



Vlaams  
Parlement

stuk **15** (2012-2013) – Nr. 3-I  
ingediend op 29 november 2012 (2012-2013)

## Ontwerp van decreet

houdende de algemene uitgavenbegroting  
van de Vlaamse Gemeenschap  
voor het begrotingsjaar 2013

Beleidsbrief  
Mobiliteit en Openbare Werken 2012-2013

## Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers  
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Jan Peumans.

*Vaste leden:*

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

*Plaatsvervangers:*

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

## Stukken in het dossier:

- 15** (2012-2013) – Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen + Erratum  
– Nr. 2: Amendementen
- 12-A** (2011-2012) – Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
- 13** (2012-2013) – Nr. 1 en 2: Toelichtingen bij de begroting
- 14** (2012-2013) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- 16** (2012-2013) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof
- 21** (2012-2013) – Nr. 1: Meerjarenraming
- 1778** (2012-2013) – 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 .....	5
2.2. Grote lijnen van de begroting.....	5
2.2.1. De Lijn.....	5
2.2.2. Andere verschuivingen .....	6
3. Beleidsbrief .....	6
3.1. Grote lijnen.....	6
3.2. Omgevingsanalyse .....	6
3.2.1. Personenvervoer .....	6
3.2.2. Goederenvervoer .....	7
3.3. Kwalitatieve dienstverlening.....	7
3.3.1. Vlot en veilig verkeer .....	7
3.3.2. Openbaar vervoer.....	12
3.3.3. Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa .....	14
3.3.4. Beperken van de impact van het vervoer op mens en milieu ....	16
3.3.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid .....	16
3.4. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur .....	17
3.4.1. De schakels van het vervoersnetwerk.....	17
3.4.2. Economische poorten.....	21
3.5. Openbare Werken meer dan mobiliteit.....	22
3.5.1. Duurzaam kustbeheer .....	22
3.5.2. Integraal waterbeleid.....	23
3.5.3. Beheersing waterkwantiteit.....	23
3.5.4. Multifunctionaliteit.....	23
II. Bespreking .....	24
1. Begroting.....	24
1.1. Algemeen.....	24
1.1.1. Personeelsbesparingen.....	24
1.1.2. Kredieten MOW .....	25
1.2. De Lijn .....	25
2. Beleidsbrief .....	26
2.1. Omgevingsanalyse .....	27

2.2. Kwalitatieve dienstverlening.....	28
2.2.1. Dynamisch verkeersmanagement .....	28
2.2.2. Incidentmanagement .....	29
2.2.3. Slimme verkeerslichten .....	30
2.2.4. Vervoersmanagement .....	30
2.2.5. Waterwegen.....	32
2.2.6. Verkeersveiligheid.....	35
2.2.7. Handhaving.....	36
2.2.8. Kwaliteitsvol verkeerssysteem.....	37
2.2.9. Data .....	38
2.3. Openbaar vervoer .....	39
2.3.1. ReTiBo en MOBIB .....	39
2.3.2. Kostendeckingsgraad.....	40
2.3.3. Geïntegreerd openbaar vervoer .....	42
2.3.4. Kwaliteit van de dienstverlening .....	43
2.4. Logistiek Vlaanderen.....	46
2.5. Beperken van de impact van het vervoer op mens en milieu.....	47
2.5.1. Geluidshinder.....	47
2.5.2. Lichtplan.....	47
2.5.3. Ecoduct.....	48
2.5.4. Milieuvriendelijke brandstoffen.....	48
2.5.5. Slibverwerking.....	48
2.6. Efficiënte en kostenbewuste overheid .....	49
2.6.1. Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	49
2.6.2. Toekomstgericht mobiliteitsbeleid .....	50
2.6.3. Mobiliteit tegen de juiste prijs .....	50
2.7. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur .....	50
2.7.1. Het wegennet.....	50
2.7.2. Fiets- en voetpaden .....	55
2.7.3. Het openbaarvervoernetwerk .....	56
2.7.4. Waterwegennet .....	60
2.7.5. Economische poorten.....	60
2.8. Openbare Werken meer dan mobiliteit.....	63
2.8.1. Duurzaam kustbeheer .....	63
2.8.2. Multifunctionaliteit.....	63
III. Moties.....	63
IV. Indicatieve stemming.....	63

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 8, 15 en 22 november 2012 het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2012. De bespreking had betrekking op de bevoegdheden Mobiliteit en Openbare Werken van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

De uitgavenbegroting werd besproken in samenhang met de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken – Beleidsprioriteiten 2012-2013, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1778/1).

Voor de beantwoording van vragen over de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn liet minister Hilde Crevits zich bijstaan door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn.

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

### **1. Inleiding**

Minister *Hilde Crevits* legt bij het begin van haar toelichting uit dat de beleidsbrief dezelfde structuur heeft als haar beleidsnota. Naast een overzicht van de uitvoering van haar beleid in het afgelopen jaar en een vooruitblik op het volgende, wordt in het document de relatie met de begroting aangegeven, wat een moeilijke oefening is bij gebrek aan een-op-eenrelaties tussen doelstellingen uit de beleidsbrief en begrotingsartikelen.

### **2. Begroting**

#### **2.1. *Uitgangspunten***

In uitvoering van het Rekendecreet wordt de administratieve begroting vanaf 2012 gebaseerd op begrotingsartikelen, die de samenvoeging zijn van een of meer basisallocaties die beleidsmatig en inhoudelijk samenhangen. Ze vormen een niveau tussen de programma's en de vertrouwde basisallocaties.

De minister kondigt nog aan dat de fysische programma's van AWV en andere verzelfstandigde agentschappen eind november beschikbaar zullen zijn. Ook de bijzondere rapportering over de alternatieve financiering wordt aan het parlement bezorgd.

#### **2.2. *Grote lijnen van de begroting***

Vervolgens overloopt de minister de grote lijnen van de begroting 2013.

##### **2.2.1. *De Lijn***

De belangrijkste verschuivingen hebben betrekking op De Lijn. De actualisatie van de kostenparameters (brandstofprijzen onder andere) zorgt voor een toename van de exploitatiedotatie met 7,6 miljoen euro. Voor het leerlingenvervoer wordt 10,5 miljoen euro extra toegekend, waarvan 3,5 miljoen euro voorlopig geblokkeerd is. De minister gaat ook uit van een verbeterde kostendekkingsgraad door de stijging van de ontvangsten uit het reizigersvervoer met 4 miljoen euro, wat in mindering wordt gebracht van de exploitatiedotatie. Daartoe moet De Lijn het zwartrijden bestrijden maar mag zij ook een indexering doorvoeren.

Bij de kredieten voor De Lijn valt enerzijds de eenmalige machtiging voor de tramaankopen in het kader van het Masterplan 2020 weg. Hierdoor nemen de beleidskredieten met 66,5 miljoen euro af. Anderzijds wordt voor 50,2 miljoen euro aan extra betaalkredieten uitgetrokken om de vroeger aangegane investeringsengagementen (voornamelijk tramaankopen) te honoreren.

### 2.2.2. *Andere verschuivingen*

De eenmalige kredieten voor de aankoop van de Noorderlaanbrug (31,7 miljoen euro) en de Van Cauwelaertsluis (61,3 miljoen euro) zijn niet meer ingeschreven. Dat geldt ook voor het bij de tweede begrotingsaanpassing aan het aan Waterwegen en Zeekanaal toegekende beleidskrediet van 12 miljoen euro voor investeringen ter bescherming tegen wateroverlast. De investeringsmachtiging van W&Z wordt in het kader van het project Investeringszone Petroleum Zuid eenmalig met 18 miljoen euro verhoogd.

Daarnaast is in het kader van de besparingsoefening van het CAG 6.648.000 euro bespaard door de verschillende entiteiten. Voor details verwijst minister Crevits naar de memorie van toelichting (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 13/2-M).

## 3. **Beleidsbrief**

Vervolgens licht de minister de beleidsbrief toe.

### 3.1. *Grote lijnen*

Iedereen wil graag vlot en veilig op zijn bestemming raken. Ook voor de economie is het van levensbelang dat personen, grondstoffen en goederen dat doen. Mobiliteit belangt iedereen aan. De overheid moet dit in goede banen leiden.

Het kader voor het mobiliteitsbeleid wordt gevormd door het Mobiliteitsplan Vlaanderen. In 2013 moet het goedgekeurd worden, na afstemming met het Klimaatbeleidsplan en Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Aan de gemeenten worden in de nieuwe bestuursperiode nieuwe samenwerkingsovereenkomsten aangeboden. Het Mobiliteitsdecreet en het uitvoeringsbesluit moeten het systeem van de vroegere mobiliteitsconvenants vereenvoudigen door het zwaartepunt van het overlegproces bij de gemeenten te leggen.

Een sterk en een slim infrastructuurnetwerk en een goed uitgebouwd mobiliteitssysteem zijn cruciale bouwstenen voor welvaart en welzijn. Sterk betekent dat iedere weggebruiker zijn plaats heeft. Daarom wordt gefocust op infrastructuur, onderhoud en veiligheid. Een slim netwerk laat toe om de bestaande capaciteit optimaal te benutten. Een snel netwerk staat garant voor betrouwbare reistijden en optimale informatie. Ten slotte moet gestreefd worden naar een aantrekkelijk netwerk, dat verkeersveilig en duurzaam uitgebouwd is.

### 3.2. *Omgevingsanalyse*

#### 3.2.1. *Personenvervoer*

De minister gaat in op de omgevingsanalyse, waarmee de beleidsbrief begint. Daarin is gebruik gemaakt van recent onderzoek. Het blijkt dat de personenauto nog steeds het meest gebruikte vervoersmiddel is. Zijn aandeel blijft bovendien stijgen. Het meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen toonde aan dat Vlamingen zelfs voor de trips van minder dan vijf kilometer meestal de auto gebruiken (56,8%). Omdat het potentieel voor fietsgebruik bijzonder groot blijft, focust het beleid op een meerjarig fietsinvesteringsprogramma.

### 3.2.2. *Goederenvervoer*

Vlaanderen is een logistieke topregio. De transportsector vertegenwoordigde de voorbije jaren ongeveer zes percent van het Vlaamse bbp en vijf percent van de werkgelegenheid. De modal split van het vervoer over land wordt gedomineerd door het wegvervoer. Vooral het internationale transitverkeer groeide na de crisis. Doorvoer was in 2010 goed voor 20% van alle wegvervoer. Het dalende belang van het spoorvervoer is de afgelopen jaren erg opvallend.

De verkeersdrukke blijft toenemen. Sinds 1990 is de hoeveelheid verkeer met een derde gestegen. Ten opzichte van 2007 is in 2011 de filezwaarte, die afhankelijk is van het dagdeel, gestegen, en in de regio Antwerpen sneller dan in de regio Brussel. Sinds medio 2011 is zij in beide ongeveer gelijk.

Betere verkeersveiligheid blijft een prioriteit. De laatste tien jaar is het aantal doden en zwaargewonden sterk afgenomen. Voor 2011 wordt het aantal doden en dodelijk gewonden op 445 geschat in de voorlopige cijfers van de verkeersbarometer. Die schatting zou een toename van zes percent tegenover 2010 betekenen. De minister kondigt aan dit in detail te bekijken en haar beleid daarop te focussen.

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid streeft ernaar om de impact van de vervoerssector op mens en milieu te beperken. In de periode 2000-2010 is een absolute ontkoppeling ontstaan tussen de personenkilometers en de emissies door personenvervoer, maar bijkomende inspanningen blijven nodig. Luchtverontreiniging is niet het enige element, ook geluidshinder is belangrijk.

### 3.3. *Kwalitatieve dienstverlening*

Vervolgens bespreekt ze het onderdeel ‘kwalitatieve dienstverlening voor vlot en veilig verkeer op het transportnet’. Bij alle modi maakt ze het onderscheid tussen soft- en hardware, respectievelijk dienstverlening om de netwerken slim te maken, en harde infrastructuur.

#### 3.3.1. *Vlot en veilig verkeer*

##### *Dynamisch verkeersmanagement*

Wat dynamisch verkeersmanagement betreft, is het beloofde basismetnet Meten in Vlaanderen afgewerkt tegen het einde van het jaar. In 2013 start de volgende fase. Ongeveer veertig parkings met nevenbedrijven zullen worden uitgerust met meetlussen. Er wordt verder geïnvesteerd in dynamische informatieborden en rijstrooksignalisatie.

Halfweg 2012 zijn de operatoren van het Vlaams Verkeerscentrum en het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum verhuisd naar een nieuwe locatie op de site Lange Kievit. De intelligente verkeersafwikkeling in Vlaanderen is spectaculair en zeer modern, onderstreept de minister. Er is voldoende plaats om de toekomstige uitdagingen het hoofd te bieden.

In 2012 is ook de uitbouw gestart van een netwerk van nummerplaatherkenningscamera's op het hoofdwegenet. Eind 2012 zullen op 21 locaties ongeveer honderd camera's geïnstalleerd zijn. De installaties kunnen de reistijden berekenen en ze geven per voertuigcategorie een beeld van de herkomst en bestemming van het wegverkeer. In 2013 zal bijzondere aandacht gaan naar de integratie van de bestaande ANPR-camera's in een netwerk met extra politionele functionaliteit. Dat gebeurt voor het eerst in de zone Brasschaat.

In 2013 wordt gestart met de uitbouw van twee spitsstroken op het traject van de E19 tussen Antwerpen-Noord en Sint-Job-in-'t-Goor (indienstneming 2014) en op het traject E40-E314 van Sterrebeek tot Heverlee op de E40 en tot Holsbeek op de E314 (volledige indienstneming 2015).

In 2013 wordt 25 miljoen euro uitgetrokken voor dynamisch verkeersmanagement. Die investeringen hebben voornamelijk impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

#### *Slimme verkeerslichten*

De minister wil in 2013 resultaten bereiken op het vlak van slimme verkeerslichten. Om het openbaar vervoer naar het stadscentrum van Gent vlotter te laten doorstromen, is een systeem van toeritdosering geïnstalleerd. Op piekmomenten wordt het verkeer minder snel toegelaten zodat de tram vlotter kan doorrijden naar het centrum. In Antwerpen wordt geïnvesteed in de vernieuwing van de verkeerscomputer die verschillende kruispunten kan aansturen. Het betreft een samenwerking tussen AWW, De Lijn, de stad Antwerpen en de politie Antwerpen. In Gent wordt de verkeerscomputer voor de stadsring volgend jaar in gebruik genomen. Al die investeringen hebben vooral impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

#### *Vervoersmanagement*

Het Pendelfonds ondersteunt bedrijven en instellingen met een subsidie van maximaal 50% van de gemaakte kosten om een duurzamer woon-werkverkeer te realiseren. De zevende projectoproep wordt de komende weken afgerond en de achtste en de negende worden voorbereid. In het najaar van 2012 wordt de rondetafel gefinaliseerd die vorig jaar werd gestart om de werking grondig te evalueren en bij te sturen. In 2013 worden de achtste en negende projectoproep afgerond. Het aantal projecten stijgt; steeds meer bedrijven vinden de weg naar het fonds. Met de sociale partners wordt gezocht naar een consensus over de optimalisatie van de werking. De minister merkt op dat de resultaten wisselen. Sommige, zoals bij Moortgat, zijn schitterend.

Vzw Max Mobiel organiseert vervoer van werknemers van en naar de bedrijven in de Oost-Vlaamse havens (Gent en Waasland). De POM West-Vlaanderen heeft een vergelijkbaar initiatief voor de haven van Zeebrugge. In het kader van het multimodale mobiliteitsbudget loopt een proefproject, waarin werknemers het gebruik van hun bedrijfswagen aanvullen met of volledig vervangen door duurzame vervoersmodi. Volgend jaar wordt het geëvalueerd met het oog op veralgemeende invoering, waarbij ook de federale overheid betrokken moet worden. De relevante begrotingsartikelen zijn MB0/1MF-E-2-Z/IS, MB0/1MF-E-2-C/WT en MB0/1MF-E-2-A/WT.

#### *Waterwegen*

De minister wil voorts de bestaande maritieme en waterwegennetwerken optimaal benutten.

In Antwerpen en Zeebrugge zullen de scheepvaartverkeersdiensten op een gemeenschappelijke werkvloer, een havencoördinatiecentrum, worden samengebracht. In Zeebrugge zijn de werken gestart en in Antwerpen gebeurt dat in 2014. Intussen werden tussen de havens van Gent en Terneuzen gesprekken begonnen om ook voor het kanaal Gent-Terneuzen de scheepvaartdiensten op een gemeenschappelijke werkvloer samen te brengen.



De huidige berichtenuitwisseling met het Europees maritiem informatienetwerk Safe-SeaNet maakt Vlaanderen tot koploper bij de realisatie van de Europese Monitoring-richtlijn. Ook in 2012 is sterk geïnvesteerd in innovatieve aanpassingen aan de ICT-systemen van de Schelderadarketen. Bij de implementatie van River Information Services in het Scheldegebied is ervoor gekozen om het systeem zoveel mogelijk te integreren in de bestaande systemen van de Schelderadarketen. River Information Services zijn moderne verkeersmanagementsystemen die een snelle elektronische overdracht van gegevens garanderen tussen water en de wal. Om de RIS-richtlijn in te voeren, kreeg Vlaanderen binnen het TEN-T-programma een Europese subsidie van 305.000 euro. In 2013 worden de radarsystemen van de vier havengebieden gekoppeld met de radarsystemen op de Westerschelde en het kanaal Gent-Terneuzen. Zo ontstaat een aangesloten totaaloverzicht van de verkeersafwikkeling naar de Vlaamse zeehavens. Er is 31,5 miljoen euro ingeschreven voor de Schelderadarketen en de havenkapiteindiensten. Het begrotingsartikel is MC0/1MI-E-2-C/WT.

VTS is een scheepvaartbegeleidingssysteem dat vergelijkbaar is met de luchtverkeersleiding voor vliegtuigen. De minister onderzoekt hoe de efficiëntie daarmee kan verhoogd worden. Die investeringen hebben betrekking op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

In 2013 zal opnieuw worden geïnvesteerd in de vernieuwing en het onderhoud van de overheidsvloot. Er komen een aantal doelgerichte vervangingen van de vaartuigen. In de begroting is dit terug te vinden onder artikelnummer MCE/3MI-E-2-Z/WT.

Het aandeel van de DAB Loodswezen in de wachttijden voor de zeescheepvaart is in 2012 teruggelopen. Het effect van de inzet van de nieuwe beloodsingsvloot is merkbaar en er wordt nog een verdere vermindering verwacht. Het sociaal overleg buigt zich over concrete efficiëntiemaatregelen. De dotatie van DAB Loodswezen (artikelnummer MC0/1MI-E-2-Y/IS) wordt verhoogd om de DAB de mogelijkheid te bieden om zijn kerntaak uit te voeren en uit te bouwen. Er wordt in acht miljoen euro aan extra krediet voorzien uit het Hermesfonds om de gevolgen van de economische crisis op het scheepvaartverkeer en het loodswezen op te vangen. Daarbij komt 10 miljoen euro uit het VIF.

Om het scheepvaartverkeer veilig en vlot te organiseren zijn hydrografische en hydrometeorologische gegevens uiterst belangrijk. Daartoe wordt de dienstverlening van het hydrografisch en het hydrometeokenniscentrum verder uitgebouwd. Die investeringen hebben bij de Vlaamse Hydrografie een impact op de artikelnummers MCU/3MI-E-2-D/WT en MC0/1MI-E-2-B/WT.

### *Binnenvaart*

In de binnenvaart zijn de voorbije jaren verschillende RIS-applicaties ontwikkeld, die de basis vormen voor het intelligente systeem op de Vlaamse binnenwateren. Inmiddels is een gebiedsdekkend netwerk van 21 basisstations uitgebouwd, waarmee schepen automatisch hun identificatiegegevens en positie uitzenden naar de waterwegbeheerders, wat de veiligheid ten goede komt. De Vlaamse overheid, de havenbesturen, Promotie Binnenvaart Vlaanderen en de Vlaamse binnenvaartsector sloten in 2011 een protocol af ter begeleiding van een Vlaamse steunmaatregel voor de aanschaf en installatie van AIS op binnenschepen. De Vlaamse overheid trok 1.500.000 euro uit voor het protocol en de Europese Commissie verleende cofinanciering. Voor 473 schepen is een geregistreerd aanvraagdossier ingediend. Dankzij het succes van de steunmaatregel wordt verwacht dat eind 2012 nagenoeg de hele Belgische binnenvaartvloot uitgerust zal zijn met AIS.

In 2013 worden nieuwe RIS-applicaties ontwikkeld en wordt het informatieaanbod uitgebreid.

Langs onze waterwegen zijn verschillende ondernemingen zeven dagen op zeven operationeel. Bij economische noodwendigheid gebeurde de bediening van de sluizencomplexen op het Albertkanaal ook op zon- en feestdagen. Vanaf 1 januari 2012 zijn de bedieningstijden van het sluizencomplex Evergem en alle aansluitende kunstwerken op de Bovenschelde, de Leie en het kanaal Roeselare-Leie op elkaar afgestemd. Bijkomend komt er voor deze kunstwerken ook de mogelijkheid tot bediening op zondag tussen 10 en 18 uur, volgens de vraag. In 2013 zal een evaluatie van de bedieningstijden plaatsvinden, onder meer van de sluizencomplexen op het Albertkanaal, op de Beneden-Dender en aan de Kattendijksluis. Een onderzoek moet uitsluitsel geven over de behoefte aan en de effecten van een aanpassing van de bedieningsuren.

### *Verkeersveiligheid*

Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid besteedt veel aandacht aan sensibilisatie, opleiding en training. Er is aandacht voor elke leeftijdsgroep, met extra aandacht voor kwetsbare doelgroepen als jongeren (secundair onderwijs), beginnende bestuurders, senioren en motorrijders. In 2013 neemt de minister nieuwe initiatieven om de dodehoekproblematiek onder de aandacht te brengen bij vrachtwagenbestuurders en transportbedrijven enerzijds en bij fietsende werknemers anderzijds.

In 2011-2012 ging zij samen met de transportsector en andere betrokken partijen na hoe bij transportbedrijven een verkeersveiligheidscultuur kan verankerd worden. De campagne Truckveilig charter in Vlaanderen moet op termijn een kwaliteitslabel worden dat garant staat voor bedrijven die inspanningen leveren om hun personeel en materiaal zo veilig mogelijk op de weg te sturen. Er zijn 360 van de nagestreefde 500 charters tegen eind 2012 ondertekend. De VSV zal volgend jaar de eerste labels uitreiken.

De zeer succesvolle Grote Verkeersquiz loopt dit van 15 oktober tot 15 november en wordt afgesloten met een finale in het Vlaams Parlement op 8 december 2012. Momenteel zijn er al 53.000 deelnemers.

De minister blijft ook investeren in de ondersteuning van lotgenotenverenigingen van na(ast)bestaanden van verkeersslachtoffers zoals Ouders van Verongelukte Kinderen en Over-Hoop. Ze worden nauw betrokken bij het project Getuigen Onderweg. Dit project van verkeersgetuigenissen is ondertussen door vzw Rondpunt uitgerold over de vijf Vlaamse provincies. Voor deze actieprogramma's en projecten wordt geput uit het begrotingsartikel MB0/1MF-E-2-A/WT en voor de VSV uit begrotingsartikel MB0/1MF-E-2-B/WT.

### *Handhaving*

Naast sensibilisatie is ook handhaving nodig. Het gebruik van snelheids- en roodlicht-camera's doet het aantal doden en zwaargewonde verkeersslachtoffers op gewestwegen duidelijk dalen. Die vaststelling wordt nog maar eens bevestigd door de wetenschappelijke studie van het Instituut voor Mobiliteit van de Universiteit Hasselt, die in de commissie medio oktober werd toegelicht (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1804/1). De minister belooft bijkomend wetenschappelijk onderzoek naar het gedrag van de weggebruiker op kruispunten.

In april 2012 is voor het eerst een semivaste flitspaal ingezet op een bouwplaats op een snelweg. Ze blijken enorm effectief te zijn en zullen ook elders worden ingezet. In 2013 wordt een beperkt aantal extra locaties uitgerust met roodlichtcamera's.

De nadruk zal in 2013 liggen op de uitbouw van trajectcontrolesystemen. De minister herinnert eraan dat ondertussen de homologatie geregeld is. In juni is het eerste Vlaamse trajectcontrolesysteem in dienst genomen op het viaduct van de E17 in Gentbrugge, richting Kortrijk. Nog dit najaar worden het viaduct van de E17 in Gentbrugge (richting Antwerpen) en het traject Erpe-Mere–Wetteren van de E40 (in beide rijrichtingen) uitgerust met een dergelijk systeem. Voorts worden de mogelijkheden onderzocht van trajectcontrole, vrachtwagensluis en andere functionaliteiten op het onderliggende wegennet door middel van een ruimer ANPR-netwerk. In 2013 start een eerste project in de politiezones Brasschaat en Voorkempen. In 2012 werden op een aantal extra locaties systemen voor Weigh In Motion en voor de controle op tussenafstanden, inhaalverbod en pechstrookrijden in gebruik genomen.

Investerings in het kader van het bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag hebben impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

#### *Kwaliteitsvol verkeerssysteem*

Een veilige en kwaliteitsvolle infrastructuur is alleen bereikbaar met een kwaliteitsvol ontwerpproces. Daarom werd in 2012 heel wat aandacht besteed aan de omzetting van de Europese richtlijn 2008/96/EG over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Ondertussen wordt de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor verder inhoudelijk en praktisch uitgewerkt in samenwerking met de instellingen voor hoger onderwijs.

Op de verkeersbordendatabank kunnen wegbeheerders kijken welke verkeersborden op hun grondgebied staan. De bestaande toepassing kent een aantal problemen. Die worden weggewerkt zodat de nieuwe internettoepassing veel gebruiksvriendelijker en performanter zal zijn. Er worden ook een aantal nieuwe functionaliteiten toegevoegd. Samenwerking met de makers van digitale kaarten en ook in functie van producenten van navigatiesystemen wordt verder voorbereid. Als test werden al enkele licentieovereenkomsten afgesloten.

De Vlaamse overheid legt spiegelafstelplaatsen aan en maakt werk van intelligente transportsystemen. Verschillende vervoersnetwerken moeten goed kunnen communiceren met het oog op slim reisadvies. Vlaanderen moet ook de verplichtingen uit de Europese ITS-richtlijn omzetten. Daarom wordt volgend jaar samen met de sector een groot congres gepland.

De investeringen in het kader van een veilig en duurzaam verkeersbeheer hebben impact op het artikelnummer MBU/3MF-E-2-D/WT. De investeringen in het kader van de spiegelafstelplaatsen hebben een impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

#### *Data*

Sinds dit jaar kan een pilootgroep de Interactieve Reglementengenerator testen. De IRG is een ondersteunende digitale tool voor de opmaak van aanvullende reglementen. Nadat de beheersmodules zijn uitgewerkt kan de IRG worden opengesteld voor alle wegbeheerders. In een volgende fase wordt onderzocht hoe de IRG en de verkeersbordendatabank op elkaar kunnen inspelen.

