719 in Meeuwen-Gruitrode, het kruispunt N79/Rode Kruislaan in Tongeren en het kruispunt N79 met de N618 in Tongeren. In Waregem is er ten slotte de as vanaf het kruispunt N357 met N43 tot het kruispunt van de N357 met de R35.

Afstemming van het aanbod met de andere vervoersmaatschappijen

Men is bezig met de afstemming van het openbaar vervoer van De Lijn, het Transport en Commun en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel. Tussen de maatschappijen wordt geregeld overleg gepleegd met de afstemming en een efficiënte organisatie als doel. De gezamenlijke studie met betrekking tot de afstemming van het openbaarvervoeraanbod heeft tot doel te bepalen op welke verbindingen en op welke tijdstippen welk vervoermiddel het best wordt ingezet om de dienstverlening te verbeteren. De studie heeft niet onmiddellijk tot doel het aanbod uit te breiden. De Lijn meldt dat de analyse van de betrokken lijnen ondertussen is afgerond. Ze bekijken hoe ze daar verder gevolg aan kunnen geven. Dit wordt voorgelegd aan de nieuwe beheerorganen van de NMBS.

Busverbinding over de brug in Temse

De heer Rzoska stelde een vraag over een goede busverbinding over de brug in Temse. Dit dossier is de minister zeer goed bekend. Er is een werkgroep 'Haal De Lijn over de brug'. Daar zijn schriftelijke vragen over gesteld. De minister ontvangt daar veel correspondentie over. De operationele uitwerking wordt met de betrokken partners, steden en gemeenten, besproken volgens vastgelegde procedures en overlegmomenten van de beheersovereenkomst.

De gebiedsevaluatie voor de betreffende zone in Temse loopt nog. De minister heeft aan De Lijn gevraagd om actief te communiceren met de werkgroep. Er is heel wat onderzoek gebeurd. De onderzoeksgegevens worden zeer binnenkort voorgelegd aan de gemeenten van het studiegebied. Er is dus nog geen beslissing. Er zal met de visies en wensen van de gemeenten rekening worden gehouden.

Tussen de kernen van Temse en Bornem bestaat al een treinverbinding. Daar knelt het schoentje volgens de minister. Men vreest dat een bijkomende busverbinding over de brug reizigers zal wegtrekken van het spoor. De Lijn heeft berekend dat het modaal aandeel van die trein bij scholieren uit Temse die schoollopen in Bornem, 40 procent bedraagt. Dat is veel. We mogen geen openbaarvervoergebruikers wegtrekken naar ander openbaar vervoer. Het idee is nog niet geliquideerd maar ook niet goedgekeurd.

De heer *Björn Rzoska* dankt de minister voor het antwoord op de vraag over de busverbinding over de Kris Peetersbrug zoals die in de regio ook wordt genoemd. De minister heeft gezegd dat de gebiedsevaluatie nog aan de gang is. De heer Rzoska heeft daar nog een aantal bijkomende opmerkingen over. Er is daarnet verwezen naar een filmpje van AWV over de spitsstroken. De heer Rzoska stelt voor dat de minister ook eens het filmpje zou bekijken van de actiegroep zelf. Het probleem van de busverbindingen rond het station van Temse is immers heel groot. Er is niet eens een halte van De Lijn. Men moet eerst 550 meter lopen. In het filmpje ziet men volgens de heer Rzoska heel goed dat mensen daardoor hun treinverbinding niet halen wanneer zij aankomen met de bus, en omgekeerd. Er is dan ook heel wat marge voor verbetering. De heer Rzoska beseft wel dat de minister niet bevoegd is voor het spoorvervoer, maar dus wel voor het busvervoer.

Een aantal politici uit het schepencollege zijn vragende partij voor een betere verbinding omwille van de economie. Het gaat immers om twee belangrijke economische zones die met elkaar moeten worden verbonden, met name Klein-Brabant en Waasland. Voka Klein-Brabant heeft een onderzoek gedaan naar de mobiliteit in de richting van het industrieterrein en daar zitten heel wat parameters in die volgens de heer Rzoska pleiten voor een betere busverbinding tussen de beide oevers. Het lijkt hem niet terecht te verwijzen naar mogelijke concurrentie voor het spoor. Volgens hem zitten hier heel wat potentieel en groeikansen in. Wie de weg gebruikt in de richting van de brug van Temse en de verbinding maakt, weet dat de N16 regelmatig helemaal vol zit. De heer Rzoska ontkent niet dat de tweede brugverbinding voor een gedeeltelijke ontlasting heeft gezorgd. De bewegingen tussen de twee oevers gebeuren echter hoofdzakelijk met de auto en veel minder met het openbaar vervoer. De heer Rzoska wacht dan ook de gebiedsevaluatie af. Heel wat indicatoren tonen echter aan dat de vraag gegrond is, en dan zou het jammer zijn om die potentie te missen. Daar zit nog heel wat groeimarge. Ook heel wat bedrijfsleiders hebben het signaal gegeven dat dit voor hen een probleem is.

De *minister* zegt dat haar bekend is wat de heer Rzoska vertelt over Temse. Ze zegt dat ze er nog niets kan over zeggen omdat ze de gebiedsevaluatie afwacht. Ze heeft het filmpje ook gezien en zegt dat het vervoersplan nog niet officieel is vrijgegeven. Er staat daarover iets in de krant, maar zij weet niet wat daarvan juist is. Het investeringsplan van de spoorwegmaatschappij is iets anders: dat gaat over de investeringen in infrastructuur. Het vervoersplan geeft aan hoeveel treinen er rijden, waar zij dat doen en ook waar zij stoppen. Beide sluiten naadloos op elkaar aan. Volgens minister Crevits heeft de heer Martens terecht gesteld dat de manier waarop het aanbod van de NMBS wordt georganiseerd bijvoorbeeld invloed heeft op de noodzaak om al dan niet bussen in te leggen.

Gebiedsgerichte evaluatie

Mevrouw Brouwers had een vraag over de gebiedsgerichte evaluatie. De minister stelt dat er extra aandacht kan gaan naar grensoverschrijdend openbaar vervoer. Het besluit Netmanagement bij het decreet Personenvervoer bevat normen en regels over de manier waarop De Lijn haar openbaarvervoernetwerk verder vorm moet geven. Er wordt door De Lijn geen onderscheid gemaakt in aandacht voor het gewestelijk aanbod of het grensoverschrijdend aanbod. Die zijn gelijkaardig omdat De Lijn in eerste instantie naar klanten moet kijken, niet naar grenzen. Als De Lijn een gebied gelegen aan een grenszone evalueert, worden daar ook verbeteringen, aanbodwijzigingen of bijstellingen voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer in opgenomen.

Er is natuurlijk de tariefkwestie. Het basisprincipe in dit land is dat elke regelgevende overheid de bevoegdheid heeft inzake de tariefpolitiek van de betrokken openbaarvervoermaatschappij. Ook Nederland en Frankrijk hebben een eigen tariefbeleid. Er kunnen wel tariefafspraken gemaakt worden tussen de openbaarvervoermaatschappijen. De Lijn heeft een aantal concrete voorbeelden, zoals JUMP in Brussel of de tariefafspraken tussen De Lijn en TEC, onder meer in Luik en Moeskroen.

De gebiedsevaluatie wordt gebruikt als instrument voor netmanagement. Het bestaande net wordt getoetst op zijn efficiëntie. Bij gebiedsevaluaties zijn alle lokale overheden van het betrokken gebied ook effectief betrokken. Er wordt ook altijd een input gevraagd aan het departement en aan het Agentschap Wegen en Verkeer, en soms ook aan andere betrokkenen. Er worden een aantal maatregelen afgesproken op basis van de bespreking.

De Lijn geeft aan dat die maatregelen als acties opgenomen zijn in een actietabel. Die actietabellen zorgen ervoor dat acties effectief opgevolgd kunnen worden. Eén keer per jaar is in overleg voorzien met alle betrokken partners om te bekijken of alle engagementen die genomen zijn in de tabel, ook effectief kunnen worden uitgevoerd. De gebiedsevaluaties worden echt gebruikt als instrument om het aanbod optimaal te organiseren.