Betrouwbare data vormen een heikel punt, erkent de minister. Het nieuwe Steunpunt Verkeersveiligheid (2012-2015), een samenwerkingsverband tussen Universiteit Hasselt, KU Leuven en VITO startte in 2012 zijn onderzoeksactiviteiten. Dat steunpunt staat in voor een belangrijk deel van het wetenschappelijk onderzoek ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid. Een betere registratie, verzameling, verwerking en analyse van verkeersongevallendata is absoluut nodig. De tool Ongevallen-GIS is ondertussen opengesteld voor interne partijen. De ongevalgegevens van de federale overheid moeten geoptimaliseerd worden. Binnenkort zal men beschikken over de volledig gelokaliseerde ongevalgegevens voor de jaren 2009 en 2010, maar dat moet sneller en beter kunnen. Het overleg met de federale overheid loopt.

De acties in het kader van een veilig en duurzaam verkeersbeheer slaan op het artikelnummer MBU/3MF-E-2-D/WT.

### 3.3.2. *Openbaar vervoer*

#### *De kwaliteit van de dienstverlening*

Doorstroming en stiptheid blijft een belangrijk aandachts- en pijnpunt bij De Lijn. Om de aanpak van de doorstromingsproblematiek te verstevigen heeft de minister aan AWV en De Lijn de opdracht gegeven om vijf assen in Vlaanderen te selecteren waar de doorstroming van het openbaar vervoer op korte termijn kan worden verbeterd. Belangrijk is dat er geen grote infrastructurele aanpassingen nodig zijn, en dat verkeerslichtenbeïnvloeding of andere maatregelen zichtbare resultaten kunnen opleveren. In 2013 worden de aanpassingen op de vijf geselecteerde assen uitgevoerd. Alle stellen en kruispunten van de kusttram zijn ondertussen uitgerust om draadloze beïnvloeding van verkeerslichten mogelijk te maken. Op de as Leuven-Brussel is een proefproject voor draadloze verkeerslichtenbeïnvloeding gestart.

De investeringen van De Lijn in doorstromingsbevorderende maatregelen hebben een weerslag op de artikelnummers MBO/1ME-E-5-Z/IS en MBO/1ME-E-2-Z/IS. Investerings in doorstroming van het openbaar vervoer hebben bij AWV een impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

Waar de doorstromingsmaatregelen geen voldoende stiptheid kunnen garanderen zal De Lijn haar dienstregeling aanpassen. De in 2012 opgestarte variabilisering van de rijtijden wordt toegepast op alle openbaarvervoerlijnen volgens het ritme van de gebiedsevaluaties. In 2013 zal De Lijn met een pilootproject onderzoeken hoe de aansluitingen tussen trein en bus geoptimaliseerd kunnen worden.

Wat het eengemaakte vervoerbewijs betreft, is de pre-installatie van de apparatuur in de voertuigen gestart in mei 2012. De Lijn heeft echter aangegeven dat er problemen zijn met de dienstverlener en dat de vooropgestelde timing in het gedrang komt. De minister blijft het echter cruciaal vinden dat het project zo snel mogelijk gerealiseerd wordt. Ze vroeg dan ook aan De Lijn gevraagd om de nodige acties te voorzien en alles in het werk te stellen om de vertraging zo beperkt mogelijk te houden. Tot nu toe reageert het bedrijf zeer assertief op de haperingen bij de dienstverleners, zowel wat de softwareontwikkeling als de uitrusting van de bussen betreft.

De tarievennota moet nog altijd door de regering besproken worden. Een belangrijke wijziging in het tariefbeleid is al wel het specifieke tarief voor de snelbuslijnen sinds 23 september. Evaluatie over enkele maanden is afgesproken.

Op basis van de verwachte leerlingenaantallen is er een toenemende vraag naar zonaal leerlingenvervoer. Er is in 2013 een extra budget van 10,5 miljoen euro (MB0/1ME-E-2-Y/IS) vastgelegd, waarvan 3,5 miljoen euro geblokkeerd is. Tijdens de eerste begrotingsaanpassing zal bekeken worden of deze 3,5 miljoen euro vrijgegeven kan worden. Tijdens het schooljaar 2012-2013 zal minister Crevits de minister van Onderwijs bijstaan bij de voorbereiding van een nieuw decreet leerlingenvervoer. Samen zullen ze een inschatting maken van de gevolgen van de nieuwe krachtlijnen voor de uitgaven van de Vlaamse overheid en het recht op leerlingenvervoer voor leerlingen in elk type, opleidingsvorm en opleidingen of studierichtingen.

De tevredenheidsonderzoeken van De Lijn toonden het belang van reizigersinformatie aan. Daarom investeert De Lijn in communicatie. Hiertoe zet De Lijn de volgende informatiekanaalen in: website, Reizigersinformatiesysteem en het Contactcenter De LijnInfo. De minister noemt communicatie en klantentevredenheid belangrijker dan ooit.

#### *De kostenefficiëntie van het openbaar vervoer*

Wat de kostendekkingsgraad betreft, voert De Lijn in 2012 een actieplan uit om een bedrijfseconomisch budgettair evenwicht te bereiken. De minister onderstreept daarbij nogmaals dat het hier niet om een door de regering opgelegde besparingsoefening gaat, maar om het in evenwicht brengen van de eigen begroting door De Lijn. Uit de halfjaarcijfers blijkt dat De Lijn op schema zit om haar begroting in 2012 in evenwicht te brengen, maar verdere besparingen op de dienstverlening zijn niet aan de orde, verklaart de minister. Vanaf 2013 zal de kostendekkingsgraad dienen te verhogen met maatregelen aan de inkomstenzijde. Er wordt vier miljoen euro verwacht van een verbeterde controle op het zwartrijden en een verhoging van de reclame-inkomsten. De derdebetalersovereenkomsten met onder andere gemeenten en organisatoren van evenementen moeten nog bekeken worden, ten laatste tegen de begrotingsaanpassing 2013.

#### *Veiligheid openbaar vervoer*

Wat de veiligheid betreft, werd voor het eerst werd er een analyse gemaakt van de verkeersongevallen met de kusttram in de periode 2007-2011. Zij zal de basis vormen voor het investeringsbeleid in de komende jaren. De informatie uit deze analyse zal ook met de nieuwe besturen van de kustgemeenten besproken worden. Ze kunnen ook gebruikt worden bij sensibiliseringscampagnes en de opleiding van de tramchauffeurs.

Samen met de wegbeheerders maakt De Lijn werk van de toegankelijkheid van de perons en de halteomgeving voor mindermobielen. Ook de informatievoorziening aan de haltes wordt aangepast aan personen met een handicap. De doelstellingen worden opgevolgd met de nieuwe beheersovereenkomst. Voor meer details verwijst de minister naar de geplande gedachtewisseling in de commissie van 22 november 2012. Chauffeurs worden bijgeschoold om nog beter om te gaan met minder mobiele reizigers.

Op 20 juli 2012 heeft de Vlaamse Regering op haar voorstel het voorontwerp van decreet tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of met ernstig beperkte mobiliteit definitief goedgekeurd. Het ontwerp wordt binnenkort besproken in de commissie. Voor de financiering zijn middelen ingeschreven op begrotingsartikel MB0/1MF-E-2-A/WT.

De volgende stap is de uitbouw van mobiliteitscentrales aangepast vervoer om onder andere de versnippering en het niet-gebiedsdekkende karakter weg te werken en de kostprijs te verlagen. Voor de erkenning van de mindermobielen centrales zijn de eerste onder-

handelingen gestart. Tegen de tweede helft van 2013 moet het businessplan voor een Vlaams gebiedsdekkend, complementair en geïntegreerd toegankelijk vervoersysteem er zijn, evenals een aantal beleidsaanbevelingen. Momenteel lopen in de provincie Vlaams-Brabant (Grimbergen en Leuven-Hageland) twee proefprojecten voor mobiliteitscentrales aangepast vervoer. In 2013 worden ook in andere provincies proefprojecten opgestart. Voor de proefprojecten wordt geput uit het begrotingsartikel MB0/1MF-E-2-A/WT.

#### *Geïntegreerd openbaar vervoer*

Het spoorvervoer en het stads- en streekvervoer van De Lijn zijn complementair. Het netmanagement van De Lijn is dan ook afgestemd op het spooraanbod. Het bestaande overleg tussen de NMBS-groep en De Lijn is niet proactief en intensief genoeg om een echt goede afstemming te realiseren. Daarom wenst de minister samen met de federale minister van overheidsbedrijven initiatieven te nemen opdat De Lijn en de drie entiteiten van de NMBS-groep een gestructureerd overleg opstarten. Voor de Mechelse stationsomgeving wordt in 2013 een bedrag van 10.000.000 euro uitgetrokken (MBU/3MF-E-2-E/WT).

Comodaliteit in de Vlaamse havens en logistieke hotspots zijn pas mogelijk als we de capaciteit van het goederenvervoer per spoor kunnen verhogen. Dat is dan ook een belangrijke doelstelling bij het ontwikkelen van een Vlaamse spoorstrategie. De tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen doorloopt momenteel de plan-MER-procedure. Dit project wordt afgestemd op andere grote infrastructuurprojecten in dit gebied (A102, R11bis, E313). In de begroting 2013 is 1.660.000 euro ingeschreven voor de prefinanciering van de te realiseren spoorweginfrastructuren in de haven van Zeebrugge (begrotingsartikel MBU/3MF-E-2-E/WT).

Eind 2011 kreeg de commissie Mobiliteit en Openbare Werken een eerste toelichting over de Vlaamse spoorstrategie (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1477/1). In 2012 is die visie verder ontwikkeld. Daarbij is rekening gehouden met de resolutie van het Vlaams Parlement van 14 december 2011 (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1404/1-4). Over de eerste versie van de conceptnota Vlaams strategisch spoorbeleid is het advies van de adviesraden ingewonnen.

#### *Begroting van De Lijn*

Vervolgens gaat de minister dieper in op de begroting van De Lijn. De werkingsdotatie steeg met 6.298.000 euro. De investeringsdotatie stijgt met 89.858.000 euro naar 185.628.000 euro, enerzijds ten gevolge van de vereffening van het openstaande saldo van vorige jaren en anderzijds van de voorziene leveringen van trams masterplan en leveringen in het kader van ReTiBo. Het begrotingsjaar 2013 mikt op een budgettair evenwicht in vereffeningskredieten met een uitgaventotaal van 1.365.450.000 euro. Het totaal aan vastleggingkredieten belooft 1.256.504.000 euro.

Voor wat betreft de beschikbaarheidsvergoedingen is er een stijging van 241.000 euro voor de stelplaatsen en 3.367.000 euro voor het Masterplan 2020 Antwerpen.

#### *3.3.3. Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa*

De kosten voor de werving van consultants die logistiek advies verstrekken aan middelgrote ondernemingen zijn opgenomen in artikel MBU/3MG-E-2-G/WT van het Vlaams Infrastructuurfonds.

De waterwegbeheerders zijn met de sector een onderzoek gestart naar een versterkte inzet van de binnenvaart bij delfstoffenwinning en het transport van bouwmaterialen. Het pro-

ject Distribouw loopt. De investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

In 2013 krijgen openbare besturen, steden, gemeenten en projectontwikkelaars een handleiding over de mogelijkheden van de binnenvaart voor bouwprojecten met grondverzet. Het transport met koelcontainers in de binnenvaart begint aan te slaan. In Limburg zijn al enkele transporten uitgevoerd en in Zuid-West-Vlaanderen wordt een pilootproject opgestart om die containers met de binnenvaart naar de zeehavens te vervoeren.

Wat lange en zware vrachtwagens betreft (ecocombi's), is het Vlaamse voorontwerp van decreet over de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het ontwerp zal, na de verwerking van de adviezen van de MORA en de Raad van State, voor definitieve goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd en aansluitend ingediend worden in het Vlaams Parlement.

In de provincies Antwerpen en Limburg wordt nog dit jaar telkens voor één regio het vrachtroutenetwerk met een voorstel van bewegwijzeringsmodel afgewerkt. Verwacht wordt dat tegen het einde van 2012 de meeste regio's van de provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Limburg een bewegwijzeringsplan zullen hebben.

Wat de stedelijke distributie betreft, is het PIEK-pilootproject bijzonder interessant. Heel wat gemeenten schreven ondertussen in op het vervolgtraject PIEK 2. De minister verwacht een volledige stand van zaken binnenkort. Tegen die tijd zullen immers al meer lokale besturen gevormd zijn in de nasleep van de verkiezingen.

In de promotie van de scheepvaart, shortseashipping en estuaire vaart worden de acties voortgezet. Die van W&Z en De Scheepvaart worden gefinancierd met eigen middelen. Die van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen vindt men terug in begrotingsartikel MB0/IMG-E-2-J/WT.

De eerste versie van de Roadmap Groene Logistiek wordt eind 2012 opgeleverd en in 2013 geoptimaliseerd. Er gebeurt heel wat om het gebruik van het fijnmazige netwerk van kleinere waterwegen te stimuleren. Zo kon de maatregel palletvervoer op brede interesse rekenen uit de bouwmaterialensector. Met enkele geselecteerde kandidaat-dienstverleners werden reeds overeenkomsten afgesloten voor projecten voor het vervoer van gecombineerde kleine eenheden.

De Europese en Vlaamse LNG-studies geven aan welke kortetermijnmaatregelen mogelijk zijn om bunkering van LNG in de Vlaamse zeehavens mogelijk te maken. Er werd een logistiek model ontwikkeld dat de betrokken zeehavens ondersteunt in hun keuze voor LNG-infrastructuur en meer bevoorradingsmogelijkheden. In het kader van het Lucht-kwaliteitsplan zal in de Vlaamse havens en langs de waterwegen op meer plaatsen walstroom aangeboden worden.

Met initiatieven in onder meer het onderwijs wil de minister ook het draagvlak voor en de interesse in de logistieke sector vergroten. Bij grote ontwikkelingen in de havengebieden heeft ze oog voor de impact op de omwonenden en voorziet daarom maximaal in begeleiding van bewoners, landbouwers en bedrijven.

Alle acties inzake promotie, communicatie en draagvlakvergroting worden aangerekend op basisallocatie MBU/3MC-E-2-Z/WT.

### 3.3.4. *Beperken van de impact van het vervoer op mens en milieu*

Vervolgens gaat de minister in op de impact van de vervoerssector op mens en milieu. Op de meest belaste locaties komen er tegen een versneld tempo geluidsschermen en worden lawaaierige wegdekken heraangelegd. In 2013 komen onder meer geluidsschermen langs de R4 in Evergem en langs de E40 in Aalst. In het begrotingsartikel MDU/3MH-E-2-D/WT zijn projecten opgenomen voor geluidswerende maatregelen.

Om energie te besparen en lichtvervuiling tegen te gaan, is in overleg met de sector in 2011 het Lichtplan voor autosnelwegen opgesteld. Het werd in 2012 verfijnd. Soms zorgen lokale regenbuien nog voor problemen en de minister heeft ook vragen bij de provinciale afbakening. Intussen is wel de plaatsing van meer wegbebakening met reflectoren volop in uitvoering en dienen deze volgens de huidige planning nog voor het einde van dit jaar geplaatst te zijn. Ook voor de gewestwegen komt er een lichtvisie en een bijbehorend lichtplan.

De Lijn onderzoekt in het kader van het Actieplan Groen Vervoer hoe ze door middel van technische aanpassingen haar voertuigenpark zuiniger en milieuvriendelijker kan maken. Misschien moet versneld overgegaan worden naar meer hybride voertuigen en voertuigen met meer milieuvriendelijke brandstoffen.

Voor de binnenvaart schuift het 3E-convenant Duurzaamheidsprincipes naar voren. In oktober 2012 werd, in samenwerking met het VIM, het proefproject Watertruck gelanceerd. Het gaat om een transportsysteem waarbij goederen in drijvende containers door kanalen of rivieren geduwd worden door een boot.

In het kader van het vergunningenbeleid vroeg de minister aan de waterwegbeheerders om bij het toekennen van domeinconcessies op watergebonden bedrijventerreinen zoveel mogelijk een watergebonden clausule op te nemen.

### 3.3.5. *Efficiënte en kostenbewuste overheid*

#### *Mobiliteitsplan Vlaanderen*

Wat de toekomst betreft, vormt het Mobiliteitsplan Vlaanderen de basis voor de concrete operationalisering van de langetermijndoelstellingen. Op 19 januari 2012 werd in de commissie een toelichting gegeven (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1500/1), op 27 juni 2012 aanvaardde het Vlaams Parlement een resolutie (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1601/1-5).

De visienota, die deel uitmaakt van het ontwerp van richtinggevend deel, werd aan verschillende instanties voorgelegd, die ook een advies uitbrachten. De ambtelijke planingscommissie werkt thans aanpassingen en aanvullingen uit. Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt in het najaar afgestemd op het Vlaams Mitigatieplan en het in opbouw zijnde witboek van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Deze initiatieven vallen onder het artikelnummer MB0/1MF-E-2-A/WT.

De minister is voorstander van een mobiliteitsbeleid dat gericht is op kennisopbouw en beleidsmonitoring. Het project Dataroom MOW wil alle relevante beleidsindicatoren voor het beleidsdomein MOW gestructureerd samenbrengen. In 2013 wordt de ontwikkeling van een IT-toepassing opgestart.



*Mobiliteit tegen de juiste prijs*

Voor de snelle kilometerheffing verwijst de minister naar de commissiebespreking van de voortgangsrapportage op 29 november. De dienstverlener is aangewezen maar er is geen grote impact op de begroting 2013.

De vergroening van de belasting op de inverkeerstelling voor particulieren werd door de Vlaamse Regering aan het Vlaams Parlement voorgelegd. De nieuwe BIV is fasegewijs in werking getreden in de loop van het aanslagjaar 2012. Een intergewestelijke ambtelijke werkgroep is eind 2011 begonnen met de hervorming van de verkeersbelasting. De timing voor de hervormde verkeersbelasting zal worden afgestemd op die van het wegvignet en de kilometerheffing.

*Efficiënte inzet van het vervoerssysteem*

Wat de versterking van het lokale mobiliteitsbeleid betreft, verwijst minister Crevits naar wat ze bij het begin zei over de vrij ingrijpende hervorming van de samenwerkingsovereenkomsten met de gemeenten. Daarnaast wil ze het verenigingsleven sensibiliseren rond mobiliteit. Daartoe wordt in 2013 de projectwerking van de Verenigingen voor Verkeersveiligheid uitgebouwd. Deze organisatie biedt (boven)lokale verenigingen in Vlaanderen ondersteuning bij het uittekenen van een eigen verkeersveiligheid. In 2012 lanceerde de provincie Vlaams-Brabant samen met VVV een campagne binnen de sportclubs in de provincie. In het najaar 2012 werd de campagne Sport en Verkeer gelanceerd, een samenwerking tussen VVV en de Vlaamse Sportfederatie, bestaande uit meer dan tachtig Vlaamse sportfederaties. Dat initiatief heeft impact op begrotingsartikel MB0/1MF-E-2-A/WT.

Op het vlak van gelijke kansen is in 2012 het actieprogramma Mobikansen in het leven geroepen, om mensen in armoede mobieler te maken en hun participatie te verbeteren. Op basis van de noden en ervaringen wordt in 2013 per provincie één demonstratieproject rond mensen in armoede en mobiliteit opgestart, in nauwe samenwerking met de verenigingen.

**3.4. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur***3.4.1. De schakels van het vervoersnetwerk**Het wegnennet*

Het tweede deel van de beleidsbrief betreft de infrastructuur, waarbij de minister begint met het wegnennetwerk.

De afgelopen twee jaar is voor de eerste keer de toestand van de gewestwegen opgemeten. Dat maakt een homogener rapportering van de toestand van de gewestwegen mogelijk en zo ook een betere planning van het onderhoud. De doelstelling blijft dat het Agentschap Wegen en Verkeer tegen 2015 de achterstand wegwerkt in het structurele onderhoud op autosnelwegen en tegen 2020 op de gewestwegen. In 2012 is voor 75 miljoen euro aan renovaties uitgevoerd op 140 km snelweg. Het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (basisallocatie: VIF MDU 3MH210 7310) trok in 2012 opnieuw circa 170 miljoen euro uit voor het structurele onderhoud van autosnelwegen en gewestwegen. In 2013 is op de snelwegen onder andere het volgende werk gepland: fase 2 van de sanering van het viaduct van Kraainem en onderhoudswerken op de E17. In het minder-hinderoverleg met de protocolpartners wordt de concrete planning van de werven besproken.

Wat de winterdienst betreft, startte AWV na de zouttekorten in de vorige winters een project om zelf twee extra zoutloodsen te bouwen met een totaalcapaciteit van 10.000 ton. Door middel van nieuwe technieken en een aangepaste planning wordt de effectiviteit van de winterdienst verhoogd, onder andere op het blijvende knelpunt fietspaden. Dankzij de aanwezigheid van een winterdienstcoördinator op het verkeerscentrum slaagde men erin om in samenspraak met de uitvoerende wegendistricten en de federale politie de strooi-ploegen sneller naar de probleemzones te sturen en zo de files door gladheid sneller weg te werken. Van de winter wordt hij opnieuw ingezet.

Investerings in materieel voor de winterdienst hebben betrekking op het artikelnummer MD0/1MH-E-2-B/WT. De kosten voor de uitvoering van de winterdienst (zoals de aankoop van smeltmiddelen en de betaling van aannemers die in overheidsopdracht uitrijden) hebben een impact op het artikelnummer MD0/1MH-E-2-A/WT.

Wat de missing links betreft, is de noordelijke ontsluiting naar de luchthaven van Zaventem volledig afgerond. Aan de Noord-Zuidverbinding Kempen en de R4-Zuid in Gent wordt gewerkt. Voor de nieuwe A11 wordt dit jaar nog de definitieve keuze verwacht. Voor het project Noord-Zuidverbinding in Limburg wordt gewacht op de uitspraak van de Raad van State met betrekking tot het GRUP. Het plan-MER voor de N60 in Ronse is er ook nog. De minister attendeert op de aparte rapportage over pps en missing links.

Een aantal andere missing links worden klassiek gefinancierd, maar daarvoor verwijst ze naar de investeringsprogramma's.

Het overleg met de protocolpartners van het Minder Hinder Protocol leverde ook in 2012 heel wat nuttige input op. De minister wijst op de goede resultaten voor werken aan de snelwegen. Ook mediacampagnes zijn niet alleen nodig maar ook nuttig want ze worden goed gevolgd. In het voorjaar van 2012 lanceerde AWV de Minder Hindertoets voor gewestwegen. Hij zorgt ervoor dat elke projectverantwoordelijke van AWV van bij het concept van een project de hinder voor de weggebruiker probeert te beperken, al erkent de minister dat er ondanks de inspanningen nog werk aan de winkel is, zeker ook wat de afstemming van de werken betreft. Deze maatregelen kunnen zowel impact hebben op het investeringskrediet (op artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT) als op het communicatiebudget (met artikelnummer MDU/3MH-E-2-C/WT).

Langs de Vlaamse autosnelwegen wordt het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens verhoogd. In 2015 zullen er al 440 bijkomende parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn: een toename met een kwart. Op de voornaamste trajecten (E40, E17, E19 en E34) worden bewaakte vrachtwagenparkings aangelegd. De eerste betalende parking wordt eind 2012 opengesteld in Wetteren. Tegen 2015 zullen er langs de snelwegen 360 bewaakte parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn. Bij het overleg met de concessiehouders promoot de overheid de uitbreiding van de dienstverlening. Zij wil in het bijzonder het aanbod van alternatieve energie stimuleren, zoals laadpalen voor elektrische voertuigen. Hiervoor is in 2011 een testproject gestart in Ruisbroek. De kosten met betrekking tot de nevenbedrijven hebben impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

Wat het wegwerken van gevaarlijke punten betreft wordt de voortgang in de dossiers jaarlijks gerapporteerd aan de commissie. In 2013 zal AWV ook een handboek Vergevingsgezindheid van de Wegen opstellen. Een goede inrichting kan immers de impact van ongevallen verminderen.

*Fiets- en voetpaden*

Met het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk als uitgangspunt heeft het Vlaams Gewest in 2012 opnieuw meer fietspaden, fietstunnels en fietsbruggen aangepast of aangelegd. De voorbije jaren is er dankzij het fietspadenbeleid jaarlijks gemiddeld ongeveer 200 km nieuwe of vernieuwde fietspaden langs gewestwegen bijgekomen. Met de gemeentewegen en waterwegen erbij gaat het om gemiddeld 365 km per jaar. Gemeenten blijven een belangrijke partner om een aaneensluitend fietsnetwerk te creëren. Omdat AWW meer zelf initiatiefnemer wordt voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen, zal het zwaartepunt van de gemeenten meer komen te liggen op Fietsfondsprojecten langs gemeentewegen.

In 2013 wordt volgens de gangbare principes van een rollend meerjarenprogramma, een bijgesteld Integraal Fietsinvesteringsprogramma 2013-2015 opgesteld. Investerings in fietspaden door AWW en de aanleg van fietspaden met subsidies (gewest- en gemeentewegen) hebben een impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT. Investerings voor fietsers hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en De Scheepvaart een impact op respectievelijk artikelnummers MB0/1MG-E-5-X/IS en MB0/1MG-E-5-Z/IS.

In 2012 reikte de minister voor het eerst de titel van Fietsstad/Fietsgemeente uit aan Antwerpen, Mortsel en Boechout. De drie winnende gemeenten ontvangen elk een subsidie van 50.000 euro voor een investering in fietsinfrastructuur die het lokale fietsbeleid en de lokale fietsers ten goede komt. In 2013 onderzoekt ze hoe de dynamiek die deze verkiezing genereerde kan worden vertaald in een betere samenwerking tussen de (fiets)gemeenten en een platform voor de uitwisseling van kennis en ervaringen.

Om de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verhogen, dienen nieuwe fietspaden altijd aangelegd te worden conform de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Het streefdoel is om tegen 2015 minstens de helft van alle fietspaden langs gewestwegen conform te krijgen. Ook in 2013 en de komende jaren wordt telkens gemiddeld 100 miljoen euro per jaar in fietsinfrastructuur geïnvesteerd. Gemeenten krijgen extra ondersteuning om oude projecten langs gewestwegen versneld aan te leggen.

Dankzij een verbeterde en uitgebreide inspectie van de fietspaden kan de kwaliteit verbeterd worden. Het Meldpunt Fietspaden wordt goed gebruikt voor klachten. Er komt een applicatie om meldingen met een smartphone door te sturen.

Wat de samenwerking met andere gewesten betreft, zal de studie voor een Fiets-GEN nog dit jaar klaar zijn. Andere fietsroutes tussen Vlaanderen en Brussel worden op dit ogenblik in detail onderzocht. Met het Waalse Gewest is in 2012 overleg gestart om functionele en recreatieve fietsroutes over de gewestgrens beter met elkaar te verbinden.

In 2012 is actief ingezet op de comodaliteit van fiets en openbaar vervoer door de bouw van fietsenstallingen aan halteplaatsen van De Lijn. In de beheersovereenkomst van De Lijn is opgenomen dat 95% van de hoofdhalttes tegen 2015 uitgerust moet zijn met een fietsenstalling. Daarnaast worden de deelfietsprojecten Velo (Antwerpen) en Blue Bike (NMBS) ondersteund. In 2013 wordt onderzocht hoe het deelfietsen de comodaliteit fiets-openbaar vervoer bevordert en bijdraagt aan de keuze voor een duurzamere vervoerswijze.