Over de gebiedsevaluaties en het zo efficiënt mogelijk inzetten van het openbaar vervoer stelt mevrouw *Lies Jans* de vraag of daar telkens de mogelijkheid wordt bekeken om belbussen om te zetten in taxi's. Zij vindt daar niets meer van terug, terwijl die discussie toch al lang loopt. Het is immers een goede oplossing voor gebieden met een kleine vraag.

De heer *Marino Keulen* zegt dat men zeer tevreden was over het project met de taxi's, onder meer in Lanaken. Belbussen lijken op papier een zeer flexibel instrument te zijn, maar toch vinden veel mensen dat ze dat niet zijn. Intussen wordt het reguliere busaanbod gevoelig afgebouwd. Het taxi-project voldeed aan bepaalde noden waarvoor zelfs geen belbus beschikbaar moet zijn. De heer Keulen vraagt of de belbussen al geëvalueerd zijn en of het instrument regelmatig wordt gemonitord naar tevredenheid en efficiëntie. Hij wil ook weten of er een monitoring is gebeurd van de taxi als alternatief voor de belbus.

De *minister* stelt dat De Lijn autonoom bevoegd is om bij gebiedsevaluaties taxi's in te zetten. Het gebruik van de belbussen wordt inderdaad gemonitord. Het inzetten van taxi's of belbussen blijft wel altijd haltevervoer. Een aantal opmerkingen over de belbussen heeft te maken met de reservatie, het telefoontje dat men moet doen enzovoort. Als het vervoermiddel geen bus is maar een taxi, blijven die opmerkingen. Er is al een paar keer overleg geweest met De Lijn die zoekt naar manieren om de efficiëntie te verhogen. De minister denkt dat op sommige plaatsen inderdaad beter taxi's kunnen worden ingezet, maar bijvoorbeeld in de Westhoek is er geen taxibedrijf. Ook zijn de vakbonden een beetje huiverachtig omdat taxivervoerders een andere cao en een ander statuut hebben. Er moet dus een moeilijk evenwicht worden gezocht.

Capaciteit van het openbaar vervoer: dubbeldekkers en gelede bussen

De minister vond de vraag over dubbeldekkers in steden een goede vraag. Capaciteitsbeheer is immers een van de fundamentele opdrachten van De Lijn. Die opdracht is opgenomen in de beheersovereenkomst en wordt jaarlijks opgevolgd. Het inzetten van voertuigen met een grotere capaciteit vormt een heel waardevolle benaderingswijze. De Lijn geeft aan welk type voertuig het beste geschikt is om onderdelen van het openbaar vervoer op zich te nemen. Er zijn uiteraard ook een aantal beperkingen: wegbreedtes, onderdoorgangen, bochtstralen. Niet overal kunnen heel lange voertuigen ingezet worden. De Lijn zet in op gelede bussen, in de laatste bestelling zaten er een paar. Dubbeldekkers hebben het nadeel van de beperktere toegankelijkheid. Ze worden tot op heden door De Lijn nog niet opgenomen in de voertuigen.

De minister vertelt dat ze vroeger nog heeft gevraagd om afhankelijk van de spits andere voertuigen in te zetten, maar dat leidde tot felle discussies omdat de voertuigen eerst naar de stelplaats zouden moeten en er andere zouden moeten worden ingezet.

Leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs

Er waren vragen over de communicatie tussen de begeleiders en ouders in het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs. De minister stelt vooreerst dat ze in een pak extra middelen heeft voorzien. Die waren broodnodig. De extra middelen dienen niet alleen om op extra lijnen te laten rijden, maar ook om extra voertuigen in te zetten, want veel van de huidige voertuigen zijn helemaal verouderd. Voor de verantwoordelijken van het leerlingenvervoer is het van groot belang om te stellen dat De Lijn verantwoordelijk is voor de uitvoering van de geplande ritten. Dat vervoer wordt uitgevoerd door pachters, onderaannemers van De Lijn.

De begeleiding en de communicatie tussen ouders en begeleiders valt onder de bevoegdheid van het Departement Onderwijs van minister Smet. De minister wijst erop dat als zij meer middelen inzet om meer bussen te laten rijden, minister Smet ervoor moet zorgen dat hij meer begeleiders kan inzetten om te communiceren. Dat verloopt goed. De beide ministers spreken goed met elkaar af. Het is ook de reden waarom minister Crevits niet enkel inzet op de uitbreiding van de lijnen, maar ook op de vernieuwing van de busvloot. Dat gebeurt voor de eerste keer bij pachters. Als er nieuwe bussen werden gekocht, waren die tot nu enkel voor 'De Lijn'-lijnbusen. Nu wordt in middelen voorzien voor het leerlingenvervoer, waardoor er automatisch een ondersteuning, een versnelling komt bij de voertuigen die door de pachters worden gebruikt.

Leerlingenvervoer en het bijkomende onderzoek

De minister komt tot een vraag van de heer Keulen over het decreet Leerlingenvervoer. In haar beleidsbrief staat letterlijk: "De minister van Onderwijs heeft beslist om eerst bijkomend wetenschappelijk onderzoek uit te laten voeren alvorens verder te werken aan het nieuwe decreet Leerlingenvervoer." In de beleidsbrief van minister Smet staat: "Om gefundeerde maatregelen te kunnen treffen in het kader van het leerlingenvervoer heb ik een wetenschappelijk onderzoek gegund. Via dit onderzoek wil ik enerzijds een zicht krijgen op een aantal adequate vervoermodellen voor leerlingenvervoer in Vlaanderen en anderzijds ook op de effecten van de gekozen modellen op onder andere de leerlingen, de scholen en de concrete organisatie van het vervoer." Minister Crevits legt uit dat het dus minister Smet is die het onderzoek trekt. Zij is ervan op de hoogte en wacht op de resultaten om te bekijken of er moet worden bijgestuurd.

De kostenefficiëntie van het openbaar vervoer verhogen

Er waren ook heel wat vragen over de extra opbrengsten die worden beoogd bij De Lijn. De inkomstenstijging in 2014 moet worden gerealiseerd via een mix aan maatregelen. Er is de indexering van de tarieven. Er is de verdere verhoging van de controles van zwartrijders, onder meer specifiek gericht op sms-tickets, waardoor het zwartrijden wordt ontraden. Dat moet leiden tot meer betalende reizigers. De acties tegen zwartrijden tijdens het voorbije jaar zijn heel succesvol gebleken. Het is dus goed om te focussen op meer controles, iets wat vaak in de commissie aan bod komt. Er is de verhoging van de reclame-inkomsten via twee doorgevoerde wijzigingen. Zo laat een nieuwe interpretatie van de statuten van LijnCom toe om ook bredere reclame op de voertuigen aan te brengen. In Wallonië en in Brussel zijn er al voertuigen met brede zijruitreclame, en daar zijn geen opmerkingen op gekomen.

Het is aan het management van De Lijn om erover te waken dat de doelstellingen gehaald worden. De minister wijst erop dat ze van de commissie dezelfde opmerkingen heeft gekregen voor de begroting 2013 en dat die doelstellingen perfect gehaald worden. Het jaar is nog niet helemaal ten einde, maar het ziet ernaar uit dat die doelstellingen gehaald worden en dat het resultaat misschien nog beter zal zijn dan werd beoogd.

De indexering van de tarieven zal zoals gebruikelijk op 1 februari 2014 plaatsvinden. Zodra de raad van bestuur van De Lijn hierover een beslissing heeft genomen, moet minister Crevits dat al of niet goedkeuren.

Op dit ogenblik staat de verkoop van het vroegere vakantiehuis Zonnebloem in Nieuwpoort en de oude stelplaatsterreinen in Assebroek op de agenda. In Brugge is er aan de achterkant van het station een volledig nieuwe stelplaats gebouwd. De beide eigendommen zijn volgens De Lijn interessant gelegen in functie van stedenbouwkundige ontwikkelingen die daar kunnen gebeuren. Volgens De Lijn kunnen er zich in het komende jaar nog andere opportuniteiten aandienen. De geraamde inkomsten daarvan worden pas duidelijk als ze effectief gebeuren, aldus de minister.

Mevrouw *Lies Jans* stelt dat er vorig jaar is vastgesteld dat de toename van het aantal Omnio's voor een schrikbarende kostenstijging heeft gezorgd. Ze wil weten of de minister nu al weet hoe het daar dit jaar mee staat en of er opnieuw sprake zal zijn van een grote stijging.

De *minister* zegt dat men de keuze heeft gemaakt om de tarieven laag te houden, dus ook voor mensen met het Omnio-statuuut. Verhoudingsgewijs is de prijs voor deze mensen inderdaad iets meer gestegen. Deze mensen maken ook veel gebruik van hun recht op een lager tarief. De vraag naar de mogelijkheid van de afschaffing van het gratis abonnement voor 65-plussers en het hele tariefbeleid van De Lijn zal bij de vorming van een nieuwe regering opnieuw moeten worden onderhandeld. De huidige Vlaamse Regering heeft enkel de afspraak gemaakt dat de tarieven mogen stijgen met de index, wat nog eens op 1 februari 2014 zal gebeuren.

De (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen

Op de vraag van de heer Keulen over het beperkte aandeel van het openbaar vervoer betreft ondanks de media-investeringen, stelt de minister dat deze toch bijzonder efficiënt zijn voor De Lijn. De doelstelling is dat er een mind switch wordt bewerkstelligd bij de consument, maar dat is maar een van de middelen. Minister Crevits onderstreept nogmaals dat ze de exacte reizigerscijfers niet kent. Als de VDAB bijvoorbeeld geen jaarabonnementen meer geeft, maar alleen tickets voor haar opleidingen, dan zakken de cijfers. Dan kun je niet zeggen dat De Lijn minder aantrekkelijk is geworden, het is gewoon een sturende beleidsmaatregel die is gewijzigd. De minister en de heer Keulen delen hierover dezelfde mening. Alleen was de vorige minister minder kies, beweert de heer *Marino Keulen*. De *minister* zegt dat ze wel kies is, maar dat ze tot vandaag geen enkele communicatie van De Lijn heeft ontvangen over stijgende of dalende reizigerscijfers. Voor de minister is het belangrijk dat de chipkaart er komt, zodat de reizigers met één kaart gebruik kunnen maken van trein, bus en tram, en ook van cambio en deelfietsen. Daar wordt volop aan gewerkt, maar met enige vertraging. Dit is een van de paradepaardjes, en de afspraken worden nu heel stipt opgevolgd.

Een beter (openbaar)vervoeraanbod voor minder mobiele

Scootmobielen

Over de scootmobielen heeft de heer Kesteloot al uitgebreid toelichting gegeven naar aanleiding van de evaluatie van de beheersovereenkomst. Het onderzoek loopt. De minister

probeert een kwaliteitslabel te krijgen en de bedoeling is dat dat eind dit jaar wordt gefinaliseerd.

Decreet voor het vervoersysteem van personen met een handicap

Op een vraag van mevrouw Brouwers over een decreet voor het vervoersysteem van personen met een handicap, zegt de minister dat ze een rapport ‘Businessplan voor een Vlaams geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoersysteem’ heeft ontvangen. Daaruit blijkt dat er twee bouwstenen ontbreken, namelijk de mobiliteitsindicatiestelling – dat is de inschaling vanaf wanneer een persoon het recht heeft om te worden vervoerd – en een concreet organisatiemodel voor de uitrol over heel Vlaanderen op middellange en lange termijn. De bestekken die daarop betrekking hebben, zijn al verstuurd en de opdrachten zullen worden uitgevoerd in de eerste helft van 2014. Vanaf volgend jaar kan een voorontwerp van decreet voor de organisatie en financiering van het toegankelijk vervoerssysteem worden uitgewerkt.

Diensten Aangepast Vervoer

Inzake de DAV was er de vraag van mevrouw Brouwers of men steeds de weg met de routeplanner dient te volgen, ook al is er soms een veel kortere weg. De minister stelt dat het besluit van de Vlaamse Regering van 11 oktober 2013 in zijn artikel 17 bepaalt dat het aantal kilometers wordt berekend volgens de snelste route met een routeplanner naar keuze. Dat artikel treedt in werking op 1 januari 2014.

Vanuit het standpunt van de gebruiker is het financieel het meest voordelig dat de te betalen prijs wordt berekend op basis van de kortste afstand. De compensatie voor de onkosten aan de vervoerder wordt echter berekend op basis van de kilometers berekend met een routeplanner, en niet op basis van de effectief gereden kilometers, omdat de juistheid van die laatste veel moeilijker te controleren is dan de routerplanner. De minister gaat ervan uit dat de gebruiker via de snelste weg op zijn bestemming wil geraken, en niet via omwegen. In de praktijk is dat dikwijls de kortste route. Het is dan ook logisch dat de kosten voor de snelst gereden weg worden vergoed. Als die te veel zou afwijken van de kortste route, kan de gebruiker altijd een klacht indienen bij het nieuw op te richten overlegorgaan. Daar kan dat worden bijgestuurd. Er is een mogelijkheid om daarvan af te wijken als er grote discrepanties zijn.

Autodelen voor minder mobiele

Wat de vraag van de heer Lachaert over de initiatieven voor autodelen en minder mobiele betreft, is het uiteraard de bedoeling om dergelijke initiatieven zoveel mogelijk te ondersteunen. Dat kan binnen het kader van de subsidiëring van mobiliteitsprojecten in functie van duurzame mobiliteit. Op dit ogenblik ligt er een voorstel tot mobiliteitsproject op tafel waarbij er een concreet initiatief tot autodelen voor personen met een mobiliteitsbeperking wordt opgestart. Het gaat onder meer om het delen van rolstoelvriendelijke auto's. Het voorstel zit nog in de beoordelings- en goedkeuringsfase.

Toegankelijkheid van de haltes

Wat de vraag betreft van mevrouw Brouwers over de haltetoegankelijkheid en de inspanningen van de gemeenten, antwoordt minister Crevits dat het aanleggen van bushaltes en de zone daarrond tot de bevoegdheid van de wegbeheerder behoort. Dat is het lokale bestuur of het Agentschap Wegen en Verkeer, afhankelijk van het statuut van de weg. De Lijn ondersteunt de wegbeheerders en de lokale besturen bij de opdracht, zowel op het vlak van de inventarisatie van de noden als op het technische vlak. Wat de inventarisatie

betreft, verwijst minister Crevits naar de beheersovereenkomst en de toelichting van de heer Kesteloot in de commissie.

Een afgestemd sporaanbod

Naar een beter overleg

De heer *Marino Keulen* heeft in de kranten gelezen dat de NMBS de schaarse treinverbindingen in Limburg verder gaat afbouwen. Hij vraagt of er overleg is met De Lijn om bepaalde verbindingen over te nemen zodat er toch een aanbod van openbaar vervoer is.

De *voorzitter* merkt op dat in zijn vorig leven elke provinciale vervoerscommissie zich bezighield met de afstemming van de dienstregelingen van De Lijn en de NMBS op elkaar. Die commissies kwamen minstens twee keer per jaar samen. Hij vraagt zich af of dat vandaag nog steeds gebeurt.

De *minister* antwoordt dat de provinciale commissies zich buigen over de aansluitingen, bijvoorbeeld wanneer de dienstregeling van een bepaalde treinverbinding verandert. Zoals er een meerjareninvesteringsplan wordt gemaakt, wordt er ook een globaal vervoersplan voor de komende jaren gemaakt. Dat staat los van de werking van die zogenaamde gebiedsoverschrijdende provinciale commissies, want wijzingen aan dienstregelingen blijven gebeuren. Volgens de minister moet het globaal vervoersplan samen met het globaal investeringsplan nog worden gecommuniceerd. Over beide wordt nog overlegd, er zijn dus nog geen definitieve versies.

Wat betreft de link met het spoorplan, moet de minister de leden dus nog wat op hun honger laten. Het overleg is nog niet afgerond. Van zodra er meer nieuws is zowel wat betreft het vervoerplan van De Lijn als wat betreft harde investeringen, zal de minister het parlement daarover informeren en kan erover worden gedebatteerd.