Activiteiten rond dit thema hebben een impact op het artikelnummer MB0/1MF-E-2-C/WT. Voor dergelijke projecten is 100.000 euro ingeschreven.

*Het openbaarvervoernetwerk*

Wat het openbaarvervoernetwerk zelf betreft, zitten de tramprojecten in de Antwerpse regio vervat in het Masterplan 2020. Ze komen op 15 november 2012 uitgebreid aan bod tijdens de derde voortgangsrapportage.

In Limburg worden voor sneltramlijn 1 in 2013 de nodige ontwerp-samenwerkingsovereenkomsten met Nederland uitgewerkt en de overeenkomsten met de Vlaamse steden en gemeenten afgerond. Een pak is al goedgekeurd voor de gemeenteraadsverkiezingen. Voor sneltramlijn 2 wordt vermoedelijk eind 2012 de plan-MER-studie afgerond. De plan-MER-procedure voor de verbinding Hasselt-Neerpelt-Lommel zal worden voortgezet met zowel de optie lightrail (sneltram) als lightrain (trein).

Wat Oost-Vlaanderen betreft, wordt in Gent het tramnetwerk verder uitgebreid. De tramlijnen 21 en 22 worden doorgetrokken tot in Zwijnaarde. De start van de werken is gepland in 2013. Tramlijn 4 wordt doorgetrokken tot op de site van UZ Gent. Het begin van de werken is gepland in het najaar van 2013. De tramlus van lijn 1 op de site Flanders Expo wordt aangesloten. De start van de werken is gepland voor midden 2014.

Voor de vier potentiële tramverbindingen in Vlaams-Brabant is de kennisgevingsfase gestart. De consultatiefase van de plan-MER's start volgende week. Tegelijk wordt ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd en een omgevingsonderzoek. Streefdatum voor een beslissing door de Vlaamse regering, na afronding van de drie onderzoeken, is het najaar van 2013. De minister is overtuigd van het potentieel in deze regio. Van de zestien drukste wegenassen in Vlaanderen lopen er tien rond Brussel. Heel wat pendelaars naar Brussel wonen ook in de directe rand.

In West-Vlaanderen wordt in 2013 de thans al lopende tweede fase van de MER-procedure voor de tramlijn Koksijde-Veurne verder uitgevoerd. Een haalbaarheidsstudie in samenwerking met de NMBS-groep voor de snelle spoorverbinding Brugge-Zeebrugge dient te worden uitgevoerd. Over de verbetering van de verbinding tussen Kortrijk Station en Hoog Kortrijk voert De Lijn een MKBA-studie uit, waarin een busverbinding wordt afgewogen tegen een hoogwaardige snelle busverbinding en een sneltramverbinding.

De Lijn zal bijzondere aandacht besteden aan de uitbouw van de voorstadsnetten, zeker in de regio's Vlaams-Brabant/Brussel, Antwerpen en Gent. Op de snelbuslijnen Bocholt-Antwerpen, Maaseik-Houthalen-Leuven-Brussel, Brussel-Leuven-Beringen-Leopoldsburch-Hamont werden nieuwe vervoerbewijzen en tarieven ingevoerd. Een en ander wordt geëvalueerd. Ter voorbereiding van snelbussen in Vlaams-Brabant zal AWV in samenwerking met De Lijn voor een aantal assen in de regio rond Brussel doorstromingsstudies uitvoeren.

Voor de stationsomgevingen wordt vrij goed samengewerkt met de NMBS en de gemeenten. In 2013 worden voorbereidende studies gedaan in onder andere Lokeren, Aarschot en Tongeren, terwijl de projecten in Mechelen, Gent-Sint-Pieters en Diksmuide worden uitgevoerd.

De Lijn participeert in Cambio omdat autodelen een schakel kan zijn in de deur-tot-deurverplaatsing. In de wervingscampagnes voor individuele klanten zal meer en meer de nadruk worden gelegd op de complementariteit van De Lijn met Cambio. Door middel van business-to-businessprospectie wil Cambio zich ook naar voren schuiven als geschikt alternatief voor poolwagens. In 2011 kocht Cambio Vlaanderen zijn eerste elektrische

auto aan. Dankzij het Vlaams proeftuinenproject Olympus zal vanaf eind 2012 en in 2013 de elektrische Cambiovloot worden uitgebreid.

De Vlaamse overheid stelde een conceptnota op ter voorbereiding van de discussie over het meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025 en de nieuwe beheersovereenkomsten van de NMBS-groep. Het is de minister echter nog niet bekend wanneer zij van de federale overheid een ontwerp van meerjareninvesteringsplan zal ontvangen en hoe de consultatie van de gewesten hierover zal verlopen.

#### *Waterwegennet*

Wat het waterwegennetwerk betreft zijn onder andere op de volgende waterwegen projecten in uitvoering: Ringvaart (Gent), Leie (Kortrijk) en Albertkanaal. Voorbereidende studies zijn aan de gang voor stuwen en sluizen op de Dender, de zone rond Halle op het Kanaal naar Charleroi, en sluizen in Harelbeke, Sint-Baafs-Vijve en op het kanaal Bocholt-Herentals. Over Seine-Schelde-West komt er nog een gedachtewisseling in de commissie, van zodra er duidelijkheid is over de financiering van Seine-Nord.

Een goed onderhoud van het bestaande netwerk is minstens even belangrijk als nieuwe infrastructuur. Daarom wordt geld uitgetrokken voor en het onderhoud van bruggen, sluizen, oevers en kaaimuren. In de beleidsbrief vindt men een overzicht van de gerealiseerde en geplande werken. De voor bedrijven aantrekkelijke pps-formule voor kaaimuren blijft bestaan in 2013.

Sinds begin 2012 is het regionaal (container)overslagterrein Beverdonk aan het Albertkanaal in Grobbendonk operationeel. Met dergelijke regionale overslagcentra bundelen en diversifiëren de waterwegbeheerders de goederenstromen die via de binnenvaart kunnen vervoerd worden. Andere projecten langs het Albertkanaal, in Aalter (Woestijne), Zwijn-aarde (Eiland) en Antwerpen (Blue Gate) worden voorbereid. In de investeringsmachtiging die W&Z voor 2013 (MB0/IMG-E-5-X/IS) kreeg, zit 18 miljoen euro voor het project Blue Gate Antwerpen. Voor dit project zal in 2013 een overeenkomst met exploitanten afgesloten worden.

#### *3.4.2. Economische poorten*

Op 4 mei 2012 heeft de Vlaamse Regering het Groenboek van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd. Bij de omvorming van het groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen tot een witboek moet erover gewaakt worden dat de cruciale logistieke hotspots ook ruimtelijk verankerd worden.

De zeehavens zijn belangrijke economische poorten. Baggerwerken zijn onontbeerlijk voor een goede maritieme bereikbaarheid van de Vlaamse zeehavens. Hierdoor kunnen de grootste containerschepen ter wereld veilig en probleemloos de Westerschelde op- en afvaren. Jaarlijks wordt bijna 150 miljoen euro geïnvesteerd in onderhoudsbaggerwerken. Door gericht te baggeren en slib te storten of te verwerken worden de kosten maximaal beperkt en heeft men oog voor het overstromingsrisico en de milieu-impact. Dit gebeurt door middel van de exploitatie van AMORAS, de slibontwateringsinstallatie in de Antwerpse haven. Voor de komende 15 jaar wordt jaarlijks 29 miljoen euro aangerekend (op het programma MB0/IMG-E-2-C/WT van de algemene uitgavenbegroting).

In het kader van de verdubbeling van de maritieme toegangen tot de Vlaamse zeehavens verlopen de werken aan de Deurganckdoksluis in Antwerpen volgens plan. Voor de nieuwe zeeluis in de Gentse Kanaalzone hebben de onderhandelingen met Nederland op 19 maart 2012 geleid tot een besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie.

In het kader van de uitbouw van de Vlaamse zeehavens stelde de Vlaamse Regering op 27 april 2012 het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen voorlopig vast. Diezelfde dag zijn ook de overeenkomsten over de milderende maatregelen goedgekeurd. Het openbaar onderzoek van het afbakings-GRUP van de haven vond plaats van 8 juni tot en met 6 augustus 2012. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij voor de Ontwikkeling van de Linkerscheldeoever voeren de maatschappelijke studie uit waarin de verschillende invullingsscenario's voor de ontwikkelingszone Saeftinghe worden afgewogen. De studie bestaat uit een maatschappelijke afweging en een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

In het najaar van 2012 is het Centraal Netwerk opgericht. Het bestaat uit vertegenwoordigers van de betrokken overheden, middenveldorganisaties en maatschappelijke stakeholders. In dit forum komen alle aspecten van het verdere ontwikkelingsproces dat de Antwerpse Haven moet doorlopen, aan bod. Het kwam gisteren voor de eerste keer samen. In 2013 start de uitvoering van de milderende maatregelen. Ook 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 Zeebrugge is de project-MER voor SHIP in opmaak. De minister verwacht ook binnenkort een actieprogramma van het netwerk Flanders Port Area.

In begrotingsartikel MBU/3MG-E-2-W/IS wordt 455.00 euro opgenomen aan vastlegingskrediet en vereffeningskrediet voor de onteigeningen (Grondenbanken) in het kader van het flankerend sociaal beleid in de zeehavengebieden.

De luchthavens zijn eveneens belangrijke economische poorten. In 2013 wordt het beheer van de regionale luchthavens hervormd. De lopende procedures tot aanstelling van een geschikte luchthavenexploitatie maatschappij LEM voor de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen worden in 2013 afgerond. In de luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt nog gewerkt aan de beheershervorming, zodat de nieuwe beheersstructuur pas later kan starten. Tot het ogenblik dat de nieuwe beheersstructuur in werking treedt, blijft de Vlaamse overheid investeren in de luchthaveninfrastructuur, de luchthavenveiligheid en de beveiliging van de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen, zodat ze hun ICAO-certificaties blijven behouden. De geraamde exploitatiesubsidies blijven constant, net als de investeringssubsidies voor de luchthavens Antwerpen en Oostende.

Het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling voor de luchthaven van Zaventem wordt verder uitgewerkt. De beslissing van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 over het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, wordt in 2013 uitgevoerd. Er wordt met name een initiatief uitgewerkt voor de verdere ontwikkeling van de poort Internationale Luchthaven Zaventem, zoals omschreven in het RSV.

### **3.5. *Openbare Werken meer dan mobiliteit***

In het derde deel van haar beleidsbrief geeft de minister een overzicht van de openbare werken die buiten mobiliteit vallen.

#### **3.5.1. *Duurzaam kustbeheer***

Ze begint met duurzaam kustbeheer. Er wordt naar gestreefd om bij het uitvoeren van werken en het beheer van het patrimonium de zeeverende functie met verschillende andere functies te combineren. Heel wat zeedijken moeten volgens het masterplan Kustveiligheid worden aangepast. In Westende-Lombardsijde en Oostende worden diverse duingebieden ingericht op een manier die een meerwaarde betekent voor de natuur en het landschap. In

de kustjachthavens van Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort wordt geïnvesteerd om de mogelijkheden voor waterrecreatie en watertoerisme te verbeteren. Een en ander heeft een impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.)

Stormen vormen één van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. Door doelgericht kustbeheer en aangepaste maatregelen blijft de bescherming van de Vlaamse kust tegen zware stormen de hoofdopdracht. In de beleidsbrief kan men een volledig overzicht vinden van de werken en studies die in het kader van het masterplan Kustveiligheid in 2012 worden gerealiseerd of in 2013 gepland zijn. Ze hebben een impact op artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

Het project Vlaamse Baaien betreft de ontwikkeling van een langetermijnvisie voor kustbeheer en kustontwikkeling. Voor een overzicht van voorbije en geplande activiteiten verwijst de minister naar de beleidsbrief. Doelstelling blijft de uitwerking van een masterplan tegen 2014, voortbouwen op het in uitvoering zijnde masterplan Kustveiligheid.

### 3.5.2. *Integraal waterbeleid*

In het kader van het integraal waterbeleid worden, om wateroverlast en verdroging te voorkomen, duurzame oplossingen uitgewerkt. De waterwegbeheerders en het departement nemen acties en maatregelen via bekkenbeheerplannen en stroomgebiedbeheerplannen. Verschillende realisaties voor een duurzaam kustbeheer sluiten aan bij de doelstellingen van het integraal waterbeleid.

Samen met stakeholders uit de sectoren waterbeheer en crisisbeheersing is de uitbreiding en integratie van de gedetailleerde voorspellings- en waarschuwingsmodellen voortgezet. Om de toegang tot de verschillende voorspellers en modellen te optimaliseren, is gestart met de uitbouw van één portaalsite en informatieplatform. Het beleidsdomein MOW werkte mee aan een langetermijnvisie Integraal Waterbeleid met als belangrijkste componenten de bijdrage van het integraal waterbeleid aan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en aan het Vlaams Adaptatieplan Klimaat.

### 3.5.3. *Beheersing waterkwantiteit*

Een betere beheersing van de waterkwantiteit moet het risico op schade door overstromingen terugdringen en de scheepvaart mogelijk houden. Dit doen de waterwegbeheerders door middel van dijkverhogingen, gecontroleerde overstromingsgebieden en het vernieuwen van stuwen. Investerings in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV en NV De Scheepvaart een impact op de artikelnummers MB0/1MG-E-5-X/IS en MB0/1MG-E-5-Y/IS.

Het Waterbouwkundig Laboratorium optimaliseerde het voorspellingsmodel van Kust en Schelde in Vlaanderen, zodat voorspellingen volledig gelijklopen in Vlaanderen en Nederland. Het waterbalansmodel voor Vlaanderen is uitgewerkt en zal worden gebruikt om het effect te berekenen van nieuwe projecten in het Scheldestroomgebied. Het waterbalansmodel wordt in 2013 verder verfijnd.

### 3.5.4. *Multifunctionaliteit*

Tot slot gaat de minister in op het onderdeel multifunctionaliteit. Bij de aanleg en het beheer van infrastructuur wordt steeds op een evenwichtige en duurzame manier met alle functies rekening gehouden. Zo worden in Limburg gecombineerde pompinstallatie-waterkrachtcentrales gebouwd om hernieuwbare energie op te wekken bij overvloed en om het waterverbruik te beperken in periodes van droogte. De uitvoering van infrastructuurwerken kan een grote impact hebben op de omgeving. Door natuurtechnische

milieubouw is een betere inpassing mogelijk. In dat verband verwijst de minister naar ontsnipperingsmaatregelen als ecoducten, het bermbeheer langs gewestwegen en waterwegen, de aanleg van milieuvriendelijke oevers, paaiplaatsen en fauna-uitstapplaatsen en de aanpak van vismigratieknelpunten.

Bij een aantal infrastructuurprojecten wordt samengewerkt met de Vlaamse Landmaatschappij voor de verwerving van gronden, landschappelijke inrichting en de realisatie van natuur- en boscompensaties (MDU/3MH-E-2-W/IS).

De waterwegbeheerders werken acties en maatregelen uit om, waar mogelijk en financieel verantwoord, de waterwegen maximaal in hun oorspronkelijke staat te herstellen en hun infrastructuur in te passen in de stedelijke omgeving. Een belangrijk aandachtspunt is om het water in de stad opnieuw zichtbaar te maken. De Kanaalkom in Hasselt en de Scheldekaaien in Antwerpen zijn twee belangrijke voorbeelden. Bij het ontwerp van de nieuwe Meulestedebrug in Gent en bij het ontwerp van de nieuwe Dorpsbrug in Ingelmunster gaat speciale aandacht naar de ruimtelijk-landschappelijke inpassing, in samenspraak met de Vlaams bouwmeester.

De samenwerking met het Team Vlaams Bouwmeester moet voor infrastructuur met een hoge architecturale waarde zorgen. De verkeersturbinen in Lummen is hiervan een goed voorbeeld. In Gent en Dendermonde werkt W&Z samen met de stadsbesturen aan een betere inpassing van het water in de stad.

Ook het toeristisch potentieel van de kust en de waterweg wordt niet uit het oog verloren. De recreatieve projecten en initiatieven passen in het beleidsplan Waterrecreatie en -toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen. Op initiatief van het Overlegplatform Waterrecreatie, -sport en -toerisme is dit beleidsplan – dat dateert van 2003 – geëvalueerd. Conclusie was dat het beleidsplan verder als kader kan fungeren. Zowel voor de kustjachthavens als voor de binnenwateren zijn prioriteiten voor de toekomst vastgelegd. In de beleidsbrief zelf worden enkele concrete projecten toegelicht. Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft de recreatievaart gepromoot in binnen- en buitenland. Het maakte voor de recreatieve gebruiker vaarkaarten voor de pleziervaart, een informatieve toeristische brochure voor kanovaarders en actualiseerde de vaarlussengids.

De achthoekige bruine toeristische borden langs de autowegen geven toeristische locaties aan. Ze dateren uit de jaren 80 en zijn aan vervanging toe. Steden die vandaag een bord hebben, behouden het. Vier steden worden aan de lijst toegevoegd. Daarnaast krijgen ook veertien toeristische regio's een bord. In 2013 wordt het ontwerp van de nieuwe toeristische borden langs de autosnelwegen afgerond. Vervolgens wordt de plaatsing aanbesteed.

## II. BESPREKING

### 1. Begroting

De heer *Dirk de Kort* stelt vast dat men ook in moeilijke tijden voorziet in de nodige budgetten voor infrastructuur. Een goede basisinfrastructuur is inderdaad belangrijk voor de toekomstige welvaart in Vlaanderen.

#### 1.1. Algemeen

##### 1.1.1. Personeelsbesparingen

De heer *Dirk de Kort* herinnert eraan dat tegen 2014 alle Vlaamse diensten hun aantal ambtenaren met zes procent moeten verminderen. Wat is de stand van zaken in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken?



Als antwoord verwijst de *minister* naar volgend schema.

Entiteit	Nulmeting	Personeelsaantal na uitsluiting				norm 6%	Afwijking van de norm	% afwijking
		30/6/10	30/6/11	30/6/12	31/10/12			
Departement	785	755	737	740	743	738	5	0,68%
AWV	1637	1597	1555	1586	1586	1539	47	3,05%
MDK	1346	1312	1289	1296	1291	1265	26	2,06%
W&Z	927	891	894	886	881	871	10	1,15%
De Scheepvaart	628	612	600	600	591	590	1	0,17%
De Lijn	2679	2637	2654	2666	2657	2518	139	5,52%
Totaal MOW	8002	7804	7729	7774	7756	7522	228	3,03%

Van het totaal voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, is nu drie procent van de te halen zes procent bereikt. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de agentschappen Waterwegen en Zeekanal en De Scheepvaart zitten op schema. Bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust is er een dalende trend sinds juni 2012. Het Agentschap Wegen en Verkeer kent een stabiele situatie sinds juni 2012.

Bij De Lijn is de uitdaging het grootst. Daar situeert zich een specifiek probleem dat van naderbij moet worden bekeken. Binnen De Lijn vragen veel mensen de toepassing van de viervijfderegeling. Wanneer veel mensen moeten worden opgevangen, dan betekent dat een stijging van het aantal koppen. De besparingen worden berekend in koppen.

### 1.1.2. Kredieten MOW

Mevrouw *Tine Eerlingen* heeft gelezen dat het Rekenhof opmerkt dat de kredieten voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken dalen. Door de alternatieve financieringsvormen zouden de beschikbaarheidsvergoedingen in de toekomst echter toenemen. Dat zou op een overzichtelijke manier moeten worden weergegeven in de begroting.

De totale vermindering van de beleidskredieten is volgens de *minister* nagenoeg uitsluitend het gevolg van het terugzetten van eenmalig toegekende beleidskredieten in 2012. Het gaat dan over de aankoop van de Noorderlaanbrug voor 31 miljoen euro en de overname van de Van Cauwelaertsluis voor 61 miljoen euro. Dat is een eenmalige operatie.

### 1.2. De Lijn

Mevrouw *Karin Brouwers* heeft de opmerking van het Rekenhof gelezen dat de begroting van de Vlaamse Vervoersmaatschappij geen duidelijkheid verschaft over het geplande investeringsbeleid in 2013. Kan de minister dat verduidelijken? Voorlopig is het de bedoeling extra inkomsten te halen uit reclame en uit het opvoeren van de strijd tegen het zwartrijden. Er is ook discussie over de tarieven en over een eventuele herziening van de verschillende derdebetalerssystemen. Wanneer zou men daarover duidelijkheid kunnen scheppen? In 2013 moeten de gemeenten immers een strategische meerjarenplanning maken.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat het investeringsbeleid van De Lijn wordt bepaald door de Machtiging die wordt verleend. Het bedrag evolueert van 167.359.000 euro in 2012 tot 160.521.000 euro in 2013. De daling met ongeveer zeven miljoen euro heeft twee oorzaken. Ten eerste wordt voor bijna tien miljoen euro aan kredieten technisch gecompenseerd voor

de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen die binnen Brabo 1 en Brabo 2 passen. Ten tweede stijgt de machtiging ten gevolge van de index weer met iets meer dan drie miljoen euro. Meer details over de wijze waarop de machtiging wordt verwerkt, zijn te vinden in het indicatief meerjarenprogramma, dat zoals gewoonlijk nog voor de bespreking van de begroting in plenaire vergadering aan de commissieleden zal worden bezorgd.

De vastleggingskredieten en de vereffeningskredieten zijn hieraan gekoppelde betaalkredieten. Die betaalkredieten worden bepaald op basis van facturen die voor geplande leveringen moeten worden ontvangen. De Lijn houdt rekening met een betaalbehoefte van 175.442.000 euro. Indien ook de net vermelde compensatie van 3,5 miljoen en euro en de bijpassing van het tekort van 13,6 miljoen euro op de investeringsdotatie voor 2011 in rekening worden gebracht, gaat het in totaal om 185.628.000 euro.

De heer *Marino Keulen* heeft vragen over de verhoging van de dotatie van De Lijn met 1,752 miljoen euro omwille van de evolutie van de brandstofprijzen. Tijdens de bespreking van de besparingsoperatie voor De Lijn is nochtans aangekondigd dat men zou inzetten op ecodriving, wat zou kunnen leiden tot een besparing van een percent op de brandstof, al gaat het volgens metingen van het proefproject bij De Lijn om zowat vijftien percent. Op zijn schriftelijke vraag van 28 september 2011 antwoordde de minister dat er in 2010 voor 51,375 miljoen liter werd verbruikt bij De Lijn. Een besparing van een percent kan leiden tot een minderausgave van 740.000 euro. Ook de brandstofprijzen liggen niet hoger dan vorig jaar. Toch voorziet de minister in een extra dotatie. Hoe is dat te verklaren?

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat in de begrotingsopmaak 2013 de dotatie voor brandstoffen is gedaald met 462.000 euro ten opzichte van de aangepaste begroting 2012. De aanpassing van de brandstofprijzen in de dotatie van De Lijn gebeurt automatisch op basis van parameters die opgegeven zijn in de begrotingsinstructies van de Vlaamse Regering. Bij elke budgetcontrole gebeurt een verrekening met de reële kostprijs van De Lijn. Het prijzeffect voor aanpassing van de dotatie voor diesel wordt sinds 2008 beperkt tot een vaste hoeveelheid van 46.666.569 liter. Dat wordt afgetopt. In 2011 was de verbruikte hoeveelheid 50 miljoen liter. Dat is een incentive om ecodriving in het vaandel te dragen.

## 2. Beleidsbrief

De heer *Jan Roegiers* stelt vast dat de beleidsbrief de mogelijkheid biedt om gedurende het volgende werkjaar nauwgezet op te volgen of de plannen worden uitgevoerd. Hij is echter zo uitgebreid dat het moeilijk wordt om er prioriteiten in terug te vinden. Hij vindt het wel veruit de beste van alle beleidsbrieven die de minister tot nog toe heeft geschreven.

Mevrouw *Tine Eerlingen* vindt dat het gaat om een weliswaar uitgebreide maar duidelijke beleidsbrief.

De heer *Dirk de Kort* is tevreden met deze uitvoerige beleidsbrief. Sommige hoofdstukken ervan kunnen later verder worden besproken. Blijkbaar hecht de minister veel belang aan de bespreking in het parlement.

De heer *Lukas Van Der Taelen* waardeert de inzet en de positieve houding van de minister. Hij vreest echter dat ze na enkele jaren zal moeten constateren dat haar beleid de impasse alleen vergroot heeft. Een goed beleid heeft niet alleen te maken met een goed beheer, maar ook met het maken van keuzes. Hij vreest dat men in Europa verscheurende keuzes zal moeten maken. Op dit ogenblik wordt de verkeerscongestie bijna als normaal beschouwd. Het blijkt heel moeilijk om iets te doen aan het feit dat meer dan zeventig percent van de verplaatsingen in ons land nog steeds met de auto gebeuren. Hijzelf is voorstander van een keuze in de richting van het openbaar vervoer. Dat is geen ideologisch

standpunt. Als men dat niet doet, dan zullen alle andere vormen van mobiliteit vastlopen. Vlaanderen zal dan niet langer een logistieke regio kunnen zijn. Het aanleggen van snelwegen of tunnels zal niets ten gronde oplossen. De minister is duidelijk niet ambitieus om het openbaar vervoer prioritair te stellen. Ze stelt dat De Lijn de mensen moet overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken. Tegelijk pleit ze voor een vraaggestuurd karakter van het openbaar vervoer. Het aanbod speelt echter eveneens een rol. Als de frequentie van het openbaar vervoer te laag wordt, dan zal niemand het nog gebruiken.

### 2.1. *Omgevingsanalyse*

De heer *Jan Roegiers* merkt in de omgevingsanalyse in de beleidsbrief een aantal evoluties van de voorbije jaren. Men dient echter vooral rekening te houden met de transportvooruitzichten van het Federaal Planbureau. Bij ongewijzigd beleid zou het aantal reizigerskilometer tegen 2030 met twintig percent toenemen en zou de auto, met tachtig percent van de reizigerskilometers, de dominante transportmodus voor het personenvervoer blijven. Het aantal tonkilometers zou stijgen met 68 percent. Een deel van het goederenvervoer over de weg zou verschuiven naar het spoor en de binnenvaart, maar het wegvervoer zou, met 71 percent van de tonkilometers, dominant blijven. Dat zou leiden tot een toename van de congestie met 29 percent in de spits en met 16 percent in de daluren. In 2008 was er tijdens de spits gemiddeld een uur en negentien minuten nodig om vijftig kilometer af te leggen. In 2030 zou dat gemiddeld een uur en 51 minuten zijn. Hij stelt voor om de nota van het Planbureau in een van de volgende vergaderingen te bespreken in deze commissie.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt vast dat de omgevingsanalyse van de beleidsbrief de noodzaak benadrukt van een goed openbaar vervoersbeleid en van degelijke en nieuwe infrastructuur. De personenauto blijft echter het ultieme gebruikte vervoersmiddel. Het aantal reizigers bij De Lijn is gestagneerd, ondanks de grote investeringen.

Minister *Hilde Crevits* geeft aan dat het feit dat zij op alle terreinen moet werken, te maken heeft met de kwaliteit van de infrastructuur. Er is sinds een aantal jaren een enorme inhaaloperatie aan de gang om de hele basisinfrastructuur weer op niveau te krijgen. Er is in het verleden misschien te weinig geïnvesteerd, waardoor nu op alle fronten middelen moeten worden ingezet.

Daar komt nog bij dat de minister het netwerk – zowel wat betreft waterwegen, wegen als openbaar vervoer – slimmer wil maken. Ze verwijst bijvoorbeeld naar dynamische signalisatie, die ook op de waterwegen toegepast wordt. De minister stelt dat die keuzes nu gemaakt moeten worden en dat het onverantwoord zou zijn om enkel nog in harde infrastructuur te investeren, en niet in het meer laten communiceren van de vervoermiddelen met de wegen.

Dat betekent niet dat er te weinig een keuze wordt gemaakt voor het openbaar vervoer, stelt minister Crevits. In Antwerpen zijn zopas twee nieuwe tramlijnen ingehuldigd. In Vlaams-Brabant gaan de MER's nu van start. De investeringen in vertramming moeten zorgzaam gebeuren en een juist traject volgen.

Er is de Mobiliteitsvisie 2020, maar de minister geeft aan dat niet alle zaken zomaar gerealiseerd kunnen worden in de ruimtelijke context in Vlaanderen. Men moet rekening houden met de ruimtelijke ordening, met problemen van doorstroming. De minister wijst er in dat verband op dat de investeringsbudgetten voor De Lijn niet naar beneden zijn gehaald. Het openbaar vervoer moet ook in de toekomst absoluut kansen krijgen, vindt de minister.

De minister heeft wel een uitgebreidere omgevingsanalyse gemaakt. Er moet rekening worden gehouden met meerdere elementen en de beschikbare instrumenten moeten worden gebruikt. Er wordt soms verwezen naar het Planbureau, maar vandaag is het mogelijk om op het hoofdwegenennetwerk de file elk uur van de dag te bekijken. De minister vindt dan ook dat we de eigen rapporten meer moeten gebruiken.

De beleidsbrief bevat, zo merkt de heer *Jan Roegiers* op, drie rode draden: sterk, slim en snel. Sp.a is het daar volledig mee eens, maar mist een rode draad, namelijk veilig of safe. De spreker beseft wel dat de minister dit zelf ook heel belangrijk vindt.

Minister *Hilde Crevits* repliceert dat verkeersveiligheid in alles zit wat sterk, slim of snel is. Het is de rode draad doorheen alles. De minister vindt dat een infrastructuurbeleid op bepaalde elementen moet worden beoordeeld. Wie verkeersveiligheid hoog in het vaandel draagt, moet op drie fronten werken. De minister heeft hier vier fronten van gemaakt.

De infrastructuur moet volgens de minister sterk, slim en snel zijn. Dat valt in haar ogen onder de grote koepel van de verkeersveiligheid. Verder moet ook aan educatie wordt gewerkt. Dat omvat alles wat met opleidingen en met sensibilisering te maken heeft. De komende staatshervorming zou de Vlaamse overheid op dat vlak wat armslag kunnen geven. Een derde element bestaat uit de handhaving. De Vlaamse overheid wil hiertoe haar steentje bijdragen, maar een belangrijke component blijft hoe dan ook een federale bevoegdheid. Volgens de minister hoort ook evaluatie in dit lijstje thuis.

Op schriftelijke vragen van de heer *Jan Roegiers* over duurzame mobiliteit voor mensen in armoede heeft de minister geantwoord dat er daarover onvoldoende cijfers zijn. Zal de minister op zoek gaan naar beter cijfermateriaal? In de beleidsbrief is er hierover namelijk geen sprake.

Wat de problematiek van de vervoerarmoede betreft verwijst de *minister* naar een recente gegevens van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen<sup>1</sup>. Daarin zijn gegevens beschikbaar over de relatie tussen inkomens en het gebruikte vervoermiddel. Daarover is al eerder van gedachten gewisseld in de commissie<sup>2</sup>. Het laatste OVG kan perfect in de commissie aan bod komen. Er lopen drie OVG's volgens dezelfde systematiek. Daar kunnen een aantal lijnen uit worden gehaald, aldus de minister.

## 2.2. *Kwalitatieve dienstverlening*

### 2.2.1. *Dynamisch verkeersmanagement*

Mevrouw *Tine Eerlingen* noemt de uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement een van de belangrijkste realisaties van deze regeerperiode. Vlaanderen had op dat vlak een ernstige achterstand opgelopen, maar intussen heeft het die grotendeels ingehaald. In 2012 werd bijvoorbeeld gestart met de uitbouw van een netwerk van nummerplatenherkenningscamera's. Nu komt het erop aan om de verworven informatie in te zetten om de verkeersstromen optimaal te laten verlopen. De spitsstroken hebben duidelijk tot een positief resultaat hebben geleid. Hoe zit het met de dynamische verkeersborden? Zullen die ook worden ingezet op bepaalde drukke secundaire wegen?

De *minister* zet volop in op het dynamisch verkeersmanagement. Ze wilde het net gebiedsdekkend hebben eind 2012 en dat doel is gehaald.

<sup>1</sup> Zie: < <http://www.mobielvlaanderen.be/ovg>>.

<sup>2</sup> *Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 456/1.

Wat de dynamische verkeersborden betreft, werden er variabele signalisatieborden geplaatst op de E313 tussen Geel-Oost en Ranst. Daarna werd een substantiële daling van het aantal ongevallen vastgesteld. Die borden hebben dus wel effect. Het steunpunt is momenteel het effect van de dynamische signalisatie in detail aan het onderzoeken. Als dat zo'n positief effect heeft, wil de minister daarmee doorgaan.

Op de E40 tussen Wetteren en Drongen werden onlangs lussen aangebracht in het wegdek. Daar zal men een rijstrooksignalisatie kunnen plaatsen. Ook op de verkeersveiligheid hebben de dynamische borden een gunstig effect.

Mevrouw *Tine Eerlingen* brengt bij het bevorderen en afdwingen van verkeersveilig gedrag de ANPR-camera's ter sprake. Ze veronderstelt dat de snelheidscamera's ook de nummerplaten kunnen registreren. Kent het ANPR-netwerk net als Traffic Control een probleem van ijking?

Minister *Hilde Crevits* meldt dat de ANPR-camera's die worden gebruikt voor het verzamelen van data niet moeten worden geijkt. Hetzelfde geldt voor ANPR-camera's die worden gebruikt in WIMS-installaties, in installaties voor het controleren van tussenafstanden van vrachtwagens, en in toepassingen voor het detecteren van geseinde voertuigen op basis van blacklists. Maar als de ANPR-camera's worden ingezet in het kader van onbemande verkeershandhaving, weet de minister dat ze uiteraard wel moeten voldoen aan een modelgoedkeuring, een ijking, een conformiteitskeuring en een periodieke keuring. Daarbij dient rekening te worden gehouden met het wettelijke kader. Bij nieuwe aanbestedingen zullen producenten moeten beschikken over de vereiste modelgoedkeuring. Op dat vlak hebben zich nog geen grote problemen voorgedaan.

Het is in principe mogelijk om op basis van de ANPR-gegevens reistijden te bepalen die door het verkeer worden afgelegd. De data die afkomstig zijn van de ANPR-camera's zullen worden aangewend in het kader van de beleidsvoorbereiding en -evaluatie. Op die manier wordt de privacy gerespecteerd en kan er een beter zicht worden verkregen op herkomst en bestemming, en ook op de routekeuzes van het verkeer. Je kunt bijvoorbeeld zien wat het verkeer doet op ringwegen, wat het lokaal en het langeafstandsverkeer doet. Je kunt ook een inzicht krijgen in de samenstelling van de verkeersstromen inzake de nationaliteit van de voertuigen.

De ANPR-camera's zijn ook nuttig om een inzicht te krijgen in de kalibratie/validatie van de herkomst- en bestemmingspatronen (HB-patronen) in de verkeersmodellen. Die data kunnen eveneens worden gebruikt om inzicht te krijgen in het potentieel voor omleidingen en het effect hiervan. Dat vindt de minister nuttig. Er ontstaat ook een controlemogelijkheid op de kwaliteit van filedata.

### 2.2.2. *Incidentmanagement*

Volgens mevrouw *Tine Eerlingen* is het incidentmanagement jammer genoeg nog altijd verspreid over verschillende actoren en verschillende bevoegdheidsniveaus. Het is positief dat de minister op dat vlak het voortouw neemt. Werden er op dat vlak concrete doelstellingen geformuleerd, buiten het proefproject?

De *minister* antwoordt dat er eind dit jaar een tussentijds rapport van de begeleidingsgroep incidentmanagement verschijnt. De werkgroep is onder leiding van het kabinet van minister Crevits gaan samenzitten met een aantal diensten. Zo zijn er knelpunten gedetecteerd in de huidige procedures rond incidentmanagement op autosnelwegen. Er zijn ook al een aantal verbeterpunten gerealiseerd. De minister wijst op de ontwikkeling van een sjabloon voor een bijzonder noodinterventieplan op provinciaal vlak. Er is ook een leidraad

uitgeschreven voor procedures bij incidenten op snelwegen. Daarnaast is er de problematiek van het gebruik van de pechstrook door takelaars en door experts in het kader van ongevallen. Tot slot is er nog de aanpak van kleinere incidenten op de snelwegen, zonder lichamelijke schade. De vraag rijst of men die incidenten niet veel sneller kan afhandelen in plaats van op de verzekeringsmaatschappijen te wachten zoals nu. Dat is echter niet zo evident: het bewijsmateriaal mag natuurlijk niet verdwijnen. Van het rapport dat de minister eind dit jaar verwacht, zal de commissie uiteraard kennis kunnen nemen.

### 2.2.3. Slimme verkeerslichten

Mevrouw *Tine Eerlingen* herinnert zich dat de studiefase met betrekking tot slimme verkeerslichten zou gebeuren in twee fasen: eerst zou de verkeerslichtenregeling worden opge maakt en daarna zou er een evaluatie gebeuren. Gaat het over een aantal projecten of over een regeling voor heel Vlaanderen? Wat is het tijdsplan voor de implementatie van die nieuwe verkeerslichtenregeling? Is er een prioriteitenlijst opgesteld?

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat er thans twee proefprojecten met adaptieve verkeersregelsystemen lopen. Daarbij is er in coördinatie voorzien tussen verschillende kruispunten. In Leuven is er het proefproject Utopia, waarover mevrouw Brouwers een vraag heeft gesteld. In Antwerpen (Berchem) is er het proefproject Vialis. In dat project is er coördinatie tussen vijf kruispunten op de N1 tussen de Uitbreidingsstraat en de Koninklijke Laan. Momenteel worden de kruispunten uitgerust met de vereiste extra detectiemiddelen voor het proefproject. Nadien volgt er een leerperiode waarin het regelsysteem passief zal draaien zonder de bestaande lichtenregelingen te beïnvloeden. Daarna komt er een actieve regeling en een evaluatie van het proefproject.

Mevrouw *Karin Brouwers* weet dat het proefproject slimme verkeerslichten op de Tiensesteenweg in Leuven passief draait. Na een leerproces zou men overgaan naar een actieve regeling. Wanneer zou dat gebeuren?

Minister *Hilde Crevits* preciseert dat het project een adaptief verkeersregelsysteem onderzoekt met coördinatie tussen zeven kruispunten op de N3 in Leuven. In 2009 is de eerste fase van dat project in een computersimulatie getest. Nu zit het project in de uitvoeringsfase. Alle kruispunten zijn uitgerust met nieuwe detectoren. Dit jaar is ook het leerproces opgestart. Volgend jaar wordt het verkeersregelsysteem in dienst genomen. De minister verwijst ook naar Gent waar binnenkort hopelijk een supercomputer zal worden ingezet.

### 2.2.4. Vervoersmanagement

De heer *Jan Roegiers* brengt het Pendelfonds ter sprake. Er zouden twee oproepen per jaar moeten worden gelanceerd. Sp.a vindt dat dit ritme moet worden behouden. Welke resultaten heeft het Pendelfonds tot nu toe bereikt? Voor het Shuttledecreet zou men een tandje moeten bijsteken. De studie van De Lijn hierover is nog niet beschikbaar. De sociale partners zouden nauw betrokken moeten zijn bij de realisatie van dit decreet.

Mevrouw *Tine Eerlingen* verneemt dat de minister stelt dat de maatregelen van het Pendelfonds intussen een invloed zouden hebben voor het woon-werkverkeer van 100.000 werknemers. Kan de minister dat concretiseren? Kan de minister al iets vertellen over de evaluatie die aan de gang is?

Het Pendelfonds is volgens de beleidsbrief een van de belangrijkste fiscale stimuli om een duurzaam initiatief te creëren voor vervoer, aldus mevrouw *Marleen Van den Eynde*. Dat fonds heeft geleid tot het starten van een aantal nuttige projecten, maar bepaalde subsidies zijn blijkbaar niet echt doeltreffend. Wanneer zal het Pendelfonds worden hervormd?

En ook de heer *Marino Keulen* heeft vragen over het Pendelfonds. De laatste oproep gebeurde op 2 maart 2011. Waarom zit er momenteel zo veel tijd tussen de verschillende oproepen? Voor wanneer is de volgende oproep gepland? Op 2 maart 2011 werd een vierde en afsluitende rondetafel aangekondigd. Wanneer zal die plaatsvinden?

De *minister* meldt dat de eerste cijfers van bedrijven die in de laatste fase van het project zitten, aantonen dat het Pendelfonds een gunstige invloed heeft op de vervoerskeuze van de werknemers. Het definitieve verslag moet nog volgen, maar de maatregelen zouden het woon-werkverkeer van meer dan 100.000 werknemers beïnvloeden. Dat is ongeveer de helft van het aantal werknemers van de deelnemende ondernemingen.

Minister Crevits geeft aan dat op uitdrukkelijke vraag van de begeleidingscommissie van het Pendelfonds de volgende oproep pas zal gebeuren nadat de zevende oproep volledig afgerond is. De afronding van de zevende oproep is nog voor dit jaar voorzien. De volgende oproep zal dan begin 2013 gelanceerd kunnen worden. De wat ruimere tijdspanne tussen de oproepen had te maken met de evaluaties en met de goedkeuringsprocedure van de laatste oproepen, die vrij lang heeft geduurd. Het ritme van twee oproepen per jaar kan normaal gezien gehaald worden, maar als men er één haalt en men kan de jaardotatie gebruiken, komt dat op hetzelfde neer, aldus de minister.

De minister bevestigt dat er een hervorming bezig is. Die wordt heel binnenkort besproken met een aantal actoren, onder wie de sociale partners. De minister heeft het initiatief genomen om die partners zeer snel rond de tafel te brengen. Als men er samen doorheen raakt, kan de wetgeving waar nodig aangepast worden.

Mevrouw *Griet Smaers* vraagt of de commissieleden inzage kunnen krijgen in de studie over de mogelijkheid van vervoer naar bedrijventerreinen door De Lijn? Ze hoopt dat het Shuttledecreet in 2013 verder geoperationaliseerd kan worden. Zij benadrukt dat het shuttlevervoer niet alleen flexibel dient te zijn, maar ook efficiënt.

Minister *Hilde Crevits* stipt aan dat in de opmaak van het shuttledecreet alle kanalen en platformen van overleg met de sociale partners worden gevolgd. In de studie die De Lijn uitvoert, zijn alle mogelijke stakeholders geïnterviewd. Iedereen heeft dus de kans gehad om een inbreng te doen.

In verband met de bereikbaarheid van bedrijventerreinen meldt de minister dat De Lijn een studie heeft gemaakt over alternatieve bediening van tewerkstellingszones. Voor die studie werden verschillende stakeholders geïnterviewd, waaronder Voka en de vakbonden ACV en ABVV. Deel 1 van de studie is afgerond en intussen besproken op de raad van bestuur van De Lijn. Delen 2 en 3 van die studie zijn nog niet afgerond. De minister zal deel 1 van de studie aan de commissie bezorgen.

De heer *Jan Roegiers* wil weten in welke mate men voor het mobiliteitsbudget afhankelijk is van de goodwill van het federale niveau? Is er hierover al overleg gepland?

Wat het mobiliteitsbudget betreft, loopt er een proefproject, verklaart de *minister*. Samen met SD Worx is er een digitale tool ontwikkeld om bedrijven en werknemers in staat te stellen het mobiliteitsbudget te beheren, rekening houdend met de talrijke fiscale en financiële karakteristieken van al die vervoersmodi. De werkwijze die in dat proefproject moest worden gehanteerd, is op federaal niveau afgetoetst bij de RSZ en bij de fiscus. Naast dat projectmatig overleg is er geen verder overleg meer geweest, aldus de minister. Nu is het wachten op de onderzoeksresultaten die in het voorjaar van 2013 worden verwacht.

De minister hoopt op interessante resultaten en beleidsaanbevelingen. Het uitrollen van het mobiliteitsbudget zal sowieso samen met de federale overheid moeten gebeuren. Een aantal hefboomen liggen immers op dat niveau.

Mevrouw *Griet Smaers* herinnert de minister eraan dat zij in juni heeft aangekondigd dat ze samen met de SERV-partners een rondetafel zou organiseren over het stimuleren van telewerk. Daarover vond ze weinig terug in de beleidsbrief. Wat is de stand van zaken? Zijn de SERV-partners bereid om op dat vlak een trekkende rol te spelen?

Wat telewerk betreft, had de *minister* aan de SERV gevraagd om een rondetafel te organiseren. De SERV deed dat liever niet, maar wilde wel constructief meewerken. De minister heeft volgend jaar een conferentie over slimme mobiliteit en de vraag is nu of telewerk daarin kan worden gestopt. Er is haar echter afgeraden om dat te doen en die rondetafel over slimme mobiliteit afzonderlijk te houden. De heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is bereid om dat mee te trekken. Het onderwerp staat ook op de agenda van de SERV van volgende week, aldus de minister.

#### 2.2.5. Waterwegen

##### Loodswezen

Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt of de minister kan bevestigen dat de efficiëntieverhogingen werkelijk een invloed zullen hebben op de personeelskost van het loodswezen? Of zal alleen de wachttijd van de schepen verminderen?

Op een vraag van de heer *Dirk de Kort* over de financiële situatie van de DAB Loodswezen heeft de minister geantwoord dat er acht miljoen euro aan bijkomende middelen zal worden ingezet uit het Hermesfonds. Is de situatie daarmee rechtgetrokken? Wat is de stand van zaken van het sociaal overleg?

De heer *Jan Penris* herinnert aan de resolutie in verband met de sociale vrede bij de loodsdiensdiensten (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1496/3). Als er acties dreigen, zal het sociaal overleg worden opgestart en zal er contact worden opgenomen met de sociale bemiddelaar. Waarom zou dat nu lukken als dat in het verleden vaak niet gelukt is? De minister heeft aangekondigd dat ze zal nadenken over verdere efficiëntiemaatregelen, zoals de herziening van de prestatienorm en de beurtregeling, over de structurele verankering van de instroom van loodsen en over een inkorting van het opleidings- en loopbaantraject. Hoe realistisch zijn de eisen van de werkgever? Zijn er indicaties dat de sociale partners daartoe bereid zijn?

De *minister* antwoordt dat in uitvoering van de afspraken die zijn gemaakt bij de budgetcontrole 2012 een ontwerpbesluit is voorgelegd aan de Vlaamse Regering om vanaf 1 januari 2013 een Bunker Adjustment Fee aan te rekenen om enkel de stijging van de brandstofprijzen voor de beloodsingsmiddelen op te vangen en door te rekenen. Aanvankelijk wilde men indexeren, maar de minister wilde dat niet doen. Ze had immers beloofd dat slechts een keer te doen en geen drie keer. De BAF gaat enkel over het mee laten evolueren van de brandstofprijzen.

De aanrekening voor de inzet van de beloodsingsmiddelen is in de begroting met een miljoen euro verlaagd. De dotatie is een stuk verhoogd. De minister moet daaruit besluiten dat als het scheepvaartverkeer op hetzelfde niveau blijft als in 2012, de begroting van de



DAB Loodswezen in evenwicht zijn. De maatregelen die nu zijn genomen, moeten dat kunnen realiseren.

Daarnaast loopt de discussie omtrent efficiëntiemaatregelen die moeten worden genomen. Er loopt sociaal overleg op verschillende niveaus. De minister herinnert aan de staking van de loodsen een jaar geleden. Onder leiding van haar kabinet is overleg gestart met de beroepsverenigingen van de loodsen, vertegenwoordigers van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, waaronder het loodswezen ressorteert, en vertegenwoordigers van de havengemeenschap. Daar wordt vooral de bredere werking van de nautische keten besproken en wordt bekeken hoe de efficiëntie verhoogd kan worden. Dat gebeurt zonder in de plaats te willen treden van het reguliere syndicaal overleg. Met de representatieve vakorganisaties wordt afzonderlijk over dezelfde thema's overlegd.

De minister wijst erop dat er ook overleg is met de beroepsverenigingen van loodsen en representatieve vakorganisaties over de effecten van de federale pensioenhervorming op de loodsen en de andere nautische functies bij MDK. Daar is het uitgangspunt dat elke tegemoetkoming aan de betrokken personeelsleden moet leiden tot een optimalisatie van de dienstverlening. Dat overleg loopt. Er ligt een aantal voorstellen op tafel waarvoor een landingspiste moet worden gevonden. De minister verwacht dat de komende weken of maanden.

De minister deelt mee dat de efficiëntieverhoging er uiteraard op gericht is om de beschikbaarheid en de inzetbaarheid van de loodsen te verhogen. Ze onderstreept dat geen enkele ondernemer de kwaliteit van de loodsen in vraag stelt. De kwaliteit van de dienstverlening is goed. Er zijn vier verschillende soorten loodsen. Afhankelijk van waar men wil binnenvaren, heeft men loodsen van de ene of van de andere soort nodig. Men wil bekijken hoe men die efficiëntie kan verhogen, op welke manier de beschikbaarheid kan worden verbeterd en wat de effecten zijn van de nieuwe beloodsingsboten.

Wat de initiële beslissing betreft, was gezegd dat de efficiëntiewinsten ten gevolge van het nieuwe materieel er niet onmiddellijk zouden zijn. De oude vloot moet eerst uit dienst genomen worden en de nieuwe in gebruik genomen. Volgens de berekeningen zouden er wel efficiëntiewinsten zijn, maar dat zou wat tijd vragen.

Het kader waarbinnen al die aanpassingen moeten gebeuren, is volgens de minister duidelijk omljnd binnen het akkoord dat vorig jaar werd gesloten naar aanleiding van de acties. Alles moet gebeuren binnen de budgettaire enveloppe waarin vandaag is voorzien en die voor de loodsen een beetje soelaas zou moeten geven. Er zijn inspanningen gebeurd: via het Hermesfonds zijn er kredieten overgeheveld.

Op de vraag van de heer Penris wat ze zal doen bij sociale conflicten en hoe realistisch dat overleg is, antwoordt minister Crevits dat ze hoopt dat het overleg zeer realistisch is. Het is echter niet evident. Bij dreigende sociale conflicten kan de overheid een sociaal bemiddelaar aanstellen om ze te vermijden. In het verleden is die werkwijze al een paar keer succesvol toegepast. Maar om via overleg tot resultaten te komen, moeten de twee kanten daar mee in gaan.

In uitvoering van het sectoraal akkoord zijn er afspraken met de representatieve vakorganisaties en de loodsverenigingen om pas over te gaan tot acties als het volledige proces van overleg en bemiddeling doorlopen is. De minister benadrukt dat na de actie van vorig jaar er nog eens duidelijke afspraken zijn gemaakt. Stoppen met werken is een ultiem wapen. De effecten op de Vlaamse economie zijn immers fenomenaal als er niet wordt gewerkt.

Een aantal van de maatregelen die de minister voorstelt, zijn door de vakorganisaties zelf aangebracht. Voor hen is het zeer belangrijk dat de pensioenproblematiek opgelost raakt. Alles moet in een pakket worden opgelost. De minister kan niet garanderen dat men er volledig uit zal raken, maar men zit vandaag niet op ramkoers.

*Havens*

Mevrouw *Tine Eerlingen* leest dat er spoedig werk gemaakt wordt van een langetermijnvisie rond de Vessel Traffic Services. Wat betekent het woord spoedig in deze context?

Minister *Hilde Crevits* preciseert dat VTS geen betrekking heeft op de loodsen maar de werking van de verkeerscentrales (twee Vlaamse en drie Nederlandse) betreft binnen de Schelderadarketen. Er is een studie werklasmeting behandeld zowel op het niveau Schelde-directeurenvergadering als op het syndicaal overleg binnen MDK. Dat gebeurde ter voorbereiding op de vergadering van de Permanente Commissie volgens de afgesproken procedure. Uit het syndicaal overleg is gebleken dat het mogelijk moet zijn met de huidige personeelsbezetting van de Vlaamse verkeerscentrales meer taken uit te voeren. De vergadering van de PC vindt plaats op 13 december 2012. Daar zal beslist worden over de voorgestelde maatregelen op basis van de werklasmeting en de te volgen timing. Dat zal gebeuren in overleg met de Nederlandse collega's van Rijkswaterstaat Noordzee-Zeeland. Daarna zal MDK hierover een beleidsbeslissing voorbereiden.

De heer *Dirk de Kort* wil weten hoe het zit met het overleg tussen de havencommissaris en de Vlaamse havens over de mogelijke aanpassingen aan het Havendecreet. De haven van Gent vraagt niet alleen een aanpassing van de beheersstructuur, maar ook een aanpassing van de wegeninfrastructuur in de havengebieden. Wat is de stand van zaken?

De *minister* stelt dat het overleg tussen de havencommissaris en de havenbesturen in een zeer constructieve sfeer verloopt. Ze heeft geen negatieve geruchten gehoord. Het overleg concentreert zich wel op een aantal technische onduidelijkheden in het Havendecreet die moeten worden weggewerkt. De basisprincipes van het Havendecreet – de autonomie van de havenbedrijven, de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen het gewest en de havenbedrijven en de subsidies – vallen buiten de scope van dit overleg. Het is de bedoeling om alles te finaliseren in het eerste semester van volgend jaar. De minister heeft geen enkele intentie om aan het Havendecreet te raken.

De heer *Dirk de Kort* vraagt of er enige vooruitgang is geboekt in de samenwerking tussen de havens in het kader van Flanders Port Area? Is er nu een overzicht van de samenwerkingsmogelijkheden?

Minister *Hilde Crevits* meldt dat er overleg is tussen de havens en structureel overleg in de Overlegraad over ontwikkelingen en knelpunten. Er is Flanders Port Area waar er de laatste maanden frequent overleg is. Het is voor de minister belangrijk om daar spijkers met koppen te slaan wat de samenwerking tussen de havens betreft. De minister is de discussie een beetje beu: de indruk wordt gewekt dat er niets samen gebeurt, maar dat is niet juist. Het kritieke punt voor de samenwerking is de containersector, specifiek in Antwerpen en Zeebrugge. Men mag dus niet veralgemenen. De minister wijst op een aantal dossiers waarin samenwerking voor resultaten heeft gezorgd. Zo is er het gebruik van vloeibaar aardgas als scheepsbrandstof. De Vlaamse havens spelen een voortrekkersrol met betrekking tot die duurzame energie. Antwerpen, Gent en Zeebrugge hebben, samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en met Fluxys, een opdracht uitgeschreven om te bekijken hoe het bunkeren van dat vloeibaar aardgas in alle Vlaamse zeehavens mogelijk kan worden gemaakt.