Het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor

Op de vraag van mevrouw *Bastiaens* antwoordt de minister dat de federale subsidies ter ondersteuning van het verspreid en gecombineerd vervoer niet meer worden uitgekeerd sinds 1 juli 2013. Ze is daar absoluut niet gelukkig mee. De Vlaamse Regering vraagt in haar voorstellen voor het competitiviteitspact om die subsidiëring voort te zetten. De federale regering en de gewestelijke regeringen hebben daar nog geen akkoord over bereikt. In de commissie van 3 oktober 2013 heeft minister Crevits uiteengezet welke initiatieven er op Vlaams niveau worden genomen. Het is van belang dat de kosten worden verlaagd door een kostenefficiëntere, maar ook kwalitatief betere dienstverlening aan de klanten. Daar kunnen de spoorwegondernemingen en de havenbedrijven een ondersteunende rol in spelen.

Wat het verspreid vervoer betreft, werd ondertussen in de haven van Antwerpen de nv Railport Antwerpen opgericht. Dat is een samenwerkingsverband tussen het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, essenscia en Alfaport. In een eerste fase zal die nv zich voornamelijk richten op de problemen in de haven van Antwerpen en zal zij concrete projecten uitwerken en lanceren om het spoorvervoer in de Antwerpse haven te stimuleren. Het ligt echter voor de hand dat op termijn ook de andere Vlaamse havens hierin een rol kunnen spelen. Op 11 oktober 2013 heeft de eerste raad van bestuur van de nv Railport Antwerpen plaatsgevonden en werden een aantal projecten opgestart. Zo is er een onderzoek naar de haalbaarheid van de oprichting van een coördinerende haveninterne spooroperator. Tegen eind dit jaar moet dat resulteren in een concreet businessplan. Hierin wordt mee onderzocht welke taken door de concessionarissen of de industriële bedrijven zelf kunnen

worden uitgevoerd. Er is ook een project opgestart voor het bufferen van gevaarlijke vloeibare bulkproducten in spoortankwagons, die voornamelijk als verspreid vervoer worden behandeld. Er is een werkgroep opgericht met de havenbesturen van Antwerpen en Gent, met essenscia, het Departement Mobiliteit en het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie. Er wordt onderzocht hoe er een passend juridisch kader kan worden opgebouwd voor die transportbuffers.

Minister Crevits vervolgt dat de toekomst van het verspreid vervoer in België nauw verbonden is met de toekomst van B-Logistics. Er wordt al een aantal maanden gezocht naar een strategische partner. De afloop van die onderhandelingen en vooral de wijze waarop ze de organisatie van het goederenvervoer binnen de havens en de mogelijke samenwerking met de havens zien, is medebepalend voor de verdere operationele invulling die aan de havenoperator kan worden gegeven.

In het kader van de herstructurering van de NMBS-groep is het trouwens de bedoeling om de rol van de spoorwegregulator te versterken. Hiervoor is door de federale overheid al een wetgevend initiatief genomen dat de Vlaamse Regering positief heeft geadviseerd.

Wat het gecombineerd vervoer betreft, worden in de haven van Zeebrugge verschillende terminaluitbaters en spooroperatoren ondersteund door het havenbestuur om rechtstreekse treinen naar het achterland te laten rijden. De ondersteuning is echter weggevallen. Dat maakt de situatie precair.

Capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer

Op een vraag van de heer Keulen over de tweede spoorontsluiting antwoordt minister Crevits dat het studie bureau Arcadis in opdracht van Infrabel het onderzoek plan-MER voortzet. De Dienst Milieueffectrapportage heeft een aantal alternatieven geselecteerd, namelijk de lange boortunnel en het tracé langs de E313. Die alternatieven worden verder onderzocht. Parallel met de opmaak van het plan-MER wordt in opdracht van Infrabel ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd. Infrabel heeft onlangs meegedeeld dat volgens de huidige planning medio 2014 het ontwerp plan-MER zal worden ingediend bij de dienst Milieueffectrapportage. Voor het uiteindelijke voorkeurtracé wordt er gewacht op goedkeuring van de MER. Dat zal dus voor halfweg volgend jaar zijn.

De *voorzitter* vraagt of alle informatie over de IJzeren Rijn kan worden verstrekt. Hij verwijst naar de uitspraken van federaal minister Labille in de krant. Het is volgens hem duidelijk dat minister Labille en minister Wathelet geen IJzeren Rijn willen. Eerst praat men over de internationale kostprijsverdeling tussen Nederland, Duitsland en België en dan gaat men zeggen dat er ook regionale bijdragen moeten komen. Men probeert op alle mogelijke manieren de IJzeren Rijn tegen te houden.

De *minister* antwoordt dat ze samen met de minister-president een bezoek heeft gebracht aan de bevoegde minister van Noordrijn-Westfalen, en dat er ook een ontmoeting heeft plaatsgevonden met de Nederlandse premier en bevoegde minister. Het is volgens haar vrij fundamenteel dat het akkoord tussen Vlaanderen en Nederland eindelijk wordt bekrachtigd. Ze is er al heel lang vragende partij voor. Hetzelfde geldt voor een akkoord met Duitsland. De Duitse minister heeft gezegd dat men, eens er een Duitse regering is gevormd, zal proberen tot een akkoord te komen. Minister Labille heeft gezegd dat het dossier naar de Federale Regering gaat. De minister heeft eerder in de commissie al de discussie over de kostprijsverdeling aangeraakt. Voor haar is het een evidentie dat dit binnen het federale budget valt. Zij wil niet dat de Vlaamse Regering haar reserves daarvoor moet gebruiken. Dat is een dossier dat zo cruciaal is dat het gefinancierd moet worden uit de federale enveloppe. De discussie gaat natuurlijk over de investeringen op buitenlands

grondgebied, waar ons land ook een stuk van moet betalen, en op welke manier die zullen worden gefinancierd. De cruciale overeenkomst met Nederland moet zo snel mogelijk door de Federale Regering worden goedgekeurd.

De *voorzitter* repliceert dat het investeringsprogramma van de spoorwegen bijna geen geld voor de IJzeren Rijn bevat. Hoe kan die dan worden uitgevoerd? Ook de tweede spoortoe-gang is fundamenteel. Maar de Franstaligen willen duidelijk niet dat die er komt. Zelfs als er verdragsrechtelijk een akkoord is met Nederland, blijft nog altijd de vaag wat de NMBS gaat doen. Alle voorgaande directeurs-generaal, de heer Etienne Schouppe op kop, hebben dat tegengehouden. Nu zou men ineens een bedrag moeten inschrijven. Met de 70 miljoen euro die ingeschreven staat in de begroting, zal men niet ver komen.

De *minister* wijst erop dat het eindoverleg nog lopende is. Zij is het eens met de investeringsmaatschappijen die zeggen dat naar de prioriteit, namelijk de veiligheid van het spoor, enorme budgetten gaan. Men zegt dat men prioritair het GEN-netwerk moet versterken. De minister heeft zopas met een aantal bedrijfsleiders gesproken over de uitbouw van het openbaar vervoer in en rond Brussel. Men smeekt om de uitvoering van het GEN. Dat is ook voor heel Vlaanderen van groot belang. Dan is de vraag hoeveel er nog rest voor de andere projecten en waar die middelen worden ingezet. De minister vindt dat de Vlaamse Regering daar mee de prioriteiten in mag bepalen. Het is niet haar ambitie om daarvoor de Vlaamse enveloppe te gebruiken. Daar moet nog definitief in getrancheerd worden. Idem dito wat het definitieve vervoerplan betreft.

2.2.3. Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa

Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren

In antwoord op een vraag van mevrouw Eerlingen stelt mevrouw Crevits dat de Raad van State zijn advies op het ontwerpbesluit van het proefproject lange zware vrachtwagens heeft overgemaakt. De opmerkingen worden verwerkt. Hopelijk volgt heel binnenkort de definitieve goedkeuring van het besluit door de Vlaamse Regering. Ondertussen is ook de website in opmaak. Er wordt ook gewerkt aan de informatieverbreiding. De aanvraag-procedure zal eindelijk concreet worden.

Wat betreft het uittekenen van het regionale vrachtroutenetwerk, zal de Vlaamse overheid haar ervaring ten dienste stellen van de lokale besturen. Er wordt ook gewerkt aan een ‘doorvertaald’ handboek voor de implementatie van het lokaal vrachtroutenetwerk door de gemeenten zelf. Dat zal verder worden uitgewerkt in een kennisdag voor alle lokale besturen. De opvolging van dat vrachtroutenetwerk gebeurt binnen een intergemeentelijke begeleidingscommissie.