Ook is er het Interreg-project Duurzame Zeehavens. Gent, Antwerpen, Zeebrugge en Oostende, en Terneuzen en Vlissingen aan Nederlandse zijde, zien een mogelijkheid voor een netwerk van kennisdeling en ervaringsuitwisseling op het vlak van duurzame energieoplossingen, energie-efficiëntie en het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Dan is er nog het dossier Cargo Community System, waarbij een aantal procesverbeteringen worden onderzocht en in alle havens een performante infostructuur wordt uitgebouwd door een ICT-platform. Reders die havens willen gebruiken, vinden het verschrikkelijk dat er allemaal verschillende ICT-systemen zijn. Ze willen dat er één systeem komt. Antwerpen neemt het initiatief om dat platform naar alle havens uit te breiden.

De heer *Jan Penris* komt met het goede nieuws dat Maersk de Antwerpse haven heeft kunnen binnen varen met E-klassecontainerschepen. Die schepen zijn meer dan 400 meter lang en meer dan 50 meter breed. Tien jaar geleden zou niemand dit geloofd hebben. Hij feliciteert al diegenen die dit mogelijk hebben gemaakt, namelijk deze regering, de administratie en de mensen in de diplomatieke dienst. Hij legt uit dat men de Schelde kan opstomen op twee manieren, op een deterministische of een probabilistische manier. De tweede oplossing komt neer op slijkschuiven: men gaat een beetje verder dan een theoretische kielspeling zou toelaten. Dat zou onderzocht worden. Daardoor zou men nog andere scheepstypes dan de Maersk E-klasse kunnen binnenhalen in Antwerpen en in de andere Vlaamse havens. Hij herhaalt de vraag die hij enkele maanden geleden al heeft gesteld: wat is de stand van zaken van dat onderzoek?

De *minister* antwoordt dat er over scheepsdiepgang en tijpoorten een onderzoek wordt verricht door de afdeling Maritieme Techniek van de Universiteit Gent. Professor Marc Vantorre heeft daar de leiding over. Hij wordt ondersteund door het Waterbouwkundig Laboratorium in Antwerpen. Eind december zal het eindrapport klaar zijn. Op basis van de resultaten zal de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart oordelen of het overstappen naar een probabilistisch toelatingsbeleid nuttig en gewenst is, uiteraard rekening houdend met de mogelijke winsten qua scheepsdiepgang en tijpoorten. Zelfs als de PC een positief oordeel zou vellen, zal de overheid nog wat vervolgonderzoek moeten doen, aldus de minister. Men moet er immers voor zorgen dat er geen kans op bodemraking bestaat. Alles wordt nu in stelling gebracht om dat dossier op een goede manier naar de PC te brengen. Als er risico op bodemraking is, dan kan er uiteraard geen toelating worden gegeven. Men is daar echter zeer actief mee bezig, besluit de minister.

#### 2.2.6. *Verkeersveiligheid*

De heer *Jan Roegiers* wijst erop dat de Federale Commissie Verkeersveiligheid vorig jaar een grote staten-generaal heeft georganiseerd. Dat leidde tot twintig aanbevelingen voor de periode 2011-2015. Op 24 oktober jongstleden heeft deze commissie, onder het voorzitterschap van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, een vergadering georganiseerd met alle partners. In principe was dus ook het Vlaamse Gewest daar vertegenwoordigd. Het was de bedoeling een balans op te maken van het voorbije decennium en na te gaan hoe de aanbevelingen van de staten-generaal kunnen worden geconcretiseerd. Welke afspraken zijn er daar gemaakt? Hoe verhouden de aanbevelingen van de staten-generaal zich tot het Vlaams verkeersveiligheidsplan? Welke afspraken zijn er gemaakt met het federale niveau? Inzake het luik handhaving blijft Vlaanderen immers afhankelijk van federale departementen als Binnenlandse Zaken.

Ook de heer *Luckas Van Der Taelen* vraagt hoe de minister omgaat met de aanbevelingen van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid. Veiligheid zou inderdaad de vierde rode draad moeten zijn in de beleidsbrief.

De heer *Marino Keulen* is van oordeel dat inzake verkeersveiligheid een aantal stappen in de goede richting werden gezet. Op dit ogenblik is er veel meer aandacht voor deze problematiek dan dertig jaar geleden. Uit de ViA-meting die werd georganiseerd door de Vlaamse Regering blijkt evenwel dat de realisatie van de 2020-doelstellingen nog veraf is. Dat heeft te maken met de inrichting en de kwaliteit van de infrastructuur. Men zal dus meer dan een tandje moeten bijsteken om op het niveau te komen dat vereist is in een moderne Europese regio.

Minister *Hilde Crevits* geeft eerst wat toelichting bij de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Het hoofddoel van de plenaire vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid van 24 oktober 2012 bestond erin een stand van zaken op te stellen met betrekking tot de realisatie van de twintig aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Alle relevante hoofdactoren hebben een overzicht gegeven van de acties en de projecten die ze in 2011 en in 2012 hebben ondernomen. Het is de bedoeling dat de task force het actieplan op het terrein in acties vertaalt. Het mag niet gewoon bij regels blijven.

In verband met een aantal federale aanbevelingen zijn de gewesten als hoofdverantwoordelijken aangeduid. Het gaat dan om het levenslang leren, de aanleg van meer voetgangers- en fietsvriendelijke wegen, de aanleg van motorfietsvriendelijke wegen, de aanbeveling betreffende de ondersteuning van het gewenste snelheidsregime door middel van inrichting en verkeersmanagement en, tot slot, de adequate signalisatie bij wegenwerken. Aangezien dit echt de taken van een infrastructuurbeheerder zijn, lijkt dit de minister logisch. Veel aanbevelingen situeren zich op domeinen waarbinnen momenteel al keihard wordt gewerkt. Hoewel de situatie nog niet perfect is, probeert de Vlaamse overheid vooruitgang te boeken.

Tijdens de recentste vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid is een stand van zaken van de aanbevelingen inzake de handhaving opgemaakt. Het gaat dan onder meer om de verhoging van de subjectieve en de objectieve pakkans en om de doelgerichte, thematische controles. Minister Crevits kan niet zeggen of dit al dan niet in een algemeen opvolgingsverslag tot uiting zal komen. Ze neemt zich voor dit nog na te vragen.

#### 2.2.7. *Handhaving*

De heer *Jan Roegiers* verneemt dat zolang de snelheidscamera's op de autosnelwegen niet zijn geëvalueerd, er geen bijkomende camera's zouden worden geplaatst. Sp.a is vragende partij voor een spoedige evaluatie.

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat de metingen gebeuren. Op één site moet ze nog snelheidsmetingen uitvoeren omdat er wegenwerken waren. Dat was op de E40 tussen Sterrebeek en Bertem. Ze hoopt de studie snel op te leveren.

Mevrouw *Tine Eerlingen* leest dat er een aantal weegbruggen geïnstalleerd zou zijn. Werd dit systeem al geëvalueerd? Zullen er dit jaar nog nieuwe weegbruggen bijkomen? Heeft de grotere pakkans geleid tot een toename van het aantal processen-verbaal? De trajectcontrole is een goed initiatief. Wellicht zullen meer en meer gemeenten daar gebruik willen van maken.

Het Weigh In Motion System vindt de *minister* interessant. Er komen een aantal extra locaties. Momenteel zijn volgende sites volledig operationeel: de site in Wetteren, de site op de E40 richting Gent in Erpe-Mere, de site in Jabbeke op de E-40 richting Jabbeke, de site in Kruishoutem op de E17 richting Gent, en de site in Kruishoutem op de E17 rich-

ting Kortrijk. Daarnaast heeft ook Waterwegen en Zeekanaal een WIMS-installatie ter hoogte van de Scheldebrug in Temse. Er worden er momenteel ook een aantal uitgetest om effectief in gebruik te nemen: een in Ruisbroek op de R0, op een in Tessenderlo op de E313 richting Lummen. De laatste twee zijn in planning: een in Houthalen op de E304 richting Lummen en een in Vosselaar op de E24 richting Turnhout. Verder zijn er geen WIMS-locaties meer gepland, omdat de huidige locaties zo zijn opgesteld dat men op deze manier de belangrijke verkeersaders voor zwaar vervoer in Vlaanderen kan controleren. Het hele Vlaamse gebied wordt dus gedekt.

Minister Crevits vindt de resultaten van WIMS spectaculair. Vroeger werd ongeveer twintig procent van de gecontroleerde vrachtwagens geverbaliseerd, omdat men willekeurig vrachtwagens uit het verkeer moest halen. Sinds WIMS bestaat, is dat percentage opgelopen tot 80 à 85 procent. De effectiviteit van het systeem is daarmee bewezen. Dat betekent niet dat er meer overladen vrachtwagens rondrijden, maar wel dat de juiste vrachtwagens uit het verkeer worden gehaald. De vrachtwagens die nu op de weegbrug worden gezet, hebben in het systeem aangeduid dat ze potentieel overladen zijn. Het zou dus een foute conclusie zijn te stellen dat 85 procent van de vrachtwagens in Vlaanderen overladen zijn. Wel is de verhouding tussen het aantal processen-verbaal en het aantal onderzochte vrachtwagens zeer hoog. En dat is goed nieuws voor de correcte chauffeurs, die op deze manier niet nodeloos uit het verkeer worden geplukt. Op dat vlak is er dus een grote sprong voorwaarts gemaakt.

#### 2.2.8. *Kwaliteitsvol verkeerssysteem*

Mevrouw *Tine Eerlingen* zegt dat voor het up-to-date houden van de verkeersbordendatabank de wegbeheerders en met name de lokale besturen, hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Zo niet heeft het systeem weinig zin. Ook de gebruiksvriendelijkheid moet verder verbeterd worden. Is er op dat vlak al vooruitgang gerealiseerd?

De verkeersbordendatabank vindt minister *Hilde Crevits* zelf een pijnpunt. De databank bestaat en dat is op zich goed, maar hij is nutteloos zolang hij niet gebruikt wordt. Er is sprake van een softwareprobleem. De al eerder door de minister aangekondigde digitale toepassing, met name de toegang via de website, is volop in uitwerking. Ook tijdelijke inrichtingen en herinrichtingen zal men op een gemakkelijke manier kunnen aanmelden. Het is absoluut de bedoeling dat er in de komende maanden een doorbraak komt en dat gemeenten de databank ook heel nuttig en goed kunnen gebruiken.

De heer *Jan Roegiers* herinnert aan het voorstel van resolutie van de heer Steve D'Hulster en anderen over intelligente snelheidsassistentie. Het heeft de steun gekregen van alle fracties (*Parl. St.* VI.Parl 2011-12, nr. 1616/1-3). Volgens verkeersspecialisten wordt dat een van de belangrijkste thema's van de komende jaren. De beleidsbrief verwijst daar echter niet naar. Hoe wil de minister daar de komende jaren verder op inzetten?

Minister *Hilde Crevits* antwoordt daarop het volgende. De verkeersbordendatabank bevat alle verkeersborden die een invloed op de maximaal toegelaten snelheid hebben. Die gegevens kunnen worden gebruikt voor systemen van 'intelligent speed adaptation'. Elk navigatiesysteem kan fungeren als open ISA. Dat gebeurt al in veel wagens. Kaartenmakers en andere geïnteresseerden uit de sector kunnen de data uit die databank gebruiken als ze een samenwerkingsovereenkomst afsluiten. Er zijn ondertussen al drie testlicentieovereenkomsten afgesloten: een met ITS-Belgium, een met Navteq en een met TomTom.

In de resolutie zijn er heel interessante aanknopingspunten. De minister wil uitzoeken hoe ze dat kan uitvoeren, maar er hangt ook een Europese component aan. Om te kunnen

investeren in technische mobiliteitsoplossingen zoals ISA is het de bedoeling in 2013 een grote conferentie te plannen om met iedereen die daarmee bezig is, samen te zitten om dan een aantal beleidsmaatregelen te kunnen nemen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* weet dat het aantal spiegelfstelpplaatsen de voorbije jaren is gestegen, maar deze afstelplaatsen worden niet zo goed gebruikt. Is er al een evaluatie gebeurd?

Er worden heel wat spiegelfstelpplaatsen aangelegd, meldt minister *Hilde Crevits*. Het is nog maar de vraag of die wel voldoende worden gebruikt. De minister is nu bezig met de evaluatie daarvan. De recente gecreëerde spiegelfstelpplaatsen kunnen echter niet na drie weken worden geëvalueerd.

Wat de spiegelfstelpplaatsen betreft, blijkt uit de voorlopige monitor dat de problematiek van de dodehoekongevallen ondanks de inspanningen die worden gedaan om zo'n spiegel te plaatsen, groot blijft. Dat heeft volgens de minister te maken met de afstelling van die spiegel. Als die spiegel niet goed afgesteld is, heeft men daar niets aan. Daar moet dan ook sterk op gefocust worden.

#### 2.2.9. Data

De heer *Jan Roegiers* herinnert aan de resolutie over de verbetering van de ongevallenregistratie (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1626/1-4*). De beleidsbrief zegt echter niet hoe men daaraan wil werken.

Ook mevrouw *Tine Eerlingen* verwijst naar die resolutie. Is er al een tijdsplan afgesproken voor het uitwerken van een degelijke databank, die de gegevens tijdig en grondig analyseert?

De *minister* noemt de ongevallenregistratie een van haar stokpaardjes. De Vlaamse overheid is nog niet in staat een adequate ongevallenanalyse uit te voeren. De reden is eenvoudig: de basisvaststellingen worden door de politieagent ter plaatse op een formulier genoteerd. Dat invulformulier, dat ondertussen twintig jaar oud is, is niet aan de hedendaagse noden aangepast. Het moet worden geüpdatet. Er moeten ook een aantal keuzes worden gemaakt. De vraag die iedereen zich daarbij moet stellen, is welke gegevens nodig zijn om tot een ongevallenanalyse te komen. Dat zou in feite allemaal niet zo veel kosten. De minister hoopt op een doorbraak. Uit de gesprekken die er zijn geweest met het nieuwe hoofd van de federale politie, commissaris-generaal Catherine De Bolle, met federaal vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen Joelle Milquet en federaal staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit Melchior Wathelet, blijkt dat er bereidheid is. Maar met bereidheid is er nog geen resultaat. De minister hoopt wel op resultaten in de komende maanden.

Er is een protocolovereenkomst met de federale politie in verband met de periodieke aanlevering van verkeersongevalgegevens, antwoordt de minister op de vraag van de heer Roegiers. Er wordt per ongevalsjaar een vertrouwelijkheidscontract met ADSEI afgesloten. Er wordt ook druk gewerkt aan de verdere ontwikkeling van de ongevaltoepassing voor een vlotte verwerking en analyse van de gegevens. Binnen het steunpunt Verkeersveiligheid zijn enkele onderzoeksprojecten gepland. Er beweegt dus heel wat. Voor de minister is het van belang dat er nuttige doorbraken komen op het terrein bij de eerste vaststellingen.

### 2.3. Openbaar vervoer

#### 2.3.1. ReTiBo en MOBIB

De heer *Jan Roegiers* stelt vast dat het ReTiBo-project van De Lijn vertraging heeft opgelopen. Wat zijn de nieuwe deadlines voor de invoering van dit project? Wat is de stand van zaken van het proefproject in Vlaams-Brabant? Wat zijn de gevolgen voor de dienstverlening van De Lijn? Wat zijn de gevolgen voor de 65-plussers? Mogen zij hun huidige kaart, die normalerwijs zou vervallen op 31 december, behouden tot ze worden gecontacteerd om hun nieuwe MOBIB-kaart te halen?

Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt welke vertraging het eengemaakte vervoersbewijs heeft opgelopen? Wat is de concrete impact ervan? Wanneer zal er duidelijkheid zijn over een nieuw stappenplan voor de ontplooiing van ReTiBo? Hoe groot is de kans dat de boetes nog zullen worden geïnd? Tot welke meerkost zal de opgelopen vertraging leiden? Zal er een schadevergoeding gevraagd worden ter compensatie van de geleden financiële schade?

De heer *Marino Keulen* leest in de beleidsbrief dat blijkt dat het project ReTiBo wel degelijk vertraging heeft opgelopen. Wat is de nieuwe timing? Dat dossier moet voldoende snel opschieten.

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt wanneer zou het proefproject van ReTiBo wordt gestart. In Vlaams-Brabant moest dat nu eigenlijk al gebeurd zijn.

Over het ReTiBo-project meldt de *minister* dat het proefproject in Vlaams-Brabant voorziet in de volledige uitrusting van honderd voertuigen met de nieuwe ReTiBo-apparatuur: boordcomputer, chauffeursconsole, valideertoestellen inclusief alle bijhorende bekabeling. De leverancier belooft dat de eerste 15 bussen in het eerste kwartaal van 2013 zullen zijn uitgerust en de volgende 85 in het tweede kwartaal. Het is dus geen processie van Echter-nach, aldus minister Crevits. Zij hoopt dat deze timing behouden kan blijven.

De leverancier die moet zorgen voor de invoering van het eengemaakte vervoerbewijs heeft wat vertraging opgelopen, meldt minister Crevits. Zij kan geen precieze cijfers geven over die vertraging omdat De Lijn in volle onderhandeling is om die zo kort mogelijk te houden. De Lijn gaat niet akkoord met die vertraging: dit heel belangrijke project moet een grote meerwaarde genereren. De minister kan de heer Keulen niets beloven over de nieuwe timing. Zij gaat niet akkoord met de nieuwe timing. De onderhandelingen zijn nog bezig. Zij weet enkel dat iedereen vooruitgang probeert te boeken.

Het is volgens de minister evident dat de uitrol van de 65+-kaarten van belang is. De huidige 65+-kaarten lopen tot het einde van het jaar. De mensen beginnen te vragen hoe het zit. Het was de bedoeling dat ze een chipkaart zouden krijgen. Daar zit nu wat vertraging op. De Lijn heeft al een persbericht gestuurd waarin wordt gesteld dat 65-plussers hun kaart mogen blijven gebruiken tot op het ogenblik dat De Lijn die chipkaart aanbiedt via een persoonlijke brief.

De timing voor de uitgifte van de andere abonnementen, losse ticketjes en kaarten moet blijken uit de onderhandelingen die komen. Uiteraard moeten de voertuigen van De Lijn uitgerust zijn met de nodige apparatuur tegen eind 2013, dat blijft de minister als deadline stellen. Er is dus een probleem van hardware, namelijk het plaatsen van de apparatuur op het rollend materieel, en er is een probleem van software, namelijk zorgen dat het ticket-systeem werkt. Er is geen onmiddellijke impact op de dienstverlening omdat het bestaande ticketsysteem dat gebaseerd is op de magneettickets, langer in werking kan blijven.

Mevrouw *Lies Jans* vraagt hoe de kostprijs voor het aanmaken van MOBIB-kaarten wordt doorverrekend. Dat is opnieuw een apart kaartje dat klanten bij zich zullen moeten hebben, naast de SIS-kaart en de identiteitskaart. Ze vraagt waarom dat niet allemaal kan worden geïntegreerd in een elektronische identiteitskaart. Dat moet zeker worden onderzocht. Die mogelijkheden bestaan.

De heer *Roger Kesteloot*, directeur-generaal van De Lijn, stelt dat het bedoeling is om voor het uitreiken van de MOBIB-kaart een administratiekost van vijf euro aan te rekenen, zoals de collega's van de MIVB en de andere betrokken organisaties dat doen.

De Lijn heeft de mogelijkheid van het gebruik van de elektronische identiteitskaart onderzocht, samen met de andere openbaarvervoermaatschappijen. De enige voorstander van het werken daarmee waren de spoorwegen, aldus de heer Kesteloot. Het controlesysteem van de spoorwegen is immers anders dan dat van De Lijn. Voor stads- en streekvervoer is het gebruik van de elektronische identiteitskaart, zoals die op dit ogenblik bestaat, absoluut niet raadzaam, omdat dat een contactkaart is. Men moet die kaart dus niet alleen presenteren voor een validator: men moet die chip echt laten lezen via contact. De heer Kesteloot wijst erop dat dat te veel tijd in beslag neemt om bruikbaar te zijn voor het stads- en streekvervoer. Op het moment dat er nieuwe ontwikkelingen komen, bijvoorbeeld op het vlak van eID, bankkaarten of smartphones, is men erop voorzien om die te integreren.

#### *Tariefintegratie met de MIVB*

De heer *Lucas Van Der Taelen* vindt het positief dat de minister het belang beseft van het eengemaakte ticket van De Lijn en de MIVB. De verschillende Brusselse vervoermaatschappijen functioneren al jaren naast elkaar zodat er soms onlogische beslissingen worden genomen. Hij is voorstander van de aanleg van een tramlijn tussen Adinkerke en Veurne en eventueel zelfs tussen Adinkerke en Duinkerke. Men heeft er namelijk alle belang bij om de banden tussen Vlaanderen en Noord-Frankrijk aan te halen.

Mevrouw *Karin Brouwers* herinnert eraan dat de beleidsbrief van vorig jaar aankondigde dat het principiële akkoord tussen de Brusselse en de Vlaamse minister van Mobiliteit scenario's voor tariefintegratie zou bevatten. Wat bedoelde men daarmee? Wat kan men op dat vlak nog verwachten?

Ook met betrekking tot de vragen over de tariefintegratie tussen De Lijn en de MIVB verwijst de *minister* naar de chipkaart. Er is een protocolakkoord tussen de ministers van Mobiliteit, dat al enkele jaren oud is. Dat stelt dat het nieuwe ticketsysteem de reiziger moet toelaten met één enkel vervoerbewijs te reizen, ongeacht het tariefsysteem. Er kunnen dus verschillende tariefsystemen blijven bestaan, maar men moet die systemen met één kaartje kunnen gebruiken. Het is niet onmiddellijk de ambitie van MOBIB om tot één geïntegreerd tarief voor alles en iedereen te komen, maar het is wel ideaal dat men dezelfde slimme technologie gaat gebruiken, waardoor men gemakkelijk van het ene op het andere kan overstappen. De minister heeft echter geen enkel probleem met tariefsamenwerking. Het lijkt haar aangenaam om eens te bekijken hoe de burens het doen. Als er dan toch met één ticket wordt gewerkt, kunnen een aantal zaken die interessant zijn qua tarieven, mee worden bekeken.

#### *2.3.2. Kostendekkingsgraad*

Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt of er al zicht is op mogelijke scenario's om de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer te doen stijgen? Zal het aangekondigde inkomstenplan nog dit jaar klaar zijn?



De heer *Marino Keulen* is van oordeel dat een moderne regio als Vlaanderen behoefte heeft aan een performant openbaar vervoer. Daarbij hebben zowel bussen, trams als de trein een rol te vervullen. Hij is voorstander van lightrail in zijn provincie. Bij het organiseren van dat openbaar vervoer kan men niet louter denken op basis van rendementcijfers. Men dient ook rekening te houden met behoeften die anders niet ingevuld raken. Men kan zich echter afvragen hoe men bepaalde zaken kan blijven verantwoorden. De begroting van De Lijn bedraagt meer dan een miljard euro op een totale Vlaamse begroting van ongeveer 27 miljard euro. De Lijn bereikt echter slechts drie percent van de reizigers. In dat reizigersaandeel zit ook geen evolutie. Zo komt het draagvlak voor deze investeringen in het gedrang. Er zal ook niet meteen een einde komen aan de huidige budgettaire krapte. De minister zal wellicht meer vraaggestuurd moeten werken.

Minister *Hilde Crevits* beklemtoont dat de gevoelige kostenstijgingen van de voorbije jaren beperkt zijn door gerekend in de dotatie, wat er automatisch toe leidt dat je een efficiëntiedoelstelling moet aannemen. Anders werkt het negatief door, zelfs op de kostendekningsgraad. Boven op de beperkte doorrekening van de dieselkost in de dotatie is er ook een effect van de algemene dotatieverminderingen, de nulindexering van de werkingskosten voor 2013, de beperkte doorrekening van de kosten voor endogene groei. De besparing door ecodrijving is een interne maatregel die staat tegenover de opeenvolgende zware dotatieverminderingen en -beperkingen, maar die er ook toe leidt dat iedereen zijn steentje moet bijdragen.

Mevrouw *Lies Jans* dringt aan om meer uitleg over de timing van het inkomstenplan. Een belangrijk element daarbij is dat van de derdebetalerssystemen. In Hasselt loopt de overeenkomst voor de derdebetalerssystemen op 31 december van dit jaar af. Het bestuur moet dus beslissen wat het daar volgend jaar mee doet, maar kan dat niet, omdat de Vlaamse Regering daar nog geen zicht op biedt. Het is zeer belangrijk, ook voor de financiële toestand van lokale besturen, zoals dat van Hasselt, dat daarop kan worden ingegrepen. Ter zake moeten er richtlijnen worden gegeven, aldus mevrouw Jans.

Minister *Hilde Crevits* wijst erop dat het inkomstenplan nog niet volledig is. Het moet nog worden afgewerkt. De minister acht het dus niet nodig om daar veel nog dieper op in te gaan. In principe voert De Lijn in februari de tariefaanpassingen door. De Vlaamse Regering kan beslissen dat dat uitzonderlijk wat later gebeurt. De regering heeft ook gesteld dat het tegen de budgetcontrole 2013 op punt moet staan. Ze verwijst onder meer naar de derdebetalerssystemen. Er is op dat vlak wel al een zorgzame screening gebeurd. De minister meldt dat de raad van bestuur nog geen beslissing heeft genomen over de indexatie. Voorlopig is er geen indexatie, omdat men dat geïntegreerd wil bekijken.

De heer *Jan Roegiers* vindt het positief dat de beleidsbrief duidelijk stelt dat verdere besparingen op de dienstverlening niet kunnen bij De Lijn. Het zou goed zijn te beschikken over een evaluatie van de vorige besparingsronde.

Ook mevrouw *Marleen Van den Eynde* vraagt daarnaar. De voorbije jaren is er heel wat gediscussieerd over de efficiëntie en de kostprijs van het openbaar vervoer. Er gebeurden belangrijke grote investeringen, maar die hebben onvoldoende effect gehad. De auto blijft veruit het meest gebruikte vervoermiddel. Het openbaar is goed voor slechts 11,4 percent van het gemotoriseerde personenverkeer. Het aantal reizigers bij De Lijn is gestagneerd. Zijn de recente efficiëntiemaatregelen al geëvalueerd? De capaciteit van de tram is bijvoorbeeld ontoereikend.

Over de evaluatie van de gevolgen van de eerdere besparingen op de dienstverlening zegt de *minister* dat De Lijn die evaluatie nu aan het maken is. Zoals afgesproken bij de bespre-

king van de concrete maatregelen in het actieplan, zal De Lijn de gevolgen daarvan op de basismobiliteit in kaart brengen. Volgens de minister is het een evidentie dat er effecten zullen zijn op de basismobiliteit. Zo is er in West-Vlaanderen ingegrepen op de frequentie van de belbussen omdat er weinig vraag was. Maar het was, aldus de minister, de bedoeling om in te grijpen waar er het minste mensen zijn.

De heer *Lukas Van Der Taelen* vraagt naar de reacties van de minister en de directie van De Lijn op de opmerkingen van steden en gemeenten naar aanleiding van de recente besparingen?

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat dit onder andere in Gent een vrij moeilijke discussie heeft opgeleverd, dat er in niveaus is gewerkt, dat de besparingsmaatregelen aan alle betrokken lokale overheden zijn gemeld, dat deze in de gelegenheid zijn gesteld om hun reacties over te maken, dat De Lijn al deze reacties heeft onderzocht en beantwoord. In een aantal gevallen is men niet op de verzuchtingen van de lokale besturen kunnen ingaan. De minister zegt te hebben gemerkt dat het proces toch zeer intens is verlopen. Zij heeft enkele dossiers gevolgd en heeft kunnen vaststellen dat een aantal lineaire maatregelen punctueel en fijnmazig werden aangepast aan de omstandigheden. Minister Crevits geeft het voorbeeld van een belbus die plots maar om de twee uur zou rijden op de marktdag, en dat is nu net de dag waarop de mensen er wel gebruik van maken.

### 2.3.3. Geïntegreerd openbaar vervoer

Mevrouw *Tine Eerlingen* merkt op dat de minister in samenwerking met de NMBS een pilootproject heeft gestart met een nieuw systeem voor aansluitingsregelingen tussen trein en bus. De heer *Lukas Van Der Taelen* ziet onvoldoende samenwerking tussen de NMBS en De Lijn. Dat blijkt onder meer in de streek van De Panne en Koksijde.

Hoe moet nu het tram- en busbeleid worden afgestemd op de spoorwegen? De *minister* vernoemt het ontwerpdocument Vlaamse spoorstrategie. Om de krachtlijnen daaruit te realiseren, werden enkele Vlaamse prioriteiten gedefinieerd, zowel voor het versterken van de ruimtelijke en economische ontwikkeling als voor een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan de reiziger. Volgens minister Crevits kunnen de Vlaamse prioriteiten alleen worden verwezenlijkt als het aandeel van het spoorwegvervoer toeneemt. Daarom zijn investeringen in de infrastructuur absoluut noodzakelijk. Minister Crevits wil dus zeer graag nauwer betrokken worden bij de opmaak en de opvolging van het meerjareninvesteringsprogramma. Daarover staan onderhandelingen met de federale overheid op stapel. Daarbij moet de minister uiteraard rekening houden met de beschikbaar gestelde middelen. Zij heeft vernomen dat de spoorwegen dezelfde problemen hebben als zij met haar wegen: de basis, de sporen zelf, is aan onderhoud toe.

De heer *Jan Roegiers* vraagt de stand van zaken van het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-groep? In welke mate is het Vlaamse Gewest hierbij betrokken? Zal er rekening worden gehouden met de Vlaamse prioriteiten? Is er een concrete deadline voor de Vlaamse spoorstrategie? Hoe verhoudt deze strategie zich tot het in ontwikkeling zijnde mobiliteitsplan? Wordt Vlaanderen betrokken bij de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS?

Mevrouw *Tine Eerlingen* is blij dat er overleg is tussen de NMBS-groep en het departement over het afstemmen van het spooraanbod. Deze overlegstructuren leveren echter niet altijd resultaat op. Er was ook overleg tussen De Lijn en de NMBS-groep en tussen het ECMM. Zijn er daar al beslissingen genomen? Heeft de Vlaamse spoorstrategie een invloed gehad op de meerjarenplannen van de NMBS? Is de NMBS bereid om de gewes-

ten meer te betrekken? Ook de heer *Dirk de Kort* vraagt naar een stand van zaken met betrekking tot de Vlaamse spoorstrategie.

Minister *Hilde Crevits* geeft die stand van zaken. Eind april 2012 heeft de NMBS-Groep een eerste versie van het meerjareninvesteringsplan aan de federale minister bezorgd. Minister Crevits is nog niet betrokken bij de onderhandelingen tussen de federale minister en de NMBS-Groep en heeft het meerjarenplan nog niet ontvangen. In juni 2012 was er wel een informeel overleg met haar kabinet. Daaruit is gebleken dat het verhogen van de veiligheid de prioriteit is en dat de resterende budgetten zullen worden ingezet voor infrastructuur. Pas na ontvangst van het ontwerp kunnen de onderhandelingen starten. De verplichte overlegprocedure tussen de gewesten is nog niet gestart.

Aan de heer *Roegiers* antwoordt minister Crevits dat het oorspronkelijk de bedoeling was om in de spoorstrategie een visie op korte, middellange en lange termijn te ontwikkelen. Maar om maximaal te kunnen focussen, werden in de eerste versie de noden gedefinieerd die belangrijk kunnen zijn om de onderhandelingen over de investeringen te kunnen voeren. Het langetermijnluik loopt parallel met het Mobiliteitsplan. Daarmee kan de doorsteek gemaakt worden naar 2020, 2030, 2040 en de hele lange termijn. Zo hoopt de minister te vermijden dat er weer twee documenten zijn die mogelijk niet goed in elkaar zullen zijn geïntegreerd.

De heer *Jan Roegiers* vraagt wat nu de nieuwe streefdatum is voor het Mobiliteitsplan. Minister *Hilde Crevits* zegt dat dit begin 2013 zal zijn en dat er niet tot in 2016 over zal worden nagedacht. Dan moet wel nog de formele discussieprocedure worden doorlopen.

#### 2.3.4. *Kwaliteit van de dienstverlening*

##### *Doorstroming*

Mevrouw *Tine Eerlingen* weet dat in samenspraak met AWV De Lijn vijf assen selecteert waar de doorstroming van het openbaar vervoer kan worden geoptimaliseerd. Er zou een proefproject worden opgezet op de as Leuven-Brussel. Op dit ogenblik is die weg echter opgebroken. Zal het proefproject worden uitgesteld? Als het nu wordt doorgevoerd, zal het vermoedelijk niet representatief zijn. Is er een overzicht van de maatregelen die normalerwijs passen bij elke as of is men van plan om een dergelijk overzicht te maken? Zo ja, tegen wanneer? Is er ook een meerjarenprogramma opgesteld voor de uitrusting van die verschillende assen?

Volgens de heer *Lukas Van Der Taelen* kan het niet dat men alleen de nadruk legt op de doorstroming naar de steden, en dat de situatie in de steden intussen dichtslibt. Hij is blij dat de nieuwe tramstellen in Antwerpen binnen afzienbare tijd in gebruik zullen worden genomen.

Minister *Hilde Crevits* verduidelijkt dat het bij het proefproject op de as Leuven-Brussel gaat om draadloze beïnvloeding met korte-afstandsradio. AWV voert dat project uit in samenwerking met De Lijn. Het project loopt samen met het ReTiBo-project van De Lijn en zit in de ontwikkelingsfase. Na die fase zal een eerste bus op lijn 358 worden uitgerust met de KAR-module. De testen daarmee zijn niet voor de komende vier maanden en ze zullen dus geen hinder ondervinden van de werken op de as Leuven-Brussel. Dergelijke projecten zullen worden uitgevoerd op de tien assen met de grootste doorstromingsproblemen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* is voorstander van snelbuslijnen naar de steden. Als reizigers een traject van vijftien kilometer moeten afleggen met een bus die bij iedere halte stopt, dan duurt de reis te lang en kiest men opnieuw voor de auto. Het Mobiliteitsdecreet heeft ertoe geleid dat iedereen in Vlaanderen binnen een straal van vierhonderd of zeshonderd meter, afhankelijk van de plaats waar hij woont, een aansluiting moet vinden naar het openbaar vervoer. Een aantal problemen werd aangepakt door het inschakelen van snelbussen, door omleidingen en zelfs door taxi's. De afstand naar het openbaar vervoer blijkt echter bepaald te worden in vogelvlucht. In de praktijk ligt de halte echter dus een heel stuk verder. Kan een aanpassing van dit decreet of een andere toepassing ervan leiden tot een groter gebruik van het openbaar vervoer?

De vragen van mevrouw Van den Eynde over onder meer de afstand tot de bushaltes in vogelvlucht betreffen de basismobiliteit. Minister *Hilde Crevits* stipt aan dat als men dat zou willen veranderen, men het decreet moet wijzigen. De maximale afstand tussen voordeur in woongebied en de dichtstbijzijnde halte is een onderdeel van de criteria Basismobiliteit. Die staan beschreven in het decreet Personenvervoer. Wijzigingen hieraan zouden een verhoogde exploitatielast met zich meebrengen. Niet iedereen heeft een halte voor zijn deur. Het voorbeeld toont aan dat er niet om de 50 meter een halte is, maar dat het afhankelijk van de situatie soms wat meer, soms wat minder is. Het decreet Basismobiliteit heeft wel tot gevolg dat er een zeer grote netdekking is in Vlaanderen.

#### *Leerlingenvervoer*

Mevrouw *Tine Eerlingen* acht over het leerlingenvervoer meer overleg noodzakelijk. Dat zal wellicht niet meer voor deze regeerperiode zijn.

Wat betreft het leerlingenvervoer, wijst minister *Hilde Crevits* erop dat het Departement Onderwijs de uitwerking van het nieuwe decreet trekt. De Lijn is daarbij uiteraard een sterk adviserende partij.

Mevrouw *Karin Brouwers* wijst op de 10,5 miljoen euro extra in de begroting voor het leerlingenvervoer. Dat zou worden verduidelijkt in een conceptnota. Kan de minister daar nu al wat meer duidelijkheid over geven? Het leerlingenaantal stijgt inderdaad. Door de leezorg zouden sommige leerlingen die niet thuis horen in het buitengewoon onderwijs, echter in het gewoon onderwijs kunnen worden opgevangen. Wordt de uitbreiding van het leerlingenvervoer daardoor op termijn niet overbodig?

Die extra 10,5 miljoen euro dient, aldus de *minister*, echt om de in het verleden opgebouwde tekorten op te vangen, aldus de minister. Elk jaar kampt men immers met grote tekorten op dat vlak, die ook negatief werken op de kostendekkingsgraad. Het doel is dubbel: de tekorten opvangen en de middelen aanwenden om de opdracht zo kwaliteitsvol mogelijk uit te voeren. Het aantal leerlingen die moeten worden vervoerd, neemt jaar na jaar toe. Dat moet voldoende kwaliteitsvol gebeuren, en dat vergt het nodige geld.

#### *Aangepast vervoer*

Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt welk tijdspad de minister hanteert voor de mobiliteitscentrales aangepast vervoer?

Mevrouw *Karin Brouwers* vindt het goed dat de beleidsbrief zoveel aandacht schenkt aan het toegankelijke vervoerssysteem. Iedereen moet mobiel kunnen zijn, ook mensen met beperkingen. De DAV en de mindermobielen centrales spelen op dat vlak een belangrijke

rol. Volgende week wordt hierover een eerste ontwerp van decreet besproken (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1719/1*).

Wat de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer betreft, loopt er een studieopdracht die halfweg volgend jaar eindigt, zegt minister *Hilde Crevits*. Het gaat over een businessplan dat wordt opgemaakt voor een geïntegreerd toegankelijk vervoerssysteem. Op basis van de beleidsaanbevelingen die daaruit voortvloeien, kan de verdere timing worden opgesteld en kan de regelgeving worden opgemaakt in verband met die mobiliteitscentrales.

#### *Snelbussen*

Mevrouw *Karin Brouwers* leest in de beleidsbrief dat op een aantal snelbuslijnen nieuwe vervoerbewijzen en tarieven werden ingevoerd. Is men dat ook van plan voor de andere snelbuslijnen? De snelheid van deze bussen moet natuurlijk voldoende hoog liggen. Het aantal haltes mag dus niet te hoog liggen.

In verband met de snelbuslijnen deelt de *minister* mee dat het uitgangspunt van snelbuslijnen is dat het aantal haltes beperkt is. Ook bij toekomstige snellijnen zal hierover worden gewaakt. De doorstroming is echter nog veel bepalender om een optimale snelheid te kunnen halen. Daaromtrent moet worden samengewerkt.

#### *Nachtvervoer*

Mevrouw *Tine Eerlingen* is verheugd dat De Lijn erin is geslaagd om de exploitatiesegmenten van het laatavond- en nachtvervoer te behouden. Daartoe worden er peterschapsprojecten opgezet met derden. Indien steden een onrendabel systeem toch willen behouden, dan is het logisch dat ze zelf een bijdrage leveren. Dit principe kan misschien ook worden doorgetrokken voor andere dossiers, zodat de middelen kunnen worden ingezet waar de vraag het hoogst is.

De *minister* wijst erop dat De Lijn partners de mogelijkheid biedt om in het kader van een concessie van specifieke diensten het peterschap op zich te nemen. Dat is gebeurd voor het Antwerpse en Gentse nachtnet. Ze benadrukt dat dit niet geldt voor de basisdienstverlening. Als het echter gaat over iets dat daarbovenop wordt geboden, dan komt dat perfect in aanmerking voor dergelijke projecten.

#### *Reclame*

De heer *Luckas Van Der Taelen* stelt een vraag over de reclame op zijruiten en de reizigers die dat vervelend vinden. Minister *Hilde Crevits* noemt het vrij uitzonderlijk dat het aanbrengen van reclame op de zijruiten van openbaarvervoervoertuigen in Vlaanderen niet is toegelaten. De minister is er wel in geïnteresseerd. Ze heeft al een dergelijke bus van binnenuit bekeken en zij vindt dat men veel ziet. Ze vindt dat persoonlijk niet slecht. Bij de Brusselse en Waalse vervoermaatschappijen geldt dat verbod niet. Ook in de ons omringende landen is reclame op de ruiten veeleer regel dan uitzondering. Ze verwijst naar Zwitserland, Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

Minister *Crevits* zegt dat bij dergelijke reclames de nieuwste technieken worden gebruikt om een zo hoog mogelijke zichtbaarheid te garanderen. Ze is van oordeel dat er inkomsten moeten worden gezocht en als dit een extra inkomstenbron kan zijn en de zichtbaarheid wordt er niet slechter van, is er voor haar niet echt een probleem. Uit een proefproject in Gent is alvast gebleken dat de zichtbaarheid niet verminderde.

*Communicatie*

Mevrouw *Tine Eerlingen* feliciteert de minister met haar verwezenlijkingen inzake het reizigersinformatiesysteem.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* heeft vernomen dat, ondanks de vragen die hierover werden gesteld in de commissie (*Hand. VI.Parl. 2012-13, nr. C3 OPE1 van 27 september 2012*) en ondanks de discussie met de ombudsman, een ambtenaar nu via Twitter laat weten hoe hij zich voelt bij een aantal initiatieven en een aantal bevindingen van de commissie over het taalgebruik in de trams en bussen van De Lijn. Hij suggereert dat men de wetgeving over de taalstatuten naast zich neer zou leggen.

De *minister* antwoordt dat De Lijn zit sinds kort op Twitter zit; het Vlaams Parlement trouwens ook. Maar De Lijn was niet op de hoogte van alle Twitterberichten die met werkzaamheden te maken hebben. De Lijn heeft daarvoor ook geen ambtenaren in dienst. Als er een tweet is geweest van een personeelslid van LijnCom, dan is er met de betrokkene afgesproken dat deze materie wordt behandeld in de schoot van de raad van bestuur en niet via Twitter.

#### **2.4. Logistiek Vlaanderen**

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* is van oordeel dat de logistiek het goed doet in Vlaanderen. De toename van het internationale transitverkeer mag ons echter niet verstikken. Daarom stelt Vlaams Belang voor om een wegvignet in te voeren voor buitenlands transport.

Mevrouw *Tine Eerlingen* heeft vernomen dat de ontwerptekst over de lange zware voertuigen intussen principieel is goedgekeurd. Zal de definitieve goedkeuring snel volgen?

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat het voorontwerp van decreet voor de bescherming van verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport door de Vlaamse Regering is goedgekeurd. Er zijn adviezen binnengekomen van de MORA en de Raad van State. Daarna kan de minister met een definitief ontwerp naar de Vlaamse Regering gaan. Tot slot moet het ontwerp van decreet nog door het parlement worden goedgekeurd. De minister hoopt dat dit snel zal gebeuren. Na de vaststelling van dat decreet moet er nog een uitvoeringsbesluit komen. De administratie werkt daar parallel aan terwijl de adviezen van MORA en de Raad van State worden verwerkt.

Mevrouw *Tine Eerlingen* noemt de vrachtroutenetwerken een goed initiatief. Zijn er intussen al eerste indrukken over het proefproject in West-Vlaanderen? Wanneer wordt dit mogelijk voor heel Vlaanderen?

Minister *Hilde Crevits* geeft wat bijzonderheden over het proefproject IDR. De minister was bij de start daarvan aanwezig. Uit de evaluatie van dat project blijkt dat men niet zo detaillistisch in elke Vlaamse regio te werk kan gaan. De uittekening van het vrachtroutenetwerk met het bewegwijzeringsmodel concentreert zich op het niveau van het regionaal doorgaand vrachtverkeer. Voor de andere Vlaamse regio's is de uittekening in die zin in uitvoering of kan die worden opgestart, aldus de minister. Zij wil tegen halfweg 2013 klaar zijn met die fase. Dat betekent dat er een goed bewegwijzeringsmodel moet zijn dat moet worden omgezet in een signalisatieplan.

Aan de hand van dat kleine project heeft de minister vastgesteld dat er een enorme opdracht is. Die borden die er nu staan, moeten worden begrepen door elke vrachtwagen-

chauffeur. De borden moeten worden gebruikt en voldoende kenbaar zijn. Daar moet bij de implementatie op het terrein voldoende aandacht aan besteed worden.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt het positief dat er werk zal worden gemaakt van meer parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs autosnelwegen. Zo is er sprake van een aantal grensparkings. Een andere probleemzone is de E17 in de richting van de Kennedytunnel. Daar staan veel vrachtwagens op de pechstrook omdat de parking in Kruibeke ontoereikend is.

Minister *Hilde Crevits* meldt dat er onlangs een betalende vrachtwagenparking is geopend in Wetteren en men wilde volgens de minister al na vijf dagen een evaluatie ervan. Dat is uiteraard onmogelijk. De vrachtwagenchauffeurs weten zelfs nog niet dat die parking open is.

## **2.5. Beperken van de impact van het vervoer op mens en milieu**

### *2.5.1. Geluidshinder*

Mevrouw *Tine Eerlingen* weet dat het de bedoeling is de geluidshinder van het verkeer te beperken. In de mate van het mogelijke probeert men geluidsarme wegverharding aan te brengen. Zijn er ook situaties waarin dit niet mogelijk is? Wordt er standaard gekozen voor de geluidsarme wegverharding of moet dat voor ieder project afzonderlijk bekeken worden?

Voor mevrouw *Marleen Van den Eynde* moet het actieplan Wegverkeerslawaaï volgend jaar verder uitvoering krijgen. Intussen wordt voortgewerkt aan de plaatsing van geluidsschermen. De minister vermeldt in dat verband de E40 bij Aalst en de R4 in Evergem. Zijn dat de twee enige projecten? Zij dacht dat er ook een beslissing genomen was rond de geluidsschermen in Kontich en in Ranst. Dit laatste dossier sleept al jaren aan. Zullen de geluidsschermen in Ranst geplaatst worden of niet?

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat als er op een snelweg een knelpunt in geluidshinder wordt gedetecteerd, het Agentschap Wegen en Verkeer dan altijd zal bekijken welke de mogelijke oplossingen zijn. Dat kan een geluidsscherm zijn, maar dat zijn vaak ook stillere verhardingen. Er bestaat ook een speciaal dienstorder voor. Ook op dit terrein wil de minister wil vooruitgang boeken.

### *2.5.2. Lichtplan*

Mevrouw *Tine Eerlingen* vindt het positief dat de minister verder werk maakt van een lichtplan. Dat kan leiden tot energiebesparing. Worden kosten en besparingen telkens tegen elkaar afgewogen? De ledlichten zijn nog altijd vrij duur, maar misschien is het op termijn wel interessant om de bestaande lampen te vervangen door ledlampen. Kosten-efficiëntie is ook belangrijk voor het Vlaams Mitigatieplan.

Minister *Hilde Crevits* herinnert aan het plan dat in de maak is over de verlichting langs de gewestwegen. Ze wil meer een prestatie dan een technologie opleggen, om andere technologieën alle kansen te bieden. De minister was en is sceptisch over de betrouwbaarheid van de ledverlichting op snelwegen. Om die betrouwbaarheid te onderzoeken, om ervaringen op te doen en om het effect op weggebruikers te detecteren, heeft de minister nu een oproep tot kandidatuurstelling aan de verlichtingsindustrie laten lanceren om een proefproject op te stellen langs de A12-noord. Er zal dus een test met ledverlichting gebeuren om te gaan of die met een goede prijs-kwaliteitverhouding soelaas kan brengen. AWV volgt de verlichtingstechnologie hoe dan ook op de voet, zowel in binnenland als in

buitenland. Ervaringen uit het buitenland leren dat een effectieve energiebesparing gerealiseerd wordt als het prestatieniveau wordt afgebouwd, bijvoorbeeld door het dimmen van de wegverlichting. Uiteraard wordt het aspect ook verder onderzocht in het kader van de opmaak van de lichtvisie voor gewestwegen.

### 2.5.3. *Ecoduct*

Mevrouw *Tine Eerlingen* merkt op dat de minister in de beleidsbrief aandacht vraagt voor het inpassen in de omgeving en voor ontsnipperingsmaatregelen. Biologen stellen zich vragen over de kostenefficiëntie van ecoducten. Daarom is het goed dat er ook gezocht wordt naar andere mogelijkheden zoals boombruggen of het gebruik van bestaande bruggen.

De *minister* antwoordt dat de beslissing om een ecoduct aan te leggen, niet zomaar uit de lucht valt. Er is inderdaad een artikel verschenen waarin stond dat het allemaal geen waarde had. Minister *Crevits* vond dit vervelend want er gaan grondige studies aan vooraf die het gebied en de weg onderzoeken. Uit zo'n onderzoek volgt een set van mogelijke maatregelen. De voorstellen om ecoducten aan te leggen, zijn beperkt. Het is niet zo dat er honderden ecoducten worden aangelegd. De onderzoeken bieden voorstellen voor de aanleg van kleine ecokokers, ecoduikers, boombruggen, de aanpassing van bestaande bruggen die beperkt worden gebruikt door landbouwvervoer.

### 2.5.4. *Milieuvriendelijke brandstoffen*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt het een gemiste kans dat deze regering zo weinig inzet op milieuvriendelijke brandstoffen.

### 2.5.5. *Slibverwerking*

De heer *Pieter Huybrechts* herinnert de minister aan haar belofte dat ze, in uitvoering van het Sectoraal Uitvoeringsplan Bagger- en ruimingsspecie, werk zou maken van het verwerven van voldoende stortcapaciteit. Is er nu voldoende stortcapaciteit om de al dan niet vervuilde baggerspecie te storten? Hij denkt meer specifiek aan de Argexput op het grondgebied van Kruibeke-Zwijndrecht. In 2006 heeft de Vlaamse Regering een huurcontract voor vijftien jaar afgesloten voor een stortruimte van vier miljoen kubieke meter baggerspecie. Jarenlang werd er 4,7 miljoen euro huurgeld betaald per jaar zonder dat er ook maar een kilogram baggerspecie in deze put werd gestort. Hoe zit het nu met deze huurovereenkomst? Hoeveel kubieke meter werd er ondertussen in deze put gestort?

Voor niet-verontreinigde baggerspecie is er voldoende afzetmogelijkheid, aldus de *minister*. Ofwel kan die specie nuttig worden gebruikt, ofwel kan ze binnen de rivier worden verplaatst. Wat dat betreft, zijn er tot op heden dus geen problemen. Bij werken in de vaargeul is er voldoende stortcapaciteit onder water. Voor de verontreinigde baggerspecie zijn er minder mogelijkheden. Als op korte termijn een grote hoeveelheid moet worden afgezet, dan is er een probleem. Dat moet worden verwerkt en naderhand gestort, en veel vergunde installaties zijn alleen maar in staat beperkte hoeveelheden te aanvaarden. Daarom is de voorbij jaren ingezet op voldoende stortcapaciteit op lange termijn. De voornaamste positie wordt daarbij ingenomen door die site aan de Zeeschelde in Kruibeke-Zwijndrecht. Dat is de Argexsite, die ook al deels in gebruik is genomen door Waterwegen en Zeekanaal.

De minister meldt dat de Vlaamse Regering het GRUP Herstructurering Kleigroeve Argex op 20 juli 2012 definitief heeft vastgesteld. Op 17 oktober 2012 is de bouwvergunning verleend voor het 'verontdiepen' van de bestaande kleigroeve als onderdeel van de realisatie van het natuurgebied te Zwijndrecht. De bouwvergunning is uitvoerbaar vanaf 27 november, maar er loopt nog een beroepstermijn van 45 kalenderdagen, tot 7 december 2012.



Daarna zal het ook stedenbouwkundig mogelijk zijn om in Zwijndrecht verontreinigde en niet-verontreinigde bodem en bagger- en ruimingsspecie te storten in de kleiontginningsput. Er is op dit moment al zo'n 120.000 kubieke meter baggerspecie gestort, maar dat is dan de niet zwaar verontreinigde. Het ziet ernaar uit dat die sites nu volledig operationeel aan het worden zijn.

De vorige minister heeft beslist om die markt wat te prikkelen door te stellen dat er voldoende capaciteit moest zijn. Minister Crevits blijft ervan overtuigd dat, zodra men daar kan beginnen te storten, dat op termijn de beste keuze zal zijn. Maar er zijn nu wel al een aantal jaren enkele problemen.

## **2.6. Efficiënte en kostenbewuste overheid**

### *2.6.1. Mobiliteitsplan Vlaanderen*

De heer *Jan Roegiers* betreurt de vertraging die werd opgelopen rond het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De oorspronkelijke deadline was december 2010, maar het werd verder uitgesteld naar het voorjaar. Heeft een eventuele vertraging in het beleidsplan Ruimte repercussies voor het Mobiliteitsplan? Is het de bedoeling om op termijn de wegencategorisering te bespreken, al dan niet in het kader van het wegendecreet? Hoort dit thuis in het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen of in het beleidsplan Ruimte?

De *minister* stelt dat de toekomstvisie vertaald zal moeten worden in het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. Er zal een doorrekening gemaakt worden naar twintig of dertig jaar. Het gewenste structuurnet, de kostprijs, de keuzes die worden gemaakt en de prioriteiten zullen daar volledig in staan. De enigen die dat nog volop aan het berekenen zijn, zijn de mensen van AWV. De minister vindt dat kras. Ook de wegbeheerder moet zijn wensnet hebben, met zijn berekende kostprijs, stelt ze. Het Mobiliteitsplan, dat men nu aan het uitwerken is, moet daar het kader voor vormen. De beleidsbrief betreft een werkingsjaar en heeft niet de envergre van een beleidsplan dat ettelijke jaren meegaat.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moest inderdaad eigenlijk al klaar zijn. De minister heeft twee jaar geleden echter aangekondigd dat ze wat meer tijd zou nemen<sup>3</sup>. Daardoor is een gelijktijdige landing met het Mitigatieplan mogelijk. De minister verkiest dit scenario boven een scenario waarbij de plannen niet op elkaar zijn afgestemd.