Het vrachtroutenetwerk zelf zal moeten worden gestuurd door maatregelen vanuit de overheid zelf. In de commissievergadering van twee weken geleden heeft minister Crevits gezegd dat het, wat haar betreft, eens het volledig is uitgetekend, ook nog moet worden bewegwijzerd. Er kan natuurlijk ook sturend worden opgetreden door het op te leggen als een verplichting. Eerst moet er echter een akkoord komen over hoe het routenetwerk er moet uitzien en op welke manier daarmee moet worden omgegaan.

Logistiek Vlaanderen – ‘Samen sterk’

Op de vraag naar de eerste ervaringen met de logistieke consultants stelt de minister dat er vanuit de bedrijven zeer veel interesse is. De consultants zijn echter nog geen jaar op pad. Het is dus nog te vroeg voor een evaluevaluatie.

Op de vraag over de klacht bij de Europese Commissie over de marktverstoring voor het vervoer via de waterweg stelt de minister dat het dossier op 23 oktober 2013 is overgemaakt aan de Europese Commissie. De crisis is aangemeld. Op 7 november heeft de Commissie een comité van lidstaten samengeroepen om de ontwikkelingen te bespreken. De lidstaten hebben kennisgenomen van de aanmelding en de voorgestelde maatregelen. De commissie moet er nu nog een oordeel over vellen of er effectief marktverstoring is en of die aanmelding al dan niet terecht is.

2.2.4. De impact van de vervoersector op mens en milieu beperken

Milieuvriendelijk transport opleggen/stimuleren a.d.h.v. vergunningenbeleid

De minister komt hier tot de vraag van mevrouw Brouwers over het milieuvriendelijk transport van afval over het water. Het is de betrachting de principeonderhandelingen af te ronden, zodat er in de eerste helft van volgend jaar een aantal overeenkomsten kunnen worden uitgewerkt en de containers en de persen kunnen worden besteld. Die operaties zouden dan eind volgend jaar, zodra het principeakkoord er is, daadwerkelijk kunnen worden opgestart voor Vlaams-Brabant.

2.2.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid

De regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken wordt vereenvoudigd

Op de vraag van de heer Keulen over de decreten en uitvoeringsbesluiten met betrekking tot de versnelling van investeringsprojecten stelt de minister dat de voorontwerpen van decreet over de omgevingsvergunning en over de complexe projecten na het inwinnen van advies bij de strategische adviesraden voor een tweede keer principieel zijn goedgekeurd en voor advies voorgelegd aan de Raad van State. Enkele dagen geleden heeft de Raad van State zijn advies geformuleerd over het voorontwerp van decreet met betrekking tot de omgevingsvergunning. Eerstdaags wordt ook het advies verwacht over de complexe projecten. Dan kunnen de voorontwerpen voor definitieve goedkeuring naar de Vlaamse Regering, waarna ze in ijntempo naar het parlement gaan.

De uitvoeringsbesluiten voor die decreten worden voorbereid, zodat ze de volgende maanden ook kunnen worden goedgekeurd. Het is de bedoeling dat het decreet met betrekking tot de complexe projecten halfweg volgend jaar effectief in werking kan treden. Dat zal zeker nu nog naar het parlement gaan, zodat het daar wordt goedgekeurd.

Mobiliteit tegen de juiste prijs

Over het rekeningrijden zal ook een voortgangsrapportage volgen, stelt de minister. Ze beaamt de opmerking van de heer Keulen dat het trager gaat dan in 2009 vooropgesteld. De timing is inderdaad 2016 geworden.

Momenteel is er tussen de drie gewesten een akkoord over een pad naar een kilometerheffing voor vrachtwagens, en een proefproject wat een kilometerheffing voor auto's betreft. De minister wijst erop dat de Mobiliteitsraad van Vlaanderen twee à drie jaar geleden een advies heeft uitgebracht waarin stond dat er geen draagvlak was voor een kilometerheffing voor personenwagens. Gelet op het proefproject, waarvan de resultaten vrij snel bekend zullen zijn, en gelet op de evoluties in de ons omringende regio's, heeft ze aan de MORA gevraagd om dat debat toch nog eens opnieuw te voeren. Nu is het immers misschien het ogenblik om daarover te spreken. Ze wijst de heer Keulen erop dat het absoluut de bedoeling is dat het systeem van de kilometerheffing voor vrachtwagens een intelligent systeem is, waarbij kan worden gevarieerd qua tijd en ruimte. Natuurlijk moeten de tarieven nog worden bepaald, en ook moet worden bekeken hoe dat verder moet worden uitgebouwd. Voor de details verwijst de minister naar de voortgangsrapportage op 16 januari 2014.

Mevrouw *Lies Jans* wil weten of er tegen januari al resultaten zullen zijn van het proefproject voor de personenwagens. De *minister* antwoordt dat het de bedoeling is dat het proefproject deze legislatuur volledig is afgerond. Misschien kunnen de resultaten ervan nog in de commissie worden besproken. Het regeerakkoord stelt dat er geen kilometerheffing voor personenwagens komt, maar wel een proefproject. Dat moet deze legislatuur afgerond zijn, zodat ter zake een keuze kan worden gemaakt. Het systeem voor vrachtwagens moet later ook perfect bruikbaar zijn voor personenwagens. Deze regering heeft er niet voor gekozen om ze nu al in te voeren. De effecten moeten eerst worden gemeten.

Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem

Lokale mobiliteitsbeleid

Wat het lokale mobiliteitsbeleid betreft werd de vraag gesteld hoe het zit met de gemeentelijke begeleidingscommissies en de evaluatie. Volgens het decreet kan het advies enkel gunstig of ongunstig zijn. Het advies is een kwaliteitstoets waarbij wordt nagegaan of het voorliggende dossier aan alle voorwaarden voldoet. Een gunstig advies kan perfect materiële of kleine opmerkingen bevatten waaraan nog voldaan moet worden. Een ongunstig advies geeft evenwel aan dat er bijstellingen nodig zijn. Bij fundamentele opmerkingen zal het advies ongunstig zijn. De Vlaamse Regering geeft ook dergelijke adviezen aan de federale overheid.

De fietsmanager

De heer Rzoska merkte op dat de fietsmanager niet vermeld is in de beleidsbrief. De minister stelt dat de fietsmanager een zeer belangrijke rol heeft in de opvolging van het investeringsbeleid. Hij staat in voor het bewaken van de samenhang en de kwaliteit van de aangelegde fietsvoorzieningen. Hij fungeert als aanspreekpunt voor het Vlaamse fietsbeleid en adviseert inzake het fietsbeleid.

De minister kon de teneur van de vragen van de heer Rzoska niet goed duiden. Ze geeft toe dat ze de fietsmanager misschien had moeten vermelden in haar beleidsbrief. Hij is echter wel degelijk actief. Bij de opmaak van het meerjareninvesteringsprogramma denkt hij mee na.

De heer *Björn Rzoska* werpt op dat zijn opmerkingen als constructieve bijdrage bedoeld waren. Hij heeft nog een bijkomende vraag over het aangekondigde fietsberaad. De minister heeft dat gekoppeld aan de VVSG. Zou dat niet beter onder de fietsmanager vallen?

De *minister* stelt dat daar is heel lang over gediscussieerd. De heer D'Hulster vroeg waarom het fietsberaad niet is ondergebracht bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Er zijn veel opties mogelijk. Er was eerst al discussie over de organisatie van een fietsberaad op zich. Er was een advies tegen het fietsberaad, maar daar is de minister het helemaal niet mee eens. In Nederland werkt het zeer goed. Het fietsberaad richt zich op een brede doelgroep: iedereen die direct of indirect betrokken is bij de ontwikkeling en uitvoering van het fietsbeleid. De gemeentelijke verkeerskundigen en mandatarissen die het lokale mobiliteitsbeleid en het fietsbeleid binnen hun bevoegdheid hebben, vormen een van de belangrijkste doelgroepen. De provincies spelen momenteel een relevante rol in het Vlaamse fietsbeleid en worden erkend als een belangrijke partner.