In samenspraak met RWO zullen AWV en het departement proberen om de wegencategorisering in 2013 af te krijgen en om een goede netwerkarchitectuur te bekomen. De voorstellen tot bijsturing van die netwerkarchitectuur moeten ertoe leiden dat de twee documenten – het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Plan Ruimte – elkaar ondersteunen. Er moet opnieuw een link komen. Dat Mobiliteitsplan is echt wel van belang, ook voor het Plan Ruimte. De minister gaat niet wachten tot het Plan Ruimte klaar is. Men mag elkaar niet tegenspreken inzake de architectuur van de wegen zodat men niet moet herbeginnen.

Voor het Mitigatieplan, het kiezen voor de meest kostenefficiënte maatregelen, verwijst de minister naar de bespreking in de commissie Leefmilieu waar zij op 7 november 2012 de kritiek kreeg dat zij dit beter, vanwege haar uitvoerigheid, in de commissie Openbare Werken had gedaan. Wat ze daar niet had gezegd, was dat de kostprijs van een aantal maatregelen moest worden berekend. Minister Freya Van den Bossche had kostprijzen van mogelijke maatregelen meegebracht. Het gevolg, aldus minister Crevits, was dat minister

<sup>3</sup> Zie: Gedachtewisseling over het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen: informatief deel. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de dames Karin Brouwers en Marleen Van den Eynde (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1500/1).

Van den Bossche ermee in de krant stond alsof de maatregelen al beslist waren. Minister Crevits stelt dat hoewel in het Mobiliteitsplan de kostprijs zal zijn berekend, dit niet betekent dat we altijd die keuzes zullen maken.

### 2.6.2. Toekomstgericht mobiliteitsbeleid

De heer *Jan Roegiers* leest in de beleidsbrief over kennisopbouw en beleidsmonitoring dat de indicatoren van het mobiliteitsbeleid ook in 2013 zullen worden gepubliceerd. Verwijst de minister daarmee naar de VRIND-indicatoren? Is er een verband met de VRIND-indicatoren?

Minister *Hilde Crevits* verwijst naar het hoofdstukje Een mobiliteitsbeleid gericht op kennisopbouw en beleidsmonitoring (*Parl. St. VI. Parl. 2012-13, nr. 1778/1, p. 66*) waarin staat dat de jaarlijkse publicaties met indicatoren voor het mobiliteitsbeleid ook in 2013 zullen worden opgesteld. Het gaat hier, zegt de minister, specifiek over het Onderzoek Verplaatsingsgedrag, het rapport Verkeersindicatoren en de metingen voor de kernindicatoren ter opvolging van het Pact 2020. Zij stelt dat, samen met het ontwerp van het Mobiliteitsplan, ook een nulmeting voor de beschikbare indicatoren zal worden opgesteld. Die indicatoren moeten conform zijn met alle andere indicatoren.

### 2.6.3. Mobiliteit tegen de juiste prijs

De heer *Marino Keulen* herinnert zich de toezegging dat de verkeersfiscaliteit een sturend element zou worden. De beleidsbrief heeft het over de snel-slimme kilometerheffing voor vrachtwagens, over het wegvignet en over de hervorming van de verkeersbelasting. Hij zegt echter niets over de kilometerheffing voor gewone wagens die in een latere fase zou worden doorgevoerd. Hoe zit het met het proefproject voor lichte voertuigen? Wat is de huidige visie van de Vlaamse Regering over de verkeersfiscaliteit? Welke timing wordt er gehanteerd?

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* herinnert eraan dat haar fractie voorstander is van de spoedige invoering van een wegvignet voor buitenlands transport. De logistiek doet het goed in Vlaanderen. Maar de toename van het internationale transitverkeer mag ons niet verstikken.

Minister *Hilde Crevits* verwijst voor het antwoord op die vragen naar het eerste voortgangsrapport van de Vlaamse Regering met betrekking tot de invoering van rekeningrijden en wegvignet in de vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 29 november 2012.

## 2.7. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur

De heer *Dirk de Kort* is tevreden dat de minister erin is geslaagd ook in de huidige moeilijke tijden de nodige budgetten vrij te maken voor infrastructuur. Hij noemt een goede basisinfrastructuur belangrijk voor de toekomstige welvaart in Vlaanderen.

### 2.7.1. Het wegnnet

#### *Wegenonderhoud*

Mevrouw *Griet Smaers* verklaart dat CD&V blij is dat er opnieuw een gestaag investeringsniveau wordt aangehouden voor de wegen. Dat is heel belangrijk in deze tijden van economische crisis. Er zal geïnvesteerd worden in het onderhoud van het wegnnet en in de aanleg van nieuwe infrastructuur. De achterstand inzake het onderhoud van de wegen wordt versneld weggewerkt.

Ook mevrouw *Tine Eerlingen* is van mening dat men op de goede weg is voor het onderhoud en de heraanleg van het wegennet.

#### *Gevaarlijkepuntenprogramma*

Mevrouw *Griet Smaers* vindt het ook belangrijk dat het zwartepuntenprogramma tegen 2014 wordt gefinaliseerd. Een versnelde aanpak van de zwarte punten is immers belangrijk voor de verkeersveiligheid.

Minister *Hilde Crevits* herinnert de aanwezigen eraan dat ze in maart 2012 al eens in de commissie heeft meegedeeld dat de laatste aanbestedingen voor 2014 zijn gepland<sup>4</sup>. De voortgangsrapportage is op komst.

#### *Missing links*

Mevrouw *Griet Smaers* verneemt dat er opnieuw middelen ter beschikking worden gesteld van Via-Invest voor het wegwerken van een aantal missing links. Ze veronderstelt dat de minister daarover de komende weken en maanden meer informatie zal geven. Ook bij de bespreking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet men opnieuw stilstaan bij het realiseren van de missing links.

Voor de bijkomende wegcapaciteit verwijst de *minister* naar de keuzes die gemaakt zijn inzake missing links. Er zijn een aantal strategische projecten geselecteerd. Ze verwijst naar het Strategisch Plan voor Limburg in het Kwadraat. Er is ook een MER bezig voor de hele zone.

#### *Uitbreiding wegcapaciteit*

Mevrouw *Griet Smaers* noemt spitsstroken een slimme manier om de capaciteit van de wegen uit te breiden. Daarom is ze blij dat er in 2013 opnieuw zal worden geïnvesteerd in spitsstroken.

Volgens de heer *Marino Keulen* zit de kantoormarkt in Antwerpen momenteel in een crisis. Dat heeft te maken met de economische conjunctuur, maar ook met het feit dat de metropool onbereikbaar is geworden. Met haar spitsstrokenbeleid heeft de minister een goede stap gezet. Dat beleid moet voortgezet worden. De aanpak van de verkeerscongestie vergt een tweesporenbeleid, waarbij er enerzijds ingezet wordt op het openbaar vervoer en anderzijds op een verhoging van de wegcapaciteit. In Nederland en in Duitsland werd die omslag al gemaakt. In Vlaanderen zal dat ook moeten gebeuren, ook al is de ruimte hier beperkter.

Ook mevrouw *Marleen Van den Eynde* constateert dat het fileprobleem toeneemt. In de brede rand rond Antwerpen worden er voor deze problematiek echter geen oplossingen geboden omdat er geen duidelijke beslissingen worden genomen over het BAM-tracé. Is het niet mogelijk om het Masterplan 2020 gedeeltelijk los te koppelen van een aantal andere fileproblemen?

De *minister* antwoordt dat er een onderscheid moet worden gemaakt naargelang dergelijke projecten al dan niet technisch worden beïnvloed door de realisatie van die Oosterweel-

<sup>4</sup> Zie: Gedachtewisseling over het rapport van de Vlaamse Regering over de uitvoering van de resolutie betreffende de aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken door de Vlaamse Regering, en de afwerking van het project rond gevaarlijke punten. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1709/1).

verbinding. Zo kan de aansluiting van de E313 op de ring moeilijk worden losgekoppeld daarvan. In afwachting daarvan is er staduitwaarts wel al een spitsstrook gerealiseerd. Niet alle projecten uit het Masterplan 2020 houden daar echter verband mee. Volgend jaar wordt gestart met de realisatie van de zogenoemde banaan in de Rupelstreek. In Gent moeten de R4-oost en de R4-west worden omgebouwd tot volwaardige primaire wegen, want dat is natuurlijk een zeer interessante verbinding om de capaciteit van de Liefkenshoektunnel te verbeteren. De Lijn werkt ook loyaal voort aan haar gedeelte wat betreft het openbaar vervoer. De minister verwijst ook naar de recente derde voortgangsrapportage over Masterplan 2020<sup>5</sup>.

Mevrouw *Karin Brouwers* feliciteert de minister voor de snelheid waarmee sommige projecten rond dynamisch verkeersmanagement evolueren. Daarbij denkt ze vooral aan de aanleg van spitsstroken op de E40 in de richting van Leuven.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat 40 procent van de jaarlijkse investeringsbudgetten naar structureel onderhoud gaan. In een aantal gevallen moet de capaciteit inderdaad worden uitgebreid, in een aantal andere gevallen beter niet. Files in Vlaanderen zijn op een aantal plaatsen tijdsgebonden. Minister Crevits probeert dus te investeren in een optimalere benutting van de huidige infrastructuur. Ze verwijst naar de spitsstrook die al aangelegd is en naar de twee spitsstroken die er nog zullen komen. Op de E40 van Sterrebeek tot Heverlee komt er een spitsstrook en aansluitend worden de invoegstroken op de E314 van Leuven tot Wilsele gegeven met een uitvoegstrook. Van Wilsele tot Holsbeek komt er dan een tweede invoegstrook. De uitvoering van de werken voor de eerste twee delen is gepland voor volgend jaar. De opening van de spitsstrook is gepland voor 2014. Het laatste deel van het traject zal later volgen, maar het is al een enorme zone die wordt aangepakt. Bovendien moeten die werken worden uitgevoerd terwijl er ook gereden wordt. Het tweede traject is op de E19 van Antwerpen-Noord tot Sint-Job-in-'t-Goor. Die werken zijn ook gepland voor volgend jaar, met een verwachte opening in de eerste helft van 2014.

#### *Brusselse Ring*

Mevrouw *Karin Brouwers* vernam dat het project Just Under the Sky in Brussel stilzwijgend een socio-economische vergunning zou hebben gekregen. Ze veronderstelt dat een van de aangekondigde projecten toch wel zal worden gerealiseerd, met alle gevolgen van dien voor de mobiliteit in de Brusselse regio. Het strategisch MER werd aangekondigd voor het najaar. Wanneer zal dat beschikbaar zijn?

De heer *Lukas Van Der Taelen* is van oordeel dat als het project Uplace wordt gerealiseerd, er dan bijkomende op- en afritten moeten worden gerealiseerd op de Brusselse Ring, en dat moet ingeschreven worden in de begroting.

De *minister* ontkent ten stelligste dat de Vlaamse overheid om advies is gevraagd over de stilzwijgende vergunning aan Just Under the Sky. Het definitieve strategische MER is ingediend bij de dienst MER. Zij zijn dat nu aan het onderzoeken. De minister wacht op de eindbeoordeling door de dienst MER. De overheid kan nu niets meer doen dan wachten. De minister hoopt dat het gevalideerd zal worden.

De heer *Lukas Van Der Taelen* wil weten wat er in de begroting 2013 in ingeschreven voor de ring rond Brussel. Ook daarover zullen keuzes moeten worden gemaakt. Op dat vlak is een goede samenwerking met de Brusselse regering heel belangrijk.

<sup>5</sup> *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/10-12.

De *minister* antwoordt dat op het voorstel van meerjarenprogramma voor 2013 gepland staat om zowel voor de zone Zaventem als de zone Noord van de R0 een studieopdracht aan te besteden en te starten voor de gedetailleerde milieueffectenbeoordeling. Als de Vlaamse overheid straks een strategisch MER heeft, kan ze nog altijd geen spade in de grond steken, meldt de minister. Dan moet er een project-MER worden opgemaakt, een eigenlijk MER, vooraleer kan worden overgegaan tot een bouwaanvraag. Er is dus nog wel wat studiewerk. In 2013 zal de spade niet in de grond gaan. De minister hoopt het onderzoek gestaag voort te zetten.

In het mobiliteitshoofdstuk van de strategische MER is het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen opgenomen. Dat is vertaald in een aantal tewerkstellingsplaatsen. Er zijn er ook een aantal specifiek toegewezen aan de zone Machelen-Viaduct, waarin Uplace gesitueerd is. Uplace is als afzonderlijk project niet nominatief opgenomen maar valt duidelijk binnen de meegenomen ontwikkelingen. Op het voorstel van meerjarenprogramma worden middelen voorzien om de Woluwelaan aan te pakken. Dat is voor de minister mobiliteitsmatig de meest slechte laan denkbaar. De ring rond Brussel moet op termijn zeker ook worden aangepakt in functie van de verkeersveiligheid. Binnen de heraanleg van de Woluwelaan is over een afstand van 2,5 kilometer een busbaan gepland. Er loopt een MER voor de ringtram die daar gaat passeren. In afwachting van de aanleg daarvan wordt al een busbaan aangelegd die later eventueel kan worden omgezet in een trambaan.

#### *Minder Hinder*

Mevrouw *Tine Eerlingen* stelt dat ook inzake Minder Hinder er al heel wat stappen vooruit zijn gezet. De verwachtingen rond het Generiek Informatie Platform Openbaar Domein zijn hoog. De opleidingstrajecten voor de actoren zijn noodzakelijk opdat ze de beschikbare tool goed zouden kunnen gebruiken.

Mevrouw *Griet Smaers* stelt inzake Minder Hinder vast dat het takenpakket van de bereikbaarheidsadviseurs werd uitgebreid. Daarvoor is er in 2012 een nieuwe aanbesteding gebeurd. De bereikbaarheidsadviseurs moeten hun communicatie over werken op gewestwegen niet langer alleen richten op handelaars, maar ook op omwonenden. Kunnen gemeenten nu aansluiten bij dat communicatiepakket als in eenzelfde omgeving ook gemeentelijke werken gebeuren? Volgens de beleidsbrief zou GIPOD in 2013 operationeel zijn. Het succes van GIPOD en van de website [www.wegenwerken.be](http://www.wegenwerken.be) hangt echter voor een groot stuk af van de input door de opdrachtgevers van werken. Op dit ogenblik is dat niet voor alle opdrachtgevers verplicht. Zal men in 2013, als het GIPOD operationeel is, nog altijd op vrijwillige basis werken?

De *minister* legt uit dat het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen twee types van opleidingen organiseert over het Generiek Informatie Platform Openbaar Domein. Voor de grote organisaties – de kabel- en leidingbeheerders van het agentschap – worden opleidingen volgens het ‘train de trainer’-principe ingericht. Die opleiding is bedoeld voor mensen die zelf trainingen zullen verzorgen binnen hun organisatie. Voor kleinere organisaties – voornamelijk steden en gemeenten – worden opleidingen voor GIPOD-gebruikers ingericht. Die opleiding is bedoeld voor mensen die informatie over werken of manifestaties willen consulteren of die het GIPOD zullen voeden met informatie. Er komt een decretale verankering nadat het systeem zijn operationele meerwaarde in de praktijk heeft bewezen.

In het nieuwe bestek voor de bereikbaarheidsadviseurs van het AWV staat zeer duidelijk dat zij een netwerk van contactpersonen en betrokken instanties rond wegwerkzaamheden moeten opbouwen. Dat zijn de gemeentebesturen en de nutsmaatschappijen. Daarnaast

is het nieuwe bestek ruimer opgevat dan enkel bereikbaarheidsadvies. Het voorziet in een nieuwe samenwerking tussen de bereikbaarheidsadviseur en de betrokken gemeentebesturen waardoor de gemeentebesturen altijd kunnen kennismaken met de werkwijze van de adviseur. De minister kent heel wat gemeenten die jubelen als ze een bereikbaarheidsadviseur krijgen. Dat gebeurt niet altijd op dezelfde manier. Nu staat de samenwerking expliciet in het bestek.

#### *Motorrijders*

De heer *Pieter Huybrechts* stelt vast dat de Vlaamse overheid steeds beter luistert naar de motorrijders en hun belangenverenigingen. Volgend jaar komt er een uitbreiding van de opstartweekends en van de screenings waar motorrijders de kans krijgen om aan hun minder sterke punten te werken. Het installeren van de levensnoodzakelijke vangplanken evolueert in de goede richting. Ondanks alle inspanningen heeft een op de drie dodelijke ongevallen bij motorrijders nog altijd te maken met de infrastructuur. Beginnende bestuurders lopen een verhoogd risico op ongevallen, ongeacht de vervoerswijze. De piek bij jonge bromfietzers is echter opvallend. Welke bijkomende maatregelen zijn er nog mogelijk om de veiligheid van de motorrijder, en zeker van de jonge bromfietser, te verhogen.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat bij de heraanleg van wegvakken altijd wordt getracht een evenwichtige infrastructurele oplossing te bieden. Hierbij wordt steeds rekening gehouden met de verkeersveiligheid en met de leefbaarheid. Zij wijst erop dat de alertheid ten aanzien van motorrijders binnen de diensten is vergroot. Op de meest kritieke plaatsen zijn motorvangplanken geplaatst. Bij wegenwerken wordt er soms voor gekozen bijkomende markeringen aan te brengen. Momenteel wordt spontaan naar een afvaardiging van de motorrijders gebeld met de vraag of dit voor hen een veiligheidsprobleem met zich meebrengt. Vroeger deed iedereen zijn zin. Nu worden die contacten onderhouden.

AWV legt momenteel de laatste hand aan het nieuw handboek *Vergevingsgezinde Wegen*. De problematiek van de motorrijders zal hierin een prominente plaats innemen. Bij de herinrichting van wegen zal hier meer aandacht aan worden besteed. Indien wegmarkeringen worden aangebracht, wordt ervoor gezorgd dat alles voldoende stroef is. Hoe gladder, hoe gevaarlijker voor motorfietsen. De minister merkt terloops ook op dat het recente rijbewijs van haar eigen dochter haar gevoeliger voor deze problematiek heeft gemaakt.

#### *Versnelling*

De heer *Marino Keulen* stelt vast dat infrastructurele projecten nog steeds lang aanslepen. Nochtans werd daarom begin 2010 de commissie *Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten* geïnstalleerd. Het is echter nog altijd wachten op het aangekondigde kaderdecreet. Dat is in de eerste plaats een opdracht voor minister *Crevits* die verantwoordelijk is voor mobiliteit, openbare werken, havens en infrastructuur.

Mevrouw *Tine Eerlingen* dringt aan op een vereenvoudiging van de procedures voor infrastructuurwerken en op ondersteuning bij de realisatie van die werken. De gemeenten zouden de voorbereidende werkzaamheden op zich kunnen nemen. Men moet dringend werk maken van het versnellen van het onteigeningsproces. Kan de geplande regionalisering de zaken versnellen? Zal de federale wetgeving nog vóór de regionalisering aangepast zijn?

Minister *Hilde Crevits* stelt dat Vlaanderen de mogelijkheid heeft om landmeters-experten in te schakelen voor de opmeting en waardering van de projecten met een belangrijk aantal grondverwervingen. In overleg met de federaties van landmeters-experten en de

patrimoniumdiensten werd een typebestek opgesteld. De gemeenten kunnen ook beëdigde landmeters-experten inschakelen voor de opmeting en waardering van projecten. Een aantal gemeenten doen dit al geruime tijd, aldus de minister. In het kader van de aanleg van fietspaden langs gewestwegen door gemeenten worden deze kosten gesubsidieerd door de Vlaamse overheid, zodat ze versneld kunnen worden aangepast.

De timing voor de aanpassing van de regelgeving inzake onteigeningen kan, aldus de minister, op dit moment nog niet worden bepaald omdat dit afhankelijk is van de staats-hervorming. Een beleidsdomeinoverschrijdende ambtelijke werkgroep werkt aan een ontwerp van decreet dat, proactief, de bestaande onteigeningswetgeving kan vervangen.

De heer *Dirk de Kort* constateert dat mobiliteit in alle gemeenten een item was tijdens de campagne voor de voorbije gemeenteraadsverkiezingen. De ene vraagt veiliger verkeer, de andere vlotter verkeer. Het gaat dus om een evenwichtsoefening. In de bestuursakkoorden worden voorstellen gedaan met een grote impact op AWV. In het nieuwe bestuursakkoord van de stad Gent wordt bijvoorbeeld voorgesteld om de viaduct aan het Zuid af te breken en om meer trams te laten rijden. Wordt dat vooraf besproken met AWV of met het kabinet van de minister?

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat de informele contacten tussen AWV en de lokale besturen worden voortgezet. Wat het Mobiliteitsdecreet betreft, zal iedereen vanaf januari 2013 moeten werken aan de hand van de nieuwe procedures. Bestuursakkoorden zijn goed, aldus de minister, maar soms staan daar wel drastische keuzes in, zoals in Gent. Daar wordt gesproken over de afbraak van het viaduct B401, dat 1800 meter lang is. Dat viaduct moet dringend onderhouden worden. Indien men dat wil afbreken, zal de stad haar mobiliteitsplan daarop moeten enten. Ze zal er ook moeten voor zorgen dat alle daarmee gepaard gaande investeringen die dat flankeren, ook plaatsvinden. De minister kan dus niet beslissen om die brug af te breken. Dat moet passen binnen het algemene mobiliteitsbeleid. Zij heeft dan ook aan AWV gevraagd om dat grondig te onderzoeken. Als er noodzakelijke onderhoudsherstellingen moeten gebeuren, dan zullen die ook uitgevoerd worden. Als er een incident zou zijn dat te wijten is aan de stabiliteit van dat viaduct, is dat voor de minister immers ook een groot probleem.

### 2.7.2. *Fiets- en voetpaden*

De heer *Jan Roegiers* herinnert eraan dat in 2013 zou worden onderzocht in welke mate deelfietsen de comodaliteit tussen fiets en openbaar vervoer kunnen bevorderen. Sp.a hecht veel belang aan de gedeelde mobiliteit.

Mevrouw *Tine Eerlingen* leest dat het Meldpunt Fietspaden wordt uitgebreid. Er komt ook een toepassing voor smartphone. Dat is een nuttig instrument. De mensen moeten weten dat het bestaat.

Minister *Hilde Crevits* expliceert dat in de informatiecampagne over het Meldpunt Wegen zal ook het Meldpunt Fietspaden beter bekendgemaakt zal worden. Er komt een mobiele applicatie voor het Meldpunt Fietspaden. De overheid heeft heel wat inspanningen geleverd om over het meldpunt te communiceren. Er liggen heel veel folders in de informatiepunten van de Vlaamse overheid. Ook de gemeenten nemen meldpunten regelmatig op in hun communicatie. De Fietsersbond maakt er melding van. Dat levert een hoger gebruik op, natuurlijk. Men kan daaruit besluiten dat het aantal klachten nog nooit zo hoog was. Dat klopt niet voor de minister. Hoe toegankelijker het systeem, hoe groter de kans op meldingen. Dat hoeft niet noodzakelijk te wijzen op een slechter beleid, integendeel.

Uit de omgevingsanalyse leidt mevrouw *Marleen Van den Eynde* inzake verkeersveiligheid af dat het relatieve aandeel van de gewonden bij fietsers en bromfietzers is toegenomen. Nochtans wil men meer mensen overtuigen om de fiets te gebruiken in plaats van de wagen. Ze staat achter de actie in de scholen om het gebruik van fluoohesjes te promoten. Voor de gebruikers van elektrische fietsen is een aparte aanpak nodig want een dergelijke fiets vergt een ander reactievermogen. Ze vindt het goed dat kinderen van de lagere school worden geïnformeerd over de gevaren van de dode hoek. Ook andere doelgroepen zullen daarbij worden betrokken.

Heeft de toename van het aantal ongevallen met fietsers te maken met de infrastructuur of met de rijvaardigheid? Een dergelijke analyse is belangrijk voor het toekomstige beleid. Vorig jaar heeft de minister een aantal gemeenten bekroond tot fietsgemeente. Daar hing een premie van 50.000 euro aan vast. Sommige bekroonde gemeenten springen soms op een eigenaardige manier om met de fietsveiligheid. Voor de fietspaden werd al een grote inhaalbeweging gemaakt. Hoeveel knelpunt dossiers zijn er momenteel nog? Ment dient wel nog meer aandacht te besteden aan de mogelijkheden voor fietsers en voetganger om gewestwegen over te steken.

Volgens mevrouw *Griet Smaers* blijkt uit het meest recente onderzoek naar het verplaatsingsgedrag dat het gebruik van de fiets en van het openbaar vervoer niet is toegenomen. Daarom is het absoluut nodig dat er verder geïnvesteerd wordt in veilige fietspaden. Een reële toename van het fietsverkeer zal pas mogelijk worden als Vlaanderen volledig is uitgerust met een veilig fietswegennet. De voorbije jaren was er daarvoor telkens een globaal bedrag van 100 miljoen euro uitgetrokken. Gaat het in 2013 opnieuw over hetzelfde bedrag?

Mevrouw *Karin Brouwers* heeft vragen over het Fiets-GEN rond Brussel. De onderzoeksfase zou afgelopen zijn en nu wil men de haalbaarheid meer in detail bekijken. In 2012 is een haalbaarheidsstudie afgerond voor de verbinding van de OMA-B-fietsroute tussen Opwijk, Merchtem, Asse en Brussel. Is dat een van die Fiets-GEN-routes? Hoeveel van die routes werden er in de studie weerhouden om verder onderzocht te worden op haalbaarheid?

De *minister* verwacht het eindrapport van de Fiets-GEN-studie in de komende maanden. Er zullen routes worden geselecteerd die prioritair worden aangepakt. De OMA-B-route maakt nu al deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenet. Er zijn al een aantal delen gerealiseerd.

Mevrouw *Griet Smaers* wil weten hoeveel middelen er voor 2003 beschikbaar zijn voor het Integraal Fietsinvesteringsprogramma. Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat het IFI momenteel wordt opgesteld op basis van de investeringsprogramma's van de agentschappen binnen het beleidsdomein en de projecten langs de gemeentewegen. Het streven blijft altijd hetzelfde: 100 miljoen euro. Het is de bedoeling al die programma's op elkaar af te stemmen en hier en daar wat met programma's te schuiven.

### 2.7.3. *Het openbaarvervoernetwerk*

Mevrouw *Karin Brouwers* is verheugd dat de moeilijke relatie met Brussel met betrekking tot openbaarvervoerprojecten werd open gewrikt. Voor het Brabantnet begint nu een MER-kennisgevingsprocedure te lopen. Dat net zou op bepaalde punten aansluiten bij het net van de MIVB. Ze hoopt dat dit ooit kan worden gerealiseerd.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* is gekant tegen de trams in de voorsteden. De tramstellen en het aanleggen van een vaste bedding vallen zeer duur uit. In het kader van Brabo 2



is er blijkbaar onvoldoende geld voor de aankoop van de tramstellen. Bovendien lossen de trams het mobiliteitsprobleem niet op, integendeel. De tram neemt een belangrijke wegcapaciteit in die normalerwijs bestemd is voor het autoverkeer. Een tram zorgt ook voor verstedelijking. Uit de lokale verkiezingsprogramma's blijkt dat alle gemeenten rond Antwerpen daartegen gekant zijn.