Voor de minister wordt Fietsberaad Vlaanderen het best ondergebracht bij een bestaande organisatie en structuur. De minister heeft gekozen voor de VVSG omdat de uitdaging in

het lokale fietsbeleid zit. Vlaanderen investeert daar infrastructuur via het Fietsfonds. Er wordt een Fietsgemeente/Fietsstad gekozen. Er zijn de beleidsovereenkomsten enzovoort.

De commissieleden stellen veel vragen over de kennisuitwisseling tussen de lokale besturen en de Vlaamse overheid. Dit zal via een samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en de VVSG gebeuren. Voor de Vlaamse overheid zal de fietsmanager hierin uiteraard een voorname rol spelen. Hij zal in de stuurgroep zitten en deelnemen aan het overleg. De VVSG is het beste orgaan om de lokale besturen te responsabiliseren en aan te zetten tot een echt fietsbeleid. Niet iedereen deelt die mening. Er is ook hard gelobbyd voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. De VVSG is echter veel praktischer. Het fietsberaad overlaten aan de fietsmanager gaat voor de minister te ver. Die moet zich op het Vlaamse fietsbeleid concentreren. De stichting kan natuurlijk ook een rol spelen.

Mevrouw *Tine Eerlingen* vindt het nuttig om de lokale ambtenaren die in de gemeentelijke begeleidingscommissie zitten, nog eens te brieven. Zij heeft vernomen dat er andere interpretaties zijn. De *minister* zal dit meenemen, zeker nu ze verneemt dat een aantal dossiers negatief geadviseerd worden op basis van details. Dat is niet de bedoeling. Ze zal kort naar de eerste ervaringen laten vragen. Het was de bedoeling om daar een goed jaar mee te wachten, maar nu ze verneemt dat het in een aantal dossiers minder goed loopt, wil ze er snel op inspelen.

2.3. Een kwalitatief hoogstaande en doordachte infrastructuur

2.3.1. De schakels van het vervoernetwerk optimaal beheren en uitbouwen

Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden

Quick wins

Er waren ook vragen over de harde infrastructuur. Zo vroeg mevrouw Eerlingen of er ook buiten de Antwerpse regio quick wins te vinden zijn. Dat is zeker het geval. De minister verduidelijkt de manier van werken. In de provinciale commissies verkeersveiligheid wordt in alle provincies permanent naar quick wins gezocht, kleine ingrepen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het kan gaan over schilderwerken of over een herorganisatie van wegvakken. Heel veel schriftelijke vragen betreffen de opvolging ervan. Daarnaast zijn er de dossiers over de grotere quick wins zoals de spitsstroken. Er zijn momenteel spitsstroken in Vlaams-Brabant en in Antwerpen. Op veel plaatsen wordt naar quick wins gezocht. Overigens kunnen nog maar sinds een paar jaar, sinds de lussen werden geplaatst, de verkeersstromen goed gemonitord worden. Nu zijn de effecten zichtbaar van het breder of smaller maken van op- en afritten. Zo moeten ze, om voorbeelden uit de eigen provincie van de minister te noemen, in Aalter worden verlengd, terwijl in Beernem reorganisaties zijn gebeurd. Op basis van de opgedane kennis wordt het verkeer op heel wat plaatsen anders georganiseerd.

Aanpak spoorvorming

Mevrouw Brouwers vroeg waarom de spoorvorming op de E40-E314 niet werd aangepakt bij de aanleg van de spitsstrook. In de renovatie van de vier takken van de aansluiting E40-E314 is in het bestek voorzien bij de aanleg van de spitsstroken op de E40 en de weefzones op de E314. Die werken konden onmogelijk nog snel voor de zomervakantie worden uitgevoerd. Om de hinder op het verkeer zo beperkt mogelijk te houden, moeten de werken telkens in een weekend worden uitgevoerd, één weekend per tak. In de planning werd erin voorzien om twee takken in het najaar van dit jaar aan te pakken en twee takken in het voorjaar van 2014. In september is de eerste tak, namelijk de splitsing en de aansluiting van de E314 richting Brussel, al heraangelegd. Het was de bedoeling om de week erna de tak E40 komende van Brussel, richting Lummen opnieuw aan te leggen, maar de weer-

goden hebben roet in het eten gegoooid. Omdat de winter heel nabij is, werd beslist om de drie resterende takken van de aansluiting E40-E314 in het voorjaar te laten heraanleggen, ook telkens in weekends. Ze zaten in het bestek en ze zijn meegenomen, maar men moet de werken een beetje organiseren om de hinder te beperken.

Afrit 32 op de E313

De voorzitter vroeg waarom bij de heraanleg van afrit 32 op de E313 het fietspad niet werd meegenomen, ondanks de slechte staat ervan. De minister leest eerst het antwoord voor dat ze hierover heeft gekregen: “De heraanleg van de oprit Luik en de afrit Antwerpen van de E313 te Tongeren kadert in de totale herinrichting van het volledige op- en afrittencomplex 32 van de N79 te Tongeren-Riemst. In de toekomstige oplossing voor het op- en afrittencomplex zal aan de kant Tongeren, oprit Luik, het complex heringericht worden als Hollands complex, met een rotonde op het kruispunt van de N79 met de nieuwe op- en afritten. Aan de kant Riemst zal het bestaande kruispunt van de N79 met de oprit Antwerpen eveneens heringericht worden als rotonde. De fietspaden worden hierbij buiten het op- en afrittencomplex via een beveiligde oversteek naar de noordzijde van de N79 gebracht. In een eerste fase, bij de aanleg van de rotonde aan de kant Tongeren, zullen de fietsers via beveiligde fietsoversteeken aan weerszijden van de rotonde naar de noordzijde van de N79 gebracht worden. De eerste fase werd aanbesteed op 13 augustus 2013 en de werken zullen uitgevoerd worden in de loop van 2014.”.

Na het voorlezen van dit antwoord, legt de minister uit waaraan ze zich daarbij verschrikkelijk ergert: bij het herasfalteren van een weg moet het fietspad ook worden meegenomen. Ze vindt het niet kunnen wat hier en op nog andere plaatsen gebeurt en die boodschap heeft ze nogmaals overgemaakt. De toestand is in het algemeen al verbeterd, maar er moet nog steeds op gehamerd worden.

De *voorzitter* betreurt dat hij de vraag op deze plaats moet stellen, maar hij heeft dat gedaan uit koppigheid. Hij weet dat de werken eraan komen: de brug schijnt ziek te zijn, er kan geen zwaar transport meer over. Maar hij benadrukt dat de fietser nu over een zelfmoordkantje moet rijden, een betonstrook zoals die vroeger op driebaanswegen werd aangelegd, en waar ook al gaten in zitten. Eén meter verder werd een volledig nieuw wegdek aangelegd voor de auto's, dat is prachtig gedaan. Hij begrijpt niet hoe het kan dat een projectingenieur dat ter plaatse niet ziet. Er zijn al fietsers verongelukt doordat het fietspad slecht is aangelegd. Dat is op andere plaatsen ook het geval, maar de logica daarachter kan hij niet begrijpen: waarom wordt het fietspad niet meegenomen zodat het ook in orde is? De heer *Marino Keulen* vraagt zich af of het misschien ook een gemeenteweg is, of er meerdere overheden verantwoordelijk zijn, maar het blijkt om een pure gewestweg te gaan. De *voorzitter* vindt dat de fietsers hiermee eigenlijk uitgelachen worden, er is blijkbaar geen interesse voor hun veiligheid. Door de machine ook één meter verder te laten werken, zou alles in orde zijn voor de fietser. Hij benadrukt dat de minister ervan op de hoogte is dat dit nog steeds op verschillende plaatsen gebeurt en dat ze daaraan werkt.

De *minister* kan dat alleen maar bevestigen, maar ze krijgt dan de uitleg dat de machines maar zo breed zijn als ze zijn. Dat betekent dat ze het traject dus nog eens moeten doen en dat kost veel meer. Het kan niet dat nieuw asfalt voor een fietspad halverwege een geschilderde strook ophoudt. De minister heeft geen enkel argument om dat goed te praten, het kan gewoonweg niet. Gelukkig is het de voorbije jaren wel verbeterd. Er zijn goede renovaties, maar het is nog niet overal voldoende doorgedrongen, en dat ergert de minister heel erg. Ze geeft het voorbeeld van een weg naar Diksmuide die opnieuw werd geasfalteerd tot halfweg het fietspad. Dat kan niet, dat is uit de tijd. Het is nochtans een van de grote prioriteiten. Minister Crevits gaat ervan uit dat die machines met innovatieve technieken breder kunnen worden gemaakt. Het kan toch niet dat men daar nog nooit aan heeft ge-

dacht. Het positieve nieuws is dat het beter wordt, het negatieve nieuws dat er nog werk aan de winkel is, zo besluit ze.

Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken

Concurrentie tussen openbaar vervoer en fiets

Op een vraag van mevrouw Eerlingen over de concurrentie tussen openbaar vervoer en fiets, en de prijsformules antwoordt minister Crevits dat de voordelige prijsformules voor het gebruik van openbaar vervoer in stedelijke kernen een gezamenlijke beslissing is van De Lijn en de lokale overheid in het kader van de derdebetalersovereenkomsten. Als onderdeel van een geïntegreerd stedelijk mobiliteitsplan kan een lokale overheid ervoor zorgen dat ook het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Alle modi moeten worden gestimuleerd. In het onderzoek naar verplaatsingsgedrag bleek twee jaar geleden dat door de manier van tariefzetten het fietsen naar school op een bepaalde plaats verminderde ten opzichte van het tramgebruik. Ondertussen is dat gestabiliseerd. In het laatste onderzoek was dat niet meer zo. Misschien is dat een tijdelijk effect geweest.

Overzicht fietsprojecten voor 2014

Op een vraag van de heer Rzoska over de fietsprojecten voor het jaar 2014 antwoordt minister Crevits dat er drie jaar geleden geen fietsinvesteringsplan bestond. Er werd meer occasioneel gewerkt. Nu wordt er een plan gemaakt voor heel Vlaanderen en een rollend meerjarenprogramma zoals dat wordt gedaan voor de wegen per provincie. Het Integraal FietsInvesteringsprogramma is een rollend programma met de projecten voor de komende drie jaren. Er zit ook een reserveprogramma in. Dat betekent dat sommige projecten op reserve kunnen worden aangevat voor het geval de budgetten niet volledig zijn besteed. Het plan is ook jaarlijks aanpasbaar. Volgens de heer Rzoska zou het nuttig zijn om altijd de stand van het dossier te hebben. Bij de meerjarenwegenprojecten is dat niet zo. Er is een rollend programma, dat wordt aangepast, en dan stellen de volksvertegenwoordigers veel schriftelijke vragen, aldus minister Crevits. Het zou goed zijn dat dat ook voor de fietsprojecten kan. De minister bekijkt of dat kan.

Er zijn projecten van het eerste in het tweede IFI beland. Er zijn ook reserveprojecten uitgevoerd. Dat kun je wel monitoren, maar er is geen permanente fiche die de stand bijhoudt. Als dat voor de wegen gebeurt, moet het zeker ook voor de fietsprojecten worden gedaan.

Fietsverbinding onder de E314

Mevrouw Brouwers vroeg of er een fietsverbinding onder de E314 in het kader van het project Leuven Noord komt. Het Agentschap Wegen en Verkeer, de stad Leuven en het studiebureau zijn bezig met het ontwerp van een auto-fietsdoorgang in het verlengde van de Kessel-Losesteenweg onder de E314. De uitvoering van dit project is in het voorstel van indicatieve meerjarenplanning van het AWV gepland in het jaar 2016, en niet 2014.

Het openbaarvervoernetwerk verder uitbouwen

Tramverbinding Meise-A12-Willebroek

Op de vraag van de heer Rzoska wat het prioritaire traject is van de tramverbinding Meise-A12-Willebroek, antwoordt minister Crevits dat uit de tracéstudie van De Lijn blijkt dat voor de tramverbinding Brussel-Willebroek twee tracévarianten de voorkeur genieten ter hoogte van het Fort van Breendonk: tracévariant D3 loopt tussen de A12 en het Fort van Breendonk en tracévariant D2 loopt ten oosten van het Fort van Breendonk. De Vlaamse

Regering zal dit najaar de beslissing nemen om het voorkeurtracé vast te leggen, zodat De Lijn het verdere vergunningetraject kan aanvatten. Als de Vlaamse Regering een beslissing heeft genomen, zal het nuttig zijn dat ze hier uitgebreid wordt toegelicht, want er zijn heel veel vragen, ook van gemeentebesturen. Maar er moet ook een ruimtelijk uitvoeringsplan, een milieueffectenrapport en een stedenbouwkundige vergunning komen.

Snelbusnetwerken

Op de vraag over de hoogwaardig openbaarvervoerprojecten van mevrouw Eerlingen antwoordt de minister dat de snelbuslijnen in Limburg midden 2013 zijn geëvalueerd. Gedurende een jaar is met nieuwe tarieven en vervoerbewijzen gewerkt. Er is beslist de lopende modaliteiten voor dat traject een jaar langer te behouden. In 2014 zal een nieuwe evaluatie volgen.

De Lijn Antwerpen en De Lijn Oost-Vlaanderen investeren momenteel in het capaciteitsbeheer van snelbuslijnen. De Lijn West-Vlaanderen onderzoekt de mogelijkheid van semi-snelbussen. Verdere realisaties zijn afhankelijk van de gebiedsevaluaties. De stad Kortrijk is onder meer vragende partij om hoogwaardig openbaar vervoer van het centrum naar bepaalde wijken in te leggen. Dit is allemaal afhankelijk van de beschikbare middelen.

Gemeenschappelijk gebruik van privévoertuigen

Op de vraag van mevrouw Eerlingen over het gemeenschappelijk gebruik van privévoertuigen antwoordt de minister dat navraag bij het departement en bij vzw Autopia is gedaan. Ongeveer 2000 huishoudens nemen deel. Er zijn 320 gedeelde wagens in omloop. Elke gedeelde wagen vervangt momenteel 6,25 particuliere voertuigen. De minister vindt dit een mooi resultaat. Door deze particuliere wagens te delen, worden 1680 wagens vermeden.

In de loop van het voorbije jaar heeft vzw Autopia tientallen nieuwe groepjes voor particulier autodelen opgericht en ondersteund. In totaal gaat het om 35 groepen, verspreid over een aantal middelgrote steden, zoals Antwerpen, Gent, Leuven, Mechelen en Brugge. Het aantal deelnemers aan en uitgespaarde wagens door de diensten van cambio staan hier los van. In dat geval gaat het immers om aangekochte wagens die kunnen worden gehuurd. De werking van vzw Autopia draait om het delen van wagens.

De resultaten hebben de minister positief verrast. Ze wist immers niet dat per gedeelde auto 6,2 voertuigen worden uitgespaard. Ze vindt het dan ook de moeite dit systeem verder te helpen promoten.

Stationsomgevingen – afstemming op investeringsplan NMBS

Op de vraag van mevrouw Brouwers over de stationsomgevingen antwoordt de minister dat in het investeringsplan prioriteit is gegeven aan de verhoging van de veiligheid, de betrouwbaarheid en de stiptheid van het treinverkeer. Een aantal stationsomgevingsprojecten zullen verder worden afgewerkt. De NMBS Holding heeft alle projecten en de tot dan toe gekende plannings in het meerjareninvesteringsplan voor de periode 2013-2025 opgenomen. Er is in de nodige financiering voorzien. Op dit ogenblik is er geen nood aan verschuivingen van budgetten. Er worden evenmin vertragingen verwacht ten gevolge van de financiering.

Infrabel heeft bij de afwerking van de stations van Mechelen en Oostende een lichte vertraging van een jaar opgelopen. De afwerking van het station van Halle is stilgelegd en zal pas in 2023 worden voltooid. Met betrekking tot alle andere stations wordt de oorspronkelijke planning behouden. Nieuwe projecten zullen volgens dit investeringsplan pas vanaf 2017 van start kunnen gaan. Er zijn momenteel echter geen nieuwe projecten gepland.