Is er voldoende geld voor trams in het kader van Brabo 2? Volgens de *minister* zijn er 38 tramvoertuigen besteld voor Brabo 2. Dat is ook gemeld in de recente derde voortgangsrapportering over het Masterplan 2020<sup>6</sup>. Nog beter nieuws is dat de minister de levering ervan tijdig verwacht.

Mevrouw *Karin Brouwers* stelt vast dat er voor de tramprojecten soms sprake is van een MKBA en soms niet. Zijn sommige MKBA's misschien al afgerond? Zijn ze publiek? Zijn ze extern getoetst?

Minister *Hilde Crevits* verduidelijkt dat de methodologie in verband met de maatschappelijke kosten-batenanalyses is uitgewerkt door het studie bureau Resource Analysis, dat bij Tractebel Development Engineering hoort. Het studie bureau heeft de standaardmethodologie voor MKBA's voor zeehavens als uitgangspunt genomen. De minister wijst erop dat ze steeds heeft verklaard dat al haar beleidsdomeinen min of meer hetzelfde doen. Dat betekent dat iedereen voor MKBA's dezelfde parameters moet gebruiken.

De raad van bestuur van De Lijn en het Departement MOW hebben de methodologie voor openbaarvervoersprojecten goedgekeurd. Momenteel lopen al een aantal MKBA's, meer bepaald voor clusters van tramverlengingen die deel uitmaken van het Masterplan Antwerpen en die tijdens de recentste rapportering over het Masterplan Antwerpen aan bod zijn gekomen. Daarnaast zijn er ook MKBA's voor de verlenging van de kusttram tussen Koksijde en Veurne, voor vier sneltramlijnen op het Brabantnet en voor hoogwaardig busvervoer of tramvervoer naar Hoog-Kortrijk, dat ook als proefproject voor andere plaatsen kan dienen. Tot slot is er ook een MKBA voor de sneltramlijn 2 tussen Hasselt en Maasmechelen.

Er is geen relatie tussen een MKBA en een milieuvergunning of een milieueffectenrapport. Dat zijn verschillende documenten. Een MKBA wordt formeel uitgevoerd nadat een plan-MER duidelijkheid over de mogelijke tracés biedt. In Vlaams-Brabant worden nu plan-MER's voor de vier tramlijnen opgesteld. Zodra er voldoende duidelijkheid is, kan een MKBA worden uitgevoerd. Een MKBA volgt niet op de aflevering van een milieuvergunning. Dat moet op voorhand gebeuren. Zodra er een milieuvergunning is, is immers al gesteld dat het de bedoeling is een project uit te voeren.

Mevrouw *Karin Brouwers* weet dat er een detailstudie is gestart die een toekomstige structuur uittekent voor het openbaar vervoernetwerk van De Lijn in de omgeving van Leuven. De resultaten van die studie worden ingepast in het projectplan. Wat bedoelt men daarmee? Het plan bestaat al minstens een jaar. Wanneer gaat De Lijn daarmee voort? Of wordt er voorrang gegeven aan de voorstadsnetten van Antwerpen en Gent?

Minister *Hilde Crevits* geeft meer uitleg over het projectplan openbaarvervoernetwerk Leuven. In het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 is een toekomstplan uitgewerkt voor het busnetwerk voor de regio Leuven. Dat is gebeurd onder de werktitel Busplan Leuven II. Het is in het kader daarvan dat die detailstudie moet worden bekeken.

<sup>6</sup> *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/10-12.

Mevrouw *Karin Brouwers* leest in de beleidsbrief dat De Lijn zal onderzoeken wat de beste oplossing is voor een verbinding met het openbaar vervoer tussen Kortrijk-station en Hoog-Kortrijk. Stond dat project al in de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn? Het Kortrijkse stadsbestuur had het in die context ook over de automatische peplemovers die nu al bestaan in bepaalde luchthavens. Die studie zou ook interessant kunnen zijn voor andere centrumsteden, en meer bepaald voor trajecten waar een tram niet mogelijk is. Het zou bijvoorbeeld ook een interessante optie kunnen zijn voor het traject tussen het Leuvense station en Gasthuisberg.

Minister *Hilde Crevits* preciseert dat een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen de binnenstad en Hoog-Kortrijk is opgenomen in de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en in het mobiliteitsplan van de stad Kortrijk. In opdracht van de stad en met ondersteuning van De Lijn is een onderzoek naar kwalitatief openbaar vervoer in Kortrijk van start gegaan. Dat vertaalt de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn op de schaal van de stad Kortrijk en van het vervoergebied. Wat de verbinding tussen de binnenstad en Hoog-Kortrijk betreft, is een aanzet naar de inpasbaarheid van een aantal mogelijke tracés gegeven. Uit onderzoek moet blijken welke vervoersoplossing de beste zou zijn. Aangezien in krantenartikelen allerlei opties zijn gesuggereerd en de minister de fantasie in toom wil houden, heeft ze De Lijn gevraagd een MKBA uit te voeren en een aantal vervoeralternatieven tegen elkaar af te wegen.

Die aanpak is interessant omdat ook andere steden een dergelijke binnenstedelijke verbinding moeten maken. De vergelijking heeft betrekking op een busverbinding, een hoogwaardige snelle busverbinding en een sneltramverbinding. De Lijn West-Vlaanderen is in samenspraak met de stad Kortrijk een MKBA met betrekking tot een aantal alternatieven gestart. Vanaf 1 januari 2012 zal het overleg met het nieuwe stadsbestuur moeten worden gevoerd. Dat is natuurlijk niet enkel in Kortrijk het geval. In eerste instantie zullen een aantal scenario's met betrekking tot de reisweg en de frequentie worden uitgewerkt en doorgerekend. Het verkeersmodel van West-Vlaanderen en het stadsmodel van Kortrijk zullen met elkaar worden vergeleken. Het principe van de onbemande vervoersystemen is nog niet opgenomen in dit onderzoek. Men gaat een aantal realistische alternatieven bekijken.

Over het Spartacusproject in Limburg vraagt mevrouw *Tine Eerlingen* op welke elementen men zich baseert om te kiezen voor tram dan wel voor lightrain. Baseert men zich alleen op het vervoerspotentieel of ook op andere elementen? Voor de verbinding Hasselt-Neerpelt-Lommel zou de trein een betere optie zijn. Welk verschil is er tussen Hasselt-Lommel en Hasselt-Maastricht waar er ook een oude bedding ligt? Daar is de trein de beste optie, maar toch wordt er gekozen voor lightrail. Heeft dat te maken met budgettaire overwegingen?

Op de vraag waarom de keuze gemaakt wordt voor de trein voor de verbinding Hasselt-Neerpelt-Lommel, en niet voor de verbinding Hasselt-Maastricht, verwijst de *minister* naar de beslissing die de Vlaamse Regering heeft genomen op 23 september 2011. Over lijn 3 staat daarin: “Neemt akte van de conclusies in het eindrapport van de vergelijkende studie NMBS-De Lijn voor sneltramlijn 3; vraagt de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken gesprekken op te starten met de federale minister van Overheidsbedrijven zodat de realisatie van de lijn Hasselt-Neerpelt-Lommel opgenomen wordt in het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-Groep.”

Verder wordt ook gevraagd aan de raad van bestuur van De Lijn om te onderzoeken of de plan-MER-procedure voor de verbinding Hasselt-Neerpelt-Lommel voortgezet kan worden, waarbij zowel de optie lightrail als lightrain wordt opgenomen. Niet alles is dus

geliquideerd. De MER loopt en de beide opties blijven parallel lopen. De minister heeft echter nog geen enkele garantie dat het mee wordt opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma. De keuze wordt dus opengehouden omdat ook de NMBS voor lijn 3 interesse betoont om deze spoorverbinding opnieuw te exploiteren. De keuze voor lijn 3 kan pas worden genomen nadat de plan-MER is afgerond en nadat er absolute duidelijkheid is over het meerjareninvesteringsprogramma van de spoorwegen.

Er is vandaag nog geen keuze voor trein of sneltram voor de spoorverbinding Hasselt-Neerpelt-Lommel. De keuze is ondergeschikt aan het op korte termijn realiseren van de spoorverbinding. Dat was altijd een uitgangspunt van De Lijn, aldus de minister.

Wat Spartacus betreft, is mevrouw *Lies Jans* het er niet mee eens dat er geen andere opties zijn naast de NMBS. Er is het systeem van het hoogwaardig busvervoer en van de hoogwaardige snelbus. Dat wordt ook in andere streken in Vlaanderen onderzocht, zoals is gebleken uit de toelichting tijdens de gedachtewisseling over de beheersovereenkomst van De Lijn (gehouden in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 22 november 2012). Ze vraagt waarom dat niet wordt onderzocht. Misschien is dat goedkoper, terwijl het toch de mogelijkheid biedt om eventueel te evolueren naar een sneltramverbinding.

De *minister* zegt dat NMBS-Reizigers in een vroeg stadium in een schrijven van 1 maart 2007 heeft bericht dat zij geen interesse had om spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht opnieuw met de trein te exploiteren, noch op korte noch op lange termijn. Die nota was gevoegd aan de initiële beslissing die de Vlaamse Regering genomen heeft. Ze heeft de Vlaamse Regering de beslissing laten nemen die ze genomen heeft. Dat een treinverbinding een betere keuze zou zijn voor deze verbinding, is een stelling waarvan De Lijn zegt dat ze absoluut niet juist is. Men moet zich daar geen vragen meer over stellen volgens de minister, omdat de NMBS beslist heeft om daar niet in te investeren. De enige optie die overblijft, is het met de tram te doen. Dit standpunt werd nog eens bevestigd door de NMBS-Holding namens de gehele NMBS-Groep toen zij in haar schrijven van 23 september 2010 een erfpacht onder bepaalde voorwaarden heeft toegestaan op de gronden nodig voor de realisatie van Spartacus 1. Daarmee toont de NMBS aan dat het er geen interesse meer voor heeft.

De heer *Lukas Van Der Taelen* vindt dat er onvoldoende samenwerking is tussen de NMBS en De Lijn. Dat blijkt onder meer in de streek van De Panne en Koksijde. Hij is voorstander van de aanleg van een tramlijn tussen Adinkerke en Veurne en eventueel zelfs tussen Adinkerke en Duinkerke. Men heeft er namelijk alle belang bij om de banden tussen Vlaanderen en Noord-Frankrijk aan te halen.

Voor minister *Hilde Crevits* valt een spoorverbinding Adinkerke-Duinkerke technisch gezien te realiseren. Dat is al gebleken uit een technische studie die half jaren 90 gemaakt is in opdracht van de Communauté urbaine de Dunkerque, die de mogelijkheden van diverse spoorssystemen onderzocht: tram, trein en lightrain. De spoorverbinding tussen Adinkerke en Duinkerke werd ook in de Mobiliteitsvisie 2020 door De Lijn West-Vlaanderen meegenomen als opvulling van de missing link tussen de bestaande spoorverbinding langsheen de Belgische kust en het grootstedelijk gebied Duinkerke. De effectieve opportuniteit voor de realisatie en exploitatie van dergelijke verbinding en het exploitatieconcept ervan moeten nog verder worden onderbouwd door meer diepgaande studies. Gezien de huidige budgettaire situatie kan dat nu niet ineens gebeuren. Het is volgens de minister wel aan de orde. Het staat in het Masterplan, het is al onderzocht en het moet worden uitgewerkt, maar het is niet de prioritaire keuze die gemaakt is voor De Lijn.

#### 2.7.4. *Waterwegennet*

De heer *Marino Keulen* heeft vragen over de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Hij heeft de indruk dat er inderdaad vorderingen worden gemaakt voor die bruggen die deel uitmaken van het Masterplan 2020. Voor de andere bruggen zou de concrete timing echter worden bepaald door de budgettaire mogelijkheden. Bij de bespreking van het Masterplan 2020 werd de volledige realisatie in het vooruitzicht gesteld tegen 2020. Op 19 september 2012 verklaarde minister-president Kris Peeters als centrale gast bij UNIZO Kempen dat de Vlaamse Regering nog op zoek is naar ongeveer 400 miljoen euro voor het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal. Door de financiële krapte zou de realisatie tegen 2020 onder druk komen te staan. Op het symposium van nv De Scheepvaart over de toekomst van het Albertkanaal heeft minister Crevits nadien echter gezegd dat ze de verhoging van de bruggen versneld wilde uitvoeren. De alternatieve financiering zou een derde weg zijn om extra middelen te genereren. Hoe zit de financiering precies in elkaar? Zullen de werken in 2020 worden gestart, of zullen ze dan al volledig voltooid zijn? Sinds enkele jaren worden er systematisch bedragen ingeschreven op het investeringsprogramma van nv De Scheepvaart. Waarom stelde de minister-president dan destijds dat het project vertraging zou oplopen omdat er geen geld was?

Minister *Hilde Crevits* geeft mee dat het globale plan voor het verhogen van alle bruggen over het Albertkanaal 2020 als horizon heeft. Nv De Scheepvaart werkt een concreet voorstel uit voor het versneld verhogen met alternatieve financiering. De minister wijst erop dat er in dat verband interessante opportuniteiten zijn in Europees verband. Ze heeft de bevoegde ambtenaar al op het belang van het Albertkanaal in het Europese netwerk gewezen.

#### 2.7.5. *Economische poorten*

##### *Zeehavens*

De heer *Jan Penris* herhaalt dat voor de havens van Gent, Zeebrugge en Antwerpen er wordt gedacht aan belangrijke werken aan de sluisen. In Antwerpen staat men daar al iets verder mee dan in de twee andere havens. Antwerpen zal een belangrijke financiële bijdrage voor die werken. Welk percentage van de kosten zullen de andere havens dragen?

De minister antwoordt dat ze tot op heden nog geen overeenkomsten heeft afgesloten over die bijdragen. Met betrekking tot de zeesluis in Terneuzen heeft Vlaanderen een overeenkomst met Nederland om die milieuonderzoeken allemaal te doen, maar voor haar is het van belang zeer goed te weten wat daar zal uitkomen, wat de juiste sluis zal zijn. Er is een principiële keuze gemaakt met betrekking tot de bijdragen, maar de minister wil voordien de resultaten kennen. Er is afgesproken dat er een responsabiliseringsbijdrage moet zijn bepaald, maar ze heeft nog wel wat tijd om daarop door te gaan. Ze wil immers de praktische en vooral technische implementatie zien, want ze heeft daar totaal geen verstand van. Ze merkt op dat dit ook zo is gegaan in Antwerpen. Ook in dat geval werden een aantal technische zaken afgewacht. Zeebrugge is nog anders, want daar is het onderzoek nog in volle ontwikkeling. Daar wordt nog bekeken waar die sluis kan komen en hoe die er dan moet gaan uitzien.

De heer *Jan Penris* heeft enkele informatieve vragen over de zone Saeftinghe, een belangrijk dossier voor Antwerpen en het Waasland. De minister zegt in haar beleidsbrief dat het eerste deel van de MKBA zal afgerond zijn in het najaar van 2012. Wanneer mogen we dat MKBA verwachten? Zal het Vlaams Parlement van de resultaten van dat MKBA op de hoogte worden gebracht? Wanneer kan het tweede deel van de MKBA worden verwacht?

Over Saeftinghe stelt de *minister* dat de eerste fase van de MKBA in uitvoering is. Dat gebeurt door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Als resultaat van die eerste fase zullen er een aantal scenario's worden geformuleerd voor de invulling van die ontwikkelingszone Saeftinghe, waarbij voor elk scenario de effecten in beeld zullen worden gebracht op het vlak van economie, mobiliteit en leefbaarheid. Die eerste fase zou eind dit jaar, begin volgend jaar afgerond moeten zijn. Op basis van die resultaten zullen de opdrachtgevers van de studie, het Havenbedrijf en de Maatschappij Linkerscheldeover, uiteraard in samenspraak met de overheid, een afweging moeten maken. Die zal gebeuren aan de hand van een zogenaamde multicriteria-analyse. Als die is afgerond, kan de tweede fase worden opgestart. De minister kan vandaag niet zeggen wanneer die tweede fase afgerond zal zijn.

De heer *Dirk de Kort* vraagt wat het resultaat is van de plan-MER en van de MKBA van de sluis van Wijnegem? Wordt er gedacht aan een verruiming van de derde sluis of aan een vierde sluis? Ook de heer *Jan Penris* wil weten of men in Wijnegem zal kiezen voor de aanpassing van de derde sluis of voor een vierde sluis?

Wat de sluis in Wijnegem betreft, meldt de *minister* dat in de plan-MER, in combinatie met een MKBA, de verschillende alternatieven worden onderzocht voor het vergroten van de capaciteit van het sluizencomplex. De opdracht voor het opstellen van een plan-MER en een MKBA wordt door nv De Scheepvaart uitbesteed. Er is wel afgesproken dat de gemeente Wijnegem zeer nauw zal worden betrokken bij de onderzoeken. De opdracht is voorbereid. Begin januari 2013 zal met de gemeente Wijnegem verder overleg worden gepleegd. Na dat overleg wordt effectief van start gegaan.

Mevrouw *Tine Eerlingen* stelt dat er na de goedkeuring van de plan-MER's over de E313 en de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse zeehaven, in het kader van het opstellen van het ruimtelijk uitvoeringsplan een beslissing zal genomen worden over het definitieve tracé. De plan-MER-procedure moet in elk geval correct verlopen. Men kan zich immers geen verdere vertragingen veroorloven. Wanneer zou die beslissing over de IJzeren Rijn precies kunnen vallen? Is er voldoende financiële ruimte voor beide projecten? Inzake de IJzeren Rijn werden er afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten op Nederlands grondgebied en over een tijdspad voor de realisatie van het project. Wat staat er nu nog ter discussie? Wanneer zou het overleg kunnen worden afgerond? Is er nog discussie met Duitsland of met Nordrhein-Westfalen?

De *minister* antwoordt daarop het volgende. Wat Nederland betreft, is er door een gemengde ambtelijke werkgroep een ontwerp van Memorandum van Overeenstemming opgesteld. Dat legt afspraken vast met de uit te voeren werken en de verdeling tussen beide landen van de kosten op Nederlands grondgebied en over het tijdspad voor de realisatie van het project. Het enige punt waarover nog geen akkoord bestaat, is het al dan niet verschuldigd zijn van btw. Door de FOD Mobiliteit en Vervoer werd hierover gespecialiseerd juridisch advies ingewonnen. Op basis van dat advies is genoemd ontwerp aangepast en is het klaar voor een herlancering van het overleg.

Voorlopig is er geen overleg tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en Noordrijn-Westfalen. Noordrijn-Westfalen maakt voorbehoud bij het moderniseren van het historische tracé van de IJzeren Rijn en blijft pleiten voor de bouw van het traject N280-A52. De federale Duitse verkeersminister bevestigde echter per brief dat hij volledig achter de modernisering van het historische tracé staat. Er bestaat dus een akkoord over de tracékeuze.

De heer *Jan Penris* merkt op dat de hinterlandverbindingen en de IJzeren Rijn voor Vlaanderen niet onmiddellijk budgettaire consequenties zullen hebben, tenzij men zou vragen om verantwoordelijkheid te dragen voor het mijnweggedeelte.

De *minister* kan op de vraag naar de budgettaire consequenties van de tweede spoorontsluiting en de IJzeren Rijn nog niet antwoorden omdat de federale overheid het Vlaamse Gewest nog niet informeerde over het definitieve voorstel van meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-groep. Veel hangt daarbij af van de beschikbare budgettaire ruimte bij de federale overheid.

De heer *Jan Penris* wijst erop dat voor de verbeterde toegankelijkheid van de Schelde er natuurcompensaties zullen moeten worden geleverd. De nieuwe Nederlandse regering heeft sneller dan verwacht knopen doorgehakt. Daardoor zal Vlaanderen ook eerder voor nieuwe financiële verplichtingen staan. Is daarvan iets terug te vinden in de begroting? Zo ja, over welke concrete bedragen gaat het?

Minister *Hilde Crevits* herinnert eraan dat bij de uitvoering van de ontpoldering van de Hedwigepolder Vlaanderen, zoals beschreven in het verdrag, die kosten zal dragen. Het precieze bedrag voor de realisatie van dat intergetijdengebied is vandaag nog niet bekend, zo stelt de minister. Dat wordt geraamd op 42 miljoen euro. Dat bevat de bouw van de radartoren, het flankerend beleid en de aanleg van de polder. Het is evident dat die middelen worden opgenomen in de meerjarenplanning. De minister wijst erop dat dit dossier volop in beweging is. Er is ook sprake van een Europese procedure. De regering heeft die even on hold gezet, in het licht van de keuze die is gemaakt in het Nederlandse regeerakkoord. De minister stelt echter ook dat men voorzichtig moet zijn. Er moet worden bekeken op welke manier een en ander zich nu ook concreet zal vertalen.

#### *Luchthavens*

De heer *Dirk de Kort* vraagt wat de stand van zaken is van LEM-LOM-structuur voor de regionale luchthavens.

Ook de heer *Jan Penris* wijst erop dat men voor de regionale luchthavens zou proberen de LEM's en de LOM's in het leven roepen. Wanneer zal deze commissie daarover een ontwerp van decreet kunnen bespreken? Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat de decreten er al zijn. De heer *Jan Penris* repliceert dat er dan ook uitvoering aan gegeven moet worden.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat het probleem is dat de economische situatie voor de luchthavens niet ideaal is. Voor de luchthavens van Oostende en Deurne heeft de mogelijke partner offertes ingediend. Die offertes worden nu bekeken. Ondertussen lopen de voorbereidingen voor de ondertunneling in Deurne. Ook daarvoor is in middelen voorzien. De minister hoopt de volgende maanden de nodige beslissingen te kunnen nemen.

Mevrouw *Tine Eerlingen* heeft de minister horen spreken over een samenwerkingsakkoord rond de luchthaven van Zaventem. De luchthaven van Zaventem is nog altijd een federale bevoegdheid. De Vlaamse Regering mag zich echter niet beperken tot haar eigen specifieke domeinen. De concurrentiepositie van Zaventem wordt immers bedreigd door geluidsnormen en door belastingen die niet kunnen worden doorgerekend.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat Zaventem onder meer onder druk staat door de marktpositie van de Waalse luchthavens. Er loopt op dit ogenblik in opdracht van de Europese Commissie een onderzoek naar de subsidiepolitiek van het Waalse Gewest. De minister wacht op de resultaten van de studie.

## **2.8. Openbare Werken meer dan mobiliteit**

### *2.8.1. Duurzaam kustbeheer*

De heer *Dirk de Kort* gaat in op het onderwerp Vlaamse Baaïen. De werkgroep Westerscheldemonding onderzoekt ingrepen die een positieve invloed kunnen hebben op de Vlaamse havens Antwerpen, Gent en Zeebrugge en op de Vlaamse kustzone. Concreet gaat het om een mogelijke aanpassing van de vaargeul naar de monding van de Westerschelde. Het project van de Walvisstaart zou een belangrijke tijdswinst betekenen voor het loodswezen en dat is van groot belang voor de maritieme toegankelijkheid van de havens Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Vlaanderen zal nu op korte termijn de vruchten kunnen plukken van de Scheldeverdieping. Op vier jaar tijd is het aantal aanlopen van schepen van meer dan 10.000 TEU van nul naar 160 geëvolueerd. Kan de vlotte toegankelijkheid van die havens nog verder verbeteren?

Minister *Hilde Crevits* benadrukt in haar antwoord dat de Westerscheldemonding geen unilateraal Vlaams gebeuren is; het heeft ook een aantal federale en een aantal Nederlandse componenten. De minister zegt dat ze vooral aan het werken is aan een geïntegreerd Vlaams standpunt. De Vlaamse havens en bedrijven zullen daarbij worden betrokken. Als er dan binnen Vlaanderen overeenstemming is, kan er overleg met Nederland over het starten van een onderzoeksproject worden opgestart.

Door de verruiming en de verdieping van de Scheldemonding kunnen schepen met een diepgang tot 13,10 meter onafhankelijk van het tij de Schelde op- en afvaren. Voor schepen met een grotere diepgang zijn er tijvensters. De minister verontschuldigt zich dat de commissie niet werd uitgenodigd voor een tussenfase bij de nieuwe sluis in Antwerpen. Ze heeft er unaniem lof gehoord over de verdieping van de Westerschelde. Op een jaar tijd hebben er 160 ultralarge containerschepen Antwerpen aangedaan. De bruto tonnenmaat is de laatste tien jaar verdubbeld. Er kan nu worden opgevaren met een diepgang van 16 meter en afgevaren met een diepgang van meer dan 15 meter.

### *2.8.2. Multifunctionaliteit*

Mevrouw *Tine Eerlingen* vindt het positief dat de minister aandacht heeft voor architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit. De samenwerking met het team van de Vlaamse Bouwmeester moet zeker voortgezet worden.

## **III. MOTIES**

Tot besluit van de bespreking van de beleidsbrief werden respectievelijk door de heer *Marino Keulen* en door de heren *Jan Penris* en *Pieter Huybrechts* moties van aanbeveling aangekondigd.

## **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 2013 (beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken), wordt bij indicatieve stemming aangenomen met 8 stemmen tegen 3.

Jan PEUMANS,  
voorzitter

Karin BROUWERS,  
verslaggever

**Gebruikte afkortingen**

3E	education, engineering, enforcement
ABVV	Algemeen Belgisch Vakverbond
ACV	Algemeen Christelijk Vakverbond
ADSEI	Algemene Directie Statistiek en, Economische Informatie
AIS	Automated Identification System
AMORAS	Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BAF	Bunker Adjustment Fee
bbp	bruto binnenlands product
BIV	belasting op de inverkeerstelling
CAG	College van Ambtenaren-Generaal
CO <sub>2</sub>	koolstofdioxide
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DAV	diensten aangepast vervoer
eID	elektronische identiteitskaart
ECMM	Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit
FOD	federale overheidsdienst
GEN	Gewestelijk Expresnet
GIPOD	Generiek Informatie Platform Openbaar Domein
GIS	geografisch informatiesysteem
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
HB	herkomst en bestemming
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	informatie- en communicatietechnologie
IDR	Ieper-Diksmuide-Roeselare
IFI	Integraal Fietsinvesteringsprogramma
IRG	Interactieve Reglementengenerator
ISA	intelligente snelheidsassistentie of intelligent speed adaption
ITS	intelligente transportsystemen
led	light-emitting diode
KAR	korte-afstandradio
KU Leuven	Katholieke Universiteit Leuven
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LNG	liquefied natural gas
MER	milieu-effectrapport(age)
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
nv	naamloze vennootschap
OMA-B	Opwijk, Merchtem, Asse, Brussel
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
PC	permanente commissie
POM	Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij
ReTiBo	Registratie Ticketing Boordcomputer
RIS	River Information Services



---

RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RSZ	Rijksdienst voor Sociale Zekerheid
RWO	Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SHIP	Strategisch Haveninfrastructuurproject
SIS	Sociaal Informatie Systeem
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TEU	Twenty feet Equivalent Unit
UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
UZ	Universitair Ziekenhuis
ViA	Vlaanderen in Actie
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VIM	Vlaams Instituut voor Mobiliteit
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VRIND	Vlaamse Regionale Indicatoren
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VTS	Vessel Traffic Services
VVV	Verenigingen voor Verkeersveiligheid
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV
WIMS	Weigh in Motion System