2.3.2. De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken

Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid

Op de vraag van de heer Lachaert over de haveninfrastructuur en meer in het bijzonder over de sluis in Terneuzen antwoordt de minister dat ze er volop mee bezig is. De uitwerking van een optimale financieringswijze is een belangrijk issue tijdens de planuitwerkingsfase. De regeling moet ook in een verdrag worden vastgelegd. Er kan nog niet worden beslist op welke manier dat exact zal worden georganiseerd, maar er moet wel al een richting worden aangegeven.

De vraag daarbij is of voor een DBFM-formule of voor investeringen met reguliere budgetten moet worden gekozen. Het voordeel van de aanwending van reguliere budgetten is een grotere controle op de kostprijs. Indien voor een DBFM-formule wordt gekozen, is het belangrijk controle te behouden op de wijze waarop het plan wordt uitgewerkt. De Vlaamse overheid staat immers in voor het leeuwendeel van de financiering. De onderhandelingen lopen. Zodra er meer nieuws is, zal de minister het laten weten. Tot nu toe is wel al beslist wat de Nederlandse overheid zal betalen. Nu moet worden nagegaan hoe de sluis er zal uitzien, wat de exacte kostprijs zal zijn en hoe dit zal worden gefinancierd.

Op basis van de huidige planning gaat de minister ervan uit dat het verdrag in de loop van 2014 klaar zal zijn en door de betrokken parlementen zal kunnen worden behandeld. Wat het globaal akkoord betreft, moet nog dit jaar een keuze over de financiering worden gemaakt.

De werking van de luchthavens verzekeren

Op de vraag van mevrouw Eerlingen hoe Vlaanderen de concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem zal verzekeren antwoordt de minister dat in 2011 het Flanders Air Transport Network is opgericht. De minister ontmoet op regelmatige basis de vertegenwoordigers van de luchtvaartsector. Op 8 maart 2014 zal de allereerste Luchtvaartdag plaatsvinden. Die dag is bedoeld om de hele luchthavensector op een positieve wijze in de kijker te zetten. Tot verbazing van de minister willen enorm veel bedrijven hieraan meewerken. Ook Brussels Airport Company is enthousiast en wil de deuren opengooien. Volgens de minister gaat het om een goed initiatief om het imago te verbeteren.

Wat de concurrentiepositie zelf betreft, verwijst de minister naar het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling, waarin een groot aantal acties ter verbetering van de concurrentiekracht zijn opgesteld. Wat de bevoegdheden van de minister betreft, wordt vooral gewerkt aan een verbetering van de ontsluiting van de infrastructuur. De kern van het tramnetwerk ligt rond de luchthaven van Zaventem. Om de luchthaven beter te ontsluiten en de toegankelijkheid te verbeteren, komen alle lijnen daar samen.

2.4. Openbare werken meer dan mobiliteit

2.4.1. Duurzaam kustbeheer

Wat het masterplan betreft, waar mevrouw Kindt een vraag over heeft gesteld, is in het regeerakkoord afgesproken om het Vlaamse Baaienplan dat door de private sector is voorgesteld, van dichtbij te bekijken. De administratie van de minister heeft een aantal van die zaken bekeken en de minister heeft op de conferentie in Oostende van 26 november een aantal van die zaken voorgesteld. De bedoeling is om het masterplan in de komende maanden af te werken. Daar zitten een aantal grote blokken in.

Het aanleggen van energie-eilanden op de westelijke kustzone, vanaf de haven van Zeebrugge richting Frankrijk, is niet opportuun en biedt weinig meerwaarde en is dus geen

optie. Een mogelijkheid is wel het aanleggen op de zwakste schakels, Middelkerke en Westende, van een zandmotor. Dat is een natuurlijke plaats die net onder de waterlijn ligt en ervoor zorgt dat het strand automatisch en volgens een zeer natuurlijke werking breder kan worden.

Wat de zone van de haven van Zeebrugge betreft, is nagegaan hoe een eventuele uitbreiding mogelijk is. Een uitbreiding in de richting van de zee is geen optie gelet op de stroming. De enige optie is een uitbreiding in de richting van het westen.

Er is heel wat heisa geweest over het energieatol waarvoor in het ontwerp Marien Ruimtelijk Plan een locatie is aangeduid. De administratie van minister Crevits heeft de impact van stromingen en van de getijden onderzocht. Daaruit blijkt dat er maar een goede locatie is, vooral ten westen van de haven van Zeebrugge. Die locatie sluit volgens de minister goed aan bij de bezorgdheden van Blankenberge dat wil dat zijn jachthaven beter wordt ontsloten. Het atol kan ervoor zorgen dat men in één beweging werken kan doen die voor beide goed zijn.

Indien men ooit eilanden wil aanleggen voor de kust, dan is de enige nuttige zone de zone vanaf de haven van Zeebrugge richting Nederland. Maar ook daar moet nog heel veel onderzoek en overleg gebeuren, aldus de minister.

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 2014 (bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken van minister Crevits) wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 5 stemmen tegen 4.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Dirk DE KORT
Egbert LACHAERT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ACC	Antwerps Coördinatie Centrum
ANPR	automatic number plate recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
BIV	belasting op inverkeerstelling
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
CEO	chief executive officer
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DAV	Diensten Aangepast Vervoer
DBFM	Design Build Finance Maintain
DVM	dynamisch verkeersmanagement
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
EVA	extern verzelfstandigd agentschap (van de Vlaamse overheid)
FAST	files aanpakken door snelle tussenkomst
GEN	Gewestelijk Expresnet
GIPOD	Generiek Informatieplatform Openbaar Domein
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
IFI	Integraal FietsInvesteringsprogramma
ITS	intelligent transportsysteem
IVA	intern verzelfstandigd agentschap (van de Vlaamse overheid)
IWT	Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie
KLIM	Federaal Kabels en Leidingen Informatie Meldpunt
KLIP	Kabel- en Leiding Informatie Portaal
KRC	Kinderrechtencommissariaat
KWB	Kristelijke Werknemersbeweging
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LNG	liquified natural gas
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	milieueffectrapportage, milieueffectrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
MRCC	Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
nv	naamloze vennootschap
pps	publiek-private samenwerking
pv	proces-verbaal
ReTiBo	Registratie- en Ticketingsysteem met Boordcomputer
RIS	Rivier Informatie Service
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SHIP	Strategisch Haveninfrastructuurproject
sms	short message service
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Lucht- havenregio
TEC	Transport en Commun
TEU	twenty feet equivalent units
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
UZ Gent	Universitair Ziekenhuis Gent
VBS	verkeersbegeleidingssysteem

VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
ViA	Vlaanderen in Actie
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VTS	Vessel Traffic Service
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
vzw	vereniging zonder winstoogmerk

BIJLAGE

Prognose beschikbaarheidsvergoedingen

Overzicht ViA-Invest

Project	Beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid (mln euro)
Via-Zaventem	5,62
Noord-Zuid Kempen	18,6
R4-Gent	8,29
A11 Brugge	63,9
Noord-Zuid Limburg	56,3
N60 Ronse	16,6
Bruggen Albertkanaal	11,5
Optimalisatie R0 - Zaventem	15,34
R4 Gent Oost-West	20,12
N8	8,6
Dammepoortsluis	7,8
Steenbruggebrug	2,3

De Lijn

Project	Beschikbaarheidsvergoeding (mln euro)
Stelplaats Tongeren	0,658
Stelplaats Brugge	2,967
Stelplaats Overijse	0,897
Stelplaats Zomergem	0,518
Stelplaats Wissenhage	13,087
Cluster 2 stelplaatsen (Aalst, Leuven-Noord, Sint-Niklaas, Hasselt)	8,735
Tramlijn Brabo 1	14,342
Tramlijn Livan 1	8,641
Tramlijn Brabo 2	11
Tramlijn Spartacus STL 1	21,737

Bijkomende projecten

- Voor de bouw van de Deurganckdoksluis werd een pps-overeenkomst afgesloten. Er zal een jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding van 18 miljoen euro moeten betaald worden (op kruissnelheid).
- Voor Amoras bedraagt de beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid 29 miljoen euro.
- Voor het project kilometerheffing wordt de beschikbaarheidsvergoeding geraamd tussen de 65 en 80 miljoen euro.
- Voor het ACC (Antwerps Coördinatie Centrum) en het masterplan kustveiligheid is er een rapportering alternatieve financiering maar is er nog geen pps opgestart. De opportuniteit wordt hiervan onderzocht